

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Полный/частичный АРВ
(нужное подчеркнуть)

Мэрия города Бишкек
Управление городского транспорта

УТВЕРЖДАЮ

(должность)

(подпись)

" ____ " _____ 20 ____ года

АНАЛИЗ РЕГУЛЯТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

на проект постановления Бишкекского городского кенеша
«О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского
кенеша в сфере транспорта»

Основания для разработки:

Распоряжение мэрии города Бишкек № 11 - р от 29 января 2021 года

Сроки проведения АРВ: февраль 2021 года

Руководитель рабочей группы:

Ункуев Э.А. – заместитель начальника Управления
городского транспорта мэрии города Бишкек,
временно исполняющий обязанности
начальника Управления городского транспорта
мэрии города Бишкек

Бейшенбаев У.Б. – главный специалист
отдела транспорта и муниципального имущества,
секретарь рабочей группы.

Члены рабочей группы:

Кадыров М.У. – заведующий отделом
правового обеспечения и контроля договорных обязательств
УГТ мэрии города Бишкек

Рахманбердиева С. – главный специалист
УГТ мэрии города Бишкек

Садвакасова К.К. – главный экономист муниципального предприятия
«Бишкекское троллейбусное управление» _____

Норозалиева К.К. - главный экономист муниципального предприятия
«Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие» _____

Албанов И.А. – начальник отдела транспортного контроля
Бишкекского городского управления Агентства автомобильного,
Водного транспорта и весогабаритного контроля при
Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики _____

Асаналиева Н. – директор общественного объединения
«Ассоциация экспертов и консультантов «Реформа» _____

Доспаев Н.А. – председатель ассоциации пассажирских автоперевозчиков
«Сапар Транс Сервис» _____

Исманов К.Ж. – руководитель общества с ограниченной ответственностью
«Куланбек» _____

Койчубаев А.Д. – директор общества с ограниченной ответственностью
«Кут Консун» _____

Кочорбаев К.А. – водитель микроавтобусного маршрута № 138 _____

Петров Ю.В. - директор общества с ограниченной ответственностью
«БатырХанМурагер» _____

Ташибеков А.А. – исполнительный директор Ассоциации рынков, предприятий
торговли и сферы услуг Кыргызстана

Контактные данные ответственного лица:

Бейшенбаев У.Б., тел.: 61-39-41, bulanb@mail.ru

1. Проблемы и основания для изменения регулирования

1.1 Описание проблемы

Пассажирский транспорт общего пользования является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Работа общественного транспорта является важным показателем качества жизни города и одним из критериев оценки деятельности местных властей. В то же время для значительной части населения транспортные расходы занимают одну из основных долей в общих потребительских расходах. Тарифы являются важным рыночным индикатором пропорциональности развития спроса и предложения на рынке услуг пассажирского транспорта и служат отправной точкой в планировании финансовой деятельности транспортных предприятий. Также от уровня тарифов зависит финансовая стабильность предприятий транспорта, их выживаемость в условиях жесткой конкуренции.

Социальная значимость городского пассажирского транспорта заключается в предоставлении широкого доступа к организациям и учреждениям социального обеспечения, здравоохранения и образования и более высокой мобильности для пожилых граждан, людей с ограниченными возможностями и детей.

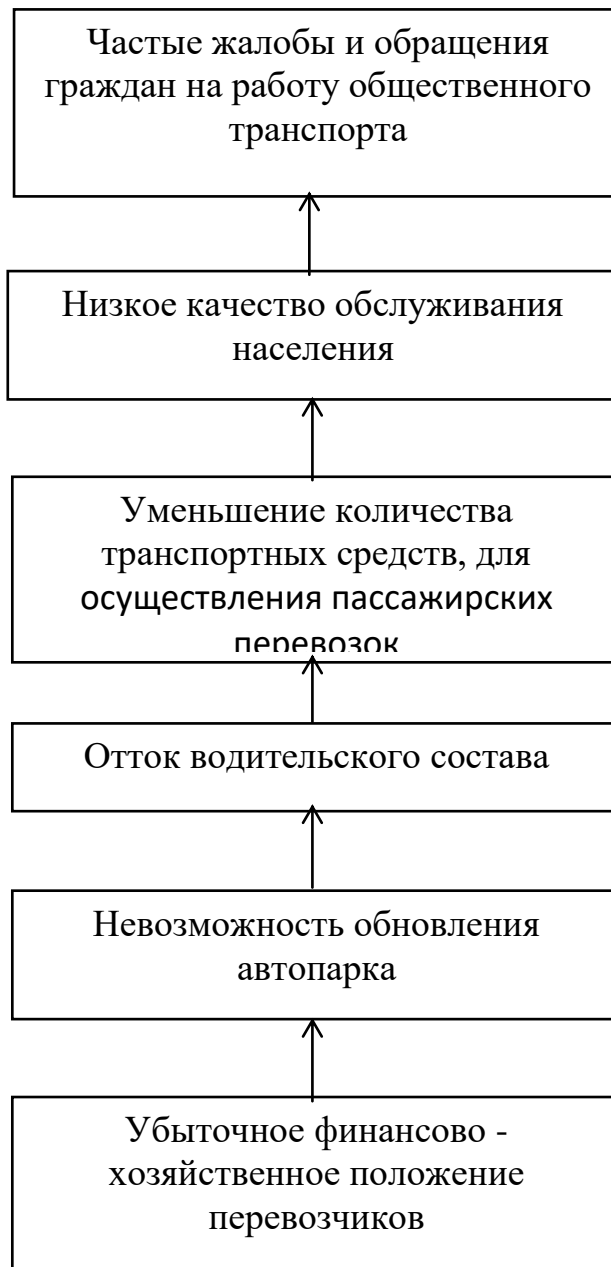
На сегодняшний день мэрия города Бишкек сталкивается с многочисленными проблемами в сфере работы общественного транспорта города Бишкек. Так, одной из проблем являются низкие тарифы на проезд и провоз багажа в общественном транспорте города Бишкек, которые действуют и не меняются на территории города Бишкек с 2012 года. Из-за низких тарифов на проезд вытекает более серьезная проблема в работе общественного транспорта, такая как ненадлежащее качество услуг по перевозке пассажиров в городе Бишкек, оказываемых транспортными предприятиями и перевозчиками. Как следствие поступают нарекания со стороны граждан на работу общественного транспорта, в части неудовлетворительного технического состояния автотранспортных средств, нарушений графиков работы и требований по допустимому количеству перевозимых пассажиров, не редки обращения о необходимости увеличения парка автобусов большой и средней вместимости для повышения качества предоставляемых транспортных услуг.

В настоящее время все перевозчики, руководствуются тарифом, утвержденным постановлением Бишкекского городского кенеша от 26 апреля 2012 года №312. Анализ нормативного правового акта указал на то, что тарифы на проезд в общественном пассажирском транспорте в городе Бишкек были представлены вышеуказанным постановлением Бишкекского городского кенеша по ценам, сложившимися в 2011 - 2012 годах и не менялись до настоящего времени. Расценки на транспортные услуги не растут сами по себе – они зависят от топлива, цен на энергию, находятся в тесной связи со степенью износа транспортных средств. Причем износ транспортного парка, в зависимости от отрасли колеблется от 40 до 70% и все это отражается на национальной экономике, которую невозможно представить без развитой

транспортной инфраструктуры. Следует отметить, что на протяжении ряда лет деятельность городского пассажирского транспорта остается убыточной. Так, субсидии, выделяемые из бюджета для муниципальных транспортных предприятий, не покрывают в полном объеме потери транспортных предприятий, а перевозка пассажиров и багажа частными перевозчиками вовсе не субсидируются.

Процедуру тарифообразования и утверждения величины тарифов следует рассматривать в числе приоритетных задач, направленных на высокую обоснованность тарифов, создание условий для повышения финансово-экономической устойчивости и эффективной работы перевозчиков, улучшение качества предоставляемых услуг с тем, чтобы стимулировать пользование населением услугами общественного пассажирского транспорта в пределах их социально обусловленной и жизненно необходимой транспортной подвижности.

1.2. Дерево проблем



1.3. Масштаб проблемы

Основной проблемой является убыточное положение перевозчиков города Бишкек. Рассматриваемая проблема, в той или иной степени характерна для всего сектора общественного транспорта города Бишкек. В связи с чем из-за убыточного положения перевозчики сталкиваются с большим количеством проблем, такими как:

1. За период с 2012 года по настоящее время цены увеличились по следующим показателям:

- за литр дизельного топлива с 36,20 сома до 41,00 сом, что составляет 113,2%; (на основании фактически отчетных данных);

- стоимость электроэнергии возросла на 118,0 %; (Постановление Правительства Кыргызской Республики);

- стоимость автошин для автобусов на 131,8 %; (согласно проведенных тендеров);

- стоимость автошин для микроавтобусов в зависимости от производителя на 132 %. (согласно рыночной стоимости автошины).

Также следует отметить, что с каждым днем увеличиваются недовольства со стороны водителей автотранспортных средств из-за низкого уровня оплаты труда. Средняя заработная плата по данным Нацстаткомитета Кыргызской Республики по городу Бишкек составляет 22764 сомов, в муниципальных предприятиях «Бишкекское троллейбусное управление» и «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие» – составляет в среднем 17000 – 18000 сомов, доход водителей микроавтобусных маршрутов частных фирм-перевозчиков также колеблется в районе 13000 – 14000 сомов. Из-за низкой оплаты труда коэффициент текучести кадров составляет в вышеуказанных муниципальных предприятиях в среднем 23%, в частных-фирмах перевозчиках более 50%.

Заинтересованные стороны:

Заинтересованными сторонами в решении указанной проблемы и улучшении качества транспортного обслуживания населения столицы являются органы местного самоуправления города Бишкек, муниципальные транспортные компании, частные фирмы перевозчики, а также горожане и гости столицы, пользующиеся общественным транспортом.

Настоящий проект Постановления имеет своей целью увеличение подвижного состава, тем самым, расширяя сферу услуг в обслуживании городских пассажиров общественным транспортом - автобусами средней вместимости. Население города, пользующееся услугами пассажирского транспорта, крайне нуждается в комфортабельном, безопасном общественном транспорте. Привлечение частных фирм перевозчиков на приобретение автобусов большой и средней вместимостью и обновления существующих микроавтобусов на новые, что позволит увеличения выхода автобусов на линию, обеспечивая среднесуточный выход в рабочие дни до 1800 - 2000 единиц. Тем самым исключит из конкуренции существующий изношенный частный пассажирский транспорт, снизит отрицательное экологическое

воздействие на окружающую среду, значительно разгрузит магистраль города путем сокращения большого количества ныне эксплуатируемых микроавтобусов.

Экономическая основа государственного вмешательства:

Действующие тарифы на проезд в общественном транспорте были установлены с 1 мая 2012 года в соответствии с постановлением Бишкекского городского кенеша от 26 апреля 2012 года № 312 «О тарифах на перевозку пассажиров и багажа общественным пассажирским транспортом в городе Бишкек».

В соответствии с пунктом 3 вышеуказанного постановления Бишкекского городского кенеша мэрии города Бишкек поручалось при рассмотрении вопроса по изменению тарифов учитывать изменения эксплуатационных затрат и инфляции.

Согласно данных Национального статистического комитета Кыргызской Республики индекс потребительских цен на товары и услуги, характеризующий уровень инфляции, составил за периоды:

Индекс потребительских цен по г. Бишкек:

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
7%	3,5%	7,8%	3,9%	0	2,3%	0,2%	3%	10,4%

С мая 2012 года по настоящее время уровень инфляции в суммарном выражении составляет 38,1%.

В настоящее время доходная часть транспортных предприятий ограничена установленными тарифами, когда расходная часть полностью зависит от нерегулируемых цен на материалы и з/части, топливо и смазочных материалов, электроэнергии и другие виды услуг.

1. Расчет себестоимости 1-го пассажира автомашины (автобус особо малого класса) «Мерседес Бенц» с объемом двигателя 2700 м.куб:

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данный в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (250 пас. х 24 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	6 000
2.	Протяженность одого обратного рейса (3835,4км:99 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 99 маршрутных линий)	км	38,7
3.	Среднее количество выполняемых рейсов (оборотных) в день (продолжительность одного обратного рейса 1,5 часа)	рейс	5

4.	Норма расхода топлива на 100 км/пробега	литр	14 ,5
5.	Стоимость одного литра топлива на март месяц 2021г.	сом	41
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного средства	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (38,7км x 5рейс x 24дн.)	км	4644
	Финансовые показатели:		
8.	Средняя рыночная стоимость 1-го автобуса особо малого класса	сом	680 000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	81 108
9.1.	из них: - Топливо (4644 км. x 14,5 л. x 41 сом :100%)	сом	27 609
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	2 761
9.3.	- затраты на ремонт и ТО (15% от стоимости авто транспортного средства)	сом	8500
9.4.	- амортизационные отчисления (25% от стоимости автотранспортного средства)	сом	14 167
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	1 950
9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек 2021 году согласно национально статистического комитета Кыргызской Республики на 22 апреля 2021 года	сом	22 764
9.7.	- Патент	сом	1 530
9.8.	- Соцфонд	сом	858
9.9.	- Лицензия (530сом в год: 12 месяц)	сом	44
9.10.	- Налог на движимое имущество (1000 в год:12 месяц)	сом	83
9.11.	- Страховка перевозчика перед пассажирами (кол-во посадных мест 15x за 1 пасс.место 136,6 сом)	сом	171
9.12.	- Техосмотр (весенний и зимний) (1300сом:12 месяц)	сом	108
9.13.	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.14.	- Услуга диспетчерского управления (20 сом x 24 дн)	сом	480
3.	С/стоимость 1-го пассажира	сом	13.52

Тариф: $T = (S + ПР)$

где: T – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 13,52 сом + 1,35 = 14,87 сом

Примечание: показатель по нормативным к таблице № 1.

1. Пункт 4: Норма расхода топлива на 100 км пробега с надбавками на городскую работу – 14,5 литров, согласно норм расхода авто топлива в Кыргызской Республике, в соответствии главой 1.3 пунктом 1.3.6. Правил по использованию линейных норм расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте и методике их расчета, утвержденных приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 30 декабря 2015 года № 366.
2. Пункт 9.2.: Расходы на смазочные материалы – 10% от ГСМ Норма расхода топлива на 100 км пробега с надбавками на городскую работу – 14,5 литров, согласно норм расхода авто топлива в Кыргызской Республике, в соответствии главой 1.4. Правил по использованию линейных норм расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте и методике их расчета, утвержденных приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 30 декабря 2015 года № 366.
3. Пункт 9.3.: Норма расхода на ремонт (пункт 2 статьи 203 Налогового Кодекса Кыргызской Республики) 15% от стоимости автотранспортного средства.
4. Пункт 9.4.: Размер амортизационных отчислений на подвижной состав автомобильного транспорта (пункт 2 статьи 200 Налогового Кодекса Кыргызской Республики) -25% от стоимости автотранспортного средства.
5. Пункт 9.7.: В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении базовой суммы налога на основе добровольного патента по видам деятельности» от 25 июня 2015 года № 418.
6. Пункт 9.8.: В соответствии с Законом Кыргызской Республики о тарифах о страховых взносов по государственному социальному страхованию от 24 января 2004 года № 8.
7. Пункт 9.9.: Виды деятельности подлежащие лицензированию (пункт 17 статьи 15 Закона Кыргызской Республики О лицензионно-разрешительной системе в Кыргызской Республики).
8. Пункт 9.10.: В соответствии с Налоговым кодексом Кыргызской Республики.
9. Пункт 9.11.: В соответствии с Законом Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром» от 4 августа 2008 года № 189.
10. Пункт 9.12.: В соответствии с Положением порядке проведения технического осмотра транспортных утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 3 мая 2013 года № 239.
11. Пункт 9.13.: В соответствии с Постановлением Правительства Кыргызской республики «Об утверждении нормативно правовых актов Кыргызской Республики в области общественного здравоохранения» от 16 мая 2011 года № 225.

12.Пункт 9.14. Диспетчерское Управление в соответствии подпунктом 5 пункта 32 с Правилами организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республики утвержденные постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519.

2. Расчет себестоимости по нормативу на проезд одного пассажира МП «Бишкекское троллейбусное управление»

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	I- вариант	II- вариант
1	Инвентарное число пассажирских троллейбусов	ед.	178	178
2	Среднесуточный выпуск троллейбусов	ед.	125	125
3	Общий пробег	тыс. км	8532,3	8532,3
4	Объем перевезенных пассажиров	тыс. пасс.	24944,4	24944,4
5	Доходы предприятия от перевозок	тыс.сом	199555,2	199555,2
6	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:	тыс. сом	257669,9	288113,0
	а)Фонд заработная плата	тыс.сом	149275,4	171666,7
	б) Соцфонд	тыс.сом	25750,0	29612,5
	в) Топливо	тыс.сом	6128,9	6128,9
	г)Смазочные материалы	тыс.сом	2127,6	2127,6
	д)Материалы и запасные части	тыс.сом	21928,0	24146,4
	Расход материалов на 1 км. пробега	сом	2,57	2,83
	е)Автошина	тыс.сом	8006,4	8006,4
	Норма пробега автошины	тыс. км	80,0	80,0
	Стоимость 1-й автошины	сом	12510	12510
	Количество автошин в год	шт	640	640
	ж)Электроэнергия	тыс.сом	31714,6	33685,5
	Расход электроэнергии на 1 км.пробега	т.кВт/час	2,1	2,1
	Стоимость 1-го кВт электроэнергии	сом	1,77	1,88
	Расход электроэнергии в год	тыс. кВт	17917,8	17917,8
	з)Амортизация	тыс.сом	7546,0	7546
	д)Общехозяйственные расходы	тыс.сом	3382,8	3382,8

	и)Налоги 2%	тыс.сом	1810,2	1810,2
7	Себестоимость 1-пассажира	сом	10,33	11,55
8	Себестоимость 1-пассажира с рент.10%	сом	11,36	12,72

Примечание:

II - вар. Фонд заработная плата применен к- увеличения 1,3. со II-половины года.

Материалы и запасные части увеличено на 10%.

Электроэнергия рассчитано по прогнозирующему тарифу - 1,88 сом.

Калькуляция с/стоимости на проезд 1-го пассажира по нормативу МП «Бишкекское троллейбусного управления»

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	I- вариант	II- вариант
	Фонд заработная плата	сом	5,98	6,88
	Соц.фонд	сом	1,03	1,19
	Топливо	сом	0,25	0,25
	Смазочные материалы	сом	0,09	0,09
	Материалы и запасные части	сом	0,88	0,97
	Автошина	сом	0,32	0,32
	Электроэнергия	сом	1,27	1,35
	Амортизация	сом	0,30	0,3
	Общехозяйственные расходы	сом	0,14	0,14
	Налоги 2%	сом	0,07	0,07
4	Себестоимость 1-пассажира	сом	10,33	11,56
5	Себестоимость 1-пассажира с рент.10%	сом	11,36	12,72

Тариф: $T = (S + ПР)$

где: T – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $10,33 \text{ сом} + 1,03 = 11,36 \text{ сомов}$

3. Расчет себестоимости по нормативу на проезд одного пассажира МП “Бишкекского пассажирского автотранспортного предприятия”

№ п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Расчет по нормативу	Расчет по нормативу
1	Среднесписочный парк в хозяйстве	ед.	476	476
2	Среднесписочный парк в	ед.	103	103

	работе			
3	Объем перевозок	тыс.пасс	22 849	22 849
	Общий пробег	тыс.км	7379,8	7379,8
	Доходы - всего	тыс.сом.	188234,0	188234,0
4	в т.ч.а) доходы предприятия от перевозок	тыс.сом.	101354,0	101354,0
	б)Субсидии	тыс.сом.	84 880,0	84 880,0
	в) прочие доходы	тыс.сом.	2 000,0	2 000,0
5	Расходы - всего	тыс.сом.	238361,3	246001,9
	из них:			
	Затраты на з/плату всего персонала	тыс.сом.	95350,9	101867,4
	Отчисления на обяз.соц.страхование	тыс.сом.	16448	17572,1
	Д /топливо	тыс.сом.	51590,3	51590,3
	<i>Расход д/топлива 100 км/пробега</i>	<i>литр</i>	<i>27,5</i>	<i>27,5</i>
	Расход д/топлива	тыс.литр	1258,3	1258,3
	<i>Стоимость 1-литра д/топлива</i>	<i>сом</i>	<i>41,0</i>	<i>41,0</i>
	Газ (метан)	тыс.сом.	29852	29852
	<i>Расход газа на 100км/пробега</i>	<i>м/з</i>	<i>51,6</i>	<i>51,6</i>
	Стоимость 1-м/з газ-метана	сом	20,63	20,63
	Расход газ/метана	тыс.м/з	1447	1447
	Смазочные	тыс.сом	4339	4339
	Автошина Ясинь	тыс.сом	3930	3930
	Норма пробега а/шины Ясинь	тыс. км	64,6	64,6
	<i>Стоимость 1-автошины Ясинь</i>	<i>сом</i>	<i>9246</i>	<i>9246</i>
	Количество а/шин	шт.	425	425
	Расход автошин Ютонг,Кинглонг	тыс.сом	3322	3322
	<i>Норма пробега а/шины (газовые автобусы)</i>	<i>тыс. км</i>	<i>72</i>	<i>72</i>
	Количество а/шин	шт.	234	234
	<i>Стоимость 1-автошины (газовые автобусы)</i>	<i>сом</i>	<i>14195</i>	<i>14195</i>
	Зап/час. и мат. на эксп.ремонт и тех обс.	тыс.сом	21770	21770
	Расход на ремонт автобусов на 1км.пробега	сом	2,95	2,95
	Общехозяйственные	тыс.сом	9871	9871

	расходы всего:			
	Налог с продаж - 2% (услуги)	тыс.сом	1889,3	1889,3
6	Себестоимость перевозки 1 пассажира	сом	10,43	10,77

**Калькуляция с/стоимости на проезд 1-го пассажира по нормативу
МП “Бишкекского пассажирского автотранспортного
предприятия”**

№ п/п	Наименование статей	Себестоимость Нормативу Вариант 1	Себестоимость Нормативу Вариант 2
1	Заработная плата	4,17	4,44
2	Обязательные отчисления на соц. страхование	0,72	0,77
3	Топливо	2,26	2,26
4	Газ/метан	1,31	1,31
5	Смазочные	0,19	0,19
6	Автошина	0,32	0,32
7	Экспл.ремонт и техническое обслуживание	0,95	0,95
8	Операционные расходы	0,43	0,43
10	Налог с продаж 2%	0,08	0,08
11	Себестоимость проезда 1 пассажира	10,43	10,43

Тариф: $T = (S + ПР)$

где: Т - тариф на перевозку 1-го пассажира один проезд

S - Себестоимость 1-го пассажира

ПР - Прибыль

Тариф: $10,43 + 1,04 = 11,47$ сомов

Тариф на проездные билеты

№п/п	Наименование показателя	Тариф		Отклонение (+;-)
		Действующий (сом)	Проект (сом)	
1	Проездной билет единый(автобус, троллейбус)	495,0	680,0	+185,0

2	Проездной билет единый школьный (автобус, троллейбус)	175,0	240,0	+65,0
---	---	-------	-------	-------

Расчет тарифа проездных билетов:

$495\text{сом} \times 137,5\% = 680,0\text{сомов}$,

$175\text{сом} \times 137,5\% = 240,0\text{сомов}$.

За период с 2012 по 2021 год имел место рост доходов населения. В приведенной ниже таблице указаны сведения об изменении размера среднемесячной номинальной заработной платы в городе Бишкек:

Наименование показателей	2012 г. (сом)	2021 г. (сом)	% роста
Размер среднемесячной номинально заработной платы	14380,4	22674	57,7

Однако в связи с действующими с 2012 года тарифами за проезд в общественном транспорте за период с 2012 по 2020 год несмотря на рост доходов населения в целом, доходы муниципальных транспортных предприятий и частных-фирм перевозчиков снизились к уровню 2012 года.

Правовая основа государственного вмешательства:

Согласно пункта 2 статьи 11 закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте» от 19 июля 2013 года № 154 тарифы на пассажирские перевозки на автомобильном транспорте общего пользования устанавливаются местными органами самоуправления в рамках тарифной политики автомобильной перевозки.

В соответствии со статьей 6 закона Кыргызской Республики «О местном самоуправлении» от 15 июля 2011 года № 101 систему органов местного самоуправления образуют:

1) местные кенешы (айылные и городские) - представительные органы местного самоуправления;

2) айыл окмоту, мэрии городов - исполнительные органы местного самоуправления.

Также согласно Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек, утвержденных постановлением Бишкекского городского кенеша от 13 октября 2011 года № 264, тарифы за перевозку пассажиров городским пассажирским транспортом утверждаются Бишкекским городским кенешем по согласованию с Бишкекским городским отделом государственного агентства антимонопольного регулирования при Правительстве Кыргызской Республики.

В настоящее время тарифы на перевозку пассажиров и багажа общественным транспортом города Бишкек утверждены постановлением Бишкекского городского кенеша «О тарифах на перевозку пассажиров и багажа общественным пассажирским транспортом в городе Бишкек» от 26 апреля 2012

года № 312, согласно пункта 3 данного постановления при рассмотрении вопроса по изменению тарифов на перевозку пассажиров и багажа общественным пассажирским транспортом в городе Бишкек необходимо учитывать изменения эксплуатационных затрат и инфляции.

На основании изложенного считаем, что вопрос об изменении платы за проезд в общественном транспорте города Бишкек может быть урегулирован Постановлением Бишкекского городского кенеша.

Международный опыт:

Изучение доступных источников по международному опыту решения указанной проблемы, показывает, что повышение тарифа в общественном транспорте вводится в основном в целях повышения качества транспортного обслуживания и обновления подвижного состава. С каждым годом в большинстве стран мира идет процесс поднятия тарифа за проезд в общественном транспорте. Последние годы активно поднимаются цены в странах Содружества Независимых Государств, например, в городах Российской Федерации, таких как Красноярск, Новосибирск, Омск, и Томск.

Также повышаются тарифы на проезд городов соседних государств, например, в городе Нур-Султане стоимость проезда в автобусах изменилась следующим образом: для пользователей транспортных карточек Astra Plat проезд в обычных автобусах составил 90 тенге, при наличном расчете поездка обойдется в 180 тенге, поездка на экспресс-автобусах для владельцев карточек обойдется в 180 тенге, при наличном расчете - 250 тенге.

В настоящее время самые высокие тарифы за проезд в общественном транспорте установлены в странах Европы. Несмотря на высокие тарифы за проезд с каждым годом в этих странах частично поднимаются тарифы.

Сейчас, например, в городе Осло, проезд в общественном транспорте обходится примерно от 4,34 до 6,68 долларов. Также проезд в метро и автобусах города Копенгагена составляет около 4,2 доллара.

Следом за ним идут такие города как Цюрих (около 4,08 доллара), Мельбурн (около 3,63 доллара), Амстердам (около 3,56 доллара), Мюнхен (около 3,29 – 6,58 доллара), Вена (около 3,01 доллара), Торонто (около 2,97 доллара) и город Лондон в котором цена за проезд в общественном транспорте составляет примерно от 2,9 до 9,68 доллара.

Во всех городах, которые подняли тариф за проезд в общественном транспорте данная мера привела к повышению уровня обслуживания населения общественным транспортом, увеличению объема перевозок, осуществляемых общественным транспортом, а также уменьшению автотранспортных средств, не соответствующих техническим нормам для перевозки пассажиров, а также доступности для населения.

2. Описание и оценка рассмотренных вариантов регулирования

Целями настоящего проекта являются:

- Увеличение доходной части транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа общественным транспортом в городе Бишкек.
- Обеспечение качественного обслуживания граждан общественным транспортом на территории города Бишкек
- Повышение привлекательности общественного транспорта, переключение граждан с личных автомобилей на общественный транспорт
- Обновление подвижного состава транспортных предприятий

Количественные индикаторы:

- Увеличение объема перевозок;
- Увеличение пассажирооборота;
- Уменьшение автотранспортных средств не соответствующих для перевозки пассажиров;

Качественные индикаторы:

- Повышение уровня обслуживания населения общественным транспортом;
- Доступность общественного транспорта для населения;
- Безопасность, чистота и комфорт в транспортных средствах;
- Перевозка пассажиров согласно расписания движения общественного транспорта.

3. Варианты государственного регулирования и оценки последствий

При проведении АРВ были рассмотрены следующие варианты государственного регулирования:

- **Вариант №1.** «Оставить все как есть».
- **Вариант №2.** Принять проект постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте 11 сом, в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 15 сом.
- **Альтернативный вариант регулирования (Вариант № 3).** Принять проект постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте: автобусы - 15 сом, троллейбусы – 11 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 19 сом.

ВАРИАНТ РЕГУЛИРОВАНИЯ №1. «Оставить все как есть»

Оставив действующие тарифы на прежнем уровне в условиях возросших эксплуатационных затрат и уровня инфляции следует ожидать дальнейшего

снижения качества услуг по перевозке пассажиров частными транспортными компаниями, ухудшения ситуации с нарушением правил пассажирских перевозок, снижения темпов обновления подвижного состава, задействованного на городских маршрутах, снижения накопительных резервов для проведения своевременного ремонта и выхода транспортных средств на линию.

4. Расчет себестоимости 1-го пассажира автомашины (особо малого класса) «Мерседес Бенц» с объемом двигателя 2700 м.куб

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данный в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (340 пас. х 24 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	8160
2.	Протяженность одого обратного рейса (3835,4км:99 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 99 маршрутных линий)	км	38,7
3.	Среднее количество выполняемых рейсов в день (продолжительность одного обратного рейса 1,5 часа)	рейс	5
4.	Норма расхода топлива на 100 км/пробега	литр	14,5
5.	Стоимость одного литра топлива на март месяц	сом	41
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного средства)	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (38,7км х 5рейс х 24дн.)	км	4644
	Финансовые показатели:		
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	81 108
9.1.	из них: - Топливо (4644 км. х 14,5 л. х 41 сом :100%)	сом	27609
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	2761
9.3.	- затраты на ремонт и ТО (15% от стоимости авто транспортного средства)	сом	8 500
9.4.	- амортизационные отчисления (25% от стоимости автотранспортного средства)	сом	14 166
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	1950
9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек 2021 году согласно национально статистического комитета Кыргызской Республики на 22 апреля 2021 года	сом	22 764

9.7.	- Патент	сом	1 530
9.8.	- Соцфонд	сом	858
9.9.	- Лицензия (530сом в год: 12 месяц)	сом	44
9.10.	- Налог на движимое имущество (1000 в год:12 месяц)	сом	83
9.11.	- Страховка перевозчика перед пассажирами (кол-во посадных мест 15х за 1 пасс.место 136,6 сом)	сом	171
9.12.	- Техосмотр (весенний и зимний) (1300сом:12 месяц)	сом	108
9.13.	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.14.	- Услуга диспетчерского управления (20 сом х 24 дн)	сом	480
3.	С/стоимость 1-го пассажира	сом	9,93

Тариф: $T=(S + ПР)$

где: Т – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 9,94 + 0,99 = 10,93 сом.

5. Фактический расход при тарифе 8 сомов на проезд одного пассажира МП «Бишкекское троллейбусное управление»

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Факт.расх
1	Доходы предприятия от перевозок	тыс.сом	74750,0
2	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:		106941,2
	- Фонд заработная плата	тыс.сом	44911,0
	- Соц.фонд	тыс.сом	7459,0
	- Топливо	тыс.сом	3457,7
	- Смазочные материалы	тыс.сом	466,1
	- Материалы и запасные части	тыс.сом	9124,7
	- Автошина	тыс.сом	1772,0
	- Электроэнергия	тыс.сом	13814,5
	- Амортизация	тыс.сом	22563,4
	- Общехозяйственные расходы	тыс.сом	1820,7
	- Налоги 2%	тыс.сом	1552,1
	Объем перевезенных пассажиров	тыс.сом	14938,1
4	Себестоимость 1-пассажира	сом	7,16
5	Себестоимость 1-пассажира с	сом	8,00

**Калькуляция себестоимости 1-го пассажира на 8,00 сом
МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Действ. тариф
	Фонд заработная плата	сом	3,01
	Соц.фонд	сом	0,50
	Топливо	сом	0,23
	Смазочные материалы	сом	0,03
	Материалы и запасные части	сом	0,61
	Автошина	сом	0,12
	Электроэнергия	сом	0,92
	Амортизация	сом	1,51
	Общехозяйственные расходы	сом	0,12
	Налоги 2%	сом	0,10
4	Себестоимость 1-пассажира	сом	7,16

Тариф: $T = (S + ПР)$

где: Т - тариф на перевозку 1-го пассажира один проезд

S - себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль 10%

Тариф: $7,16 + 0,72 = 7,88$ сом.

**6. Фактический расход при тарифе 8 сомов на проезд одного пассажира
МП «Бишкекского пассажирского автотранспортного предприятия»**

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Факт. расход
1	Доходы всего	тыс.сом	256527,4
	в.т.ч а)доходы предприятия от перевозок	тыс.сом	252750
	г)прочие доходы	тыс.сом	3777,4
	Налог с продаж (2%)	тыс.сом	4928,1
2	Расходы всего в.т.ч	тыс.сом	364740,9
	а)Затраты на з/плату	тыс.сом	71861,9
	б)отчисления в соц.фонд 17,25%	тыс.сом	12531,2
	в)д/топливо	тыс.сом	139918,3
	Норма расхода д/топлива на 100км.пробега	литр	26,6
	Стоимость 1 л д/топлива	сом	36

	г)смазочные материалы	ТЫС.СОМ	4224,2
	д)автошина	ТЫС.СОМ	12003,5
	Стоимость автошины	СОМ	9000
	Норма пробега	ТЫС.КМ	70
	ж)эксплуатационный ремонт и тех.обслуж.	ТЫС.СОМ	20480,5
	з)амортизация	ТЫС.СОМ	93327,3
	е)общехозяйственные расходы	ТЫС.СОМ	10394
3	Объем перевезенных пассажиров	ТЫС.ПАСС.	41522
4	Себестоимость 1-пассажира	СОМ	8,78

**Калькуляция себестоимости 1-го пассажира на 8,00 сом
МП «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие»**

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	факт расход
	а)Затраты на з/плату	СОМ	1,73
	б)отчисления в соц.фонд	СОМ	0,30
	в) д/топливо	СОМ	3,37
	г)смазочные материалы	СОМ	0,10
	д)автошина	СОМ	0,29
	ж)эксплуатационный ремонт и тех.обслуж.	СОМ	0,49
	з)амортизация	СОМ	2,25
	е)общехозяйственные расходы	СОМ	0,25
	Себестоимость 1-пассажира	СОМ	8,78

Тариф: $T=(S + ПР)$

где: Т - тариф на перевозку 1-го пассажира один проезд

S - Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль 10%

Тариф: $8,78 + 0,88 = 9,66$ сом.

Индикаторы достижения цели варианта регулирования № 1

Достигнутся цели – 1 балл

Не достигнутся – 0 баллов

	Да	Нет
Увеличение объема перевозок		+
Увеличение пассажирооборота;		+
Уменьшение автотранспортных средств не соответствующих для перевозки пассажиров		+

Повышение уровня обслуживания населения общественным транспортом		+
Доступность общественного транспорта для населения		+
Безопасность, чистота и комфорт в транспортных средствах		+
Перевозка пассажиров согласно расписания движения общественного транспорта;		+
Итого	0 баллов	

Данный вариант государственного регулирования не приведёт к достижению установленных индикаторов, в связи с отсутствием правовых основ для достижения указанных индикаторов.

На основании вышеизложенного Вариант №1 «Оставить все как есть» в не может быть исполнен.

ВАРИАНТ РЕГУЛИРОВАНИЯ №2. Принять проект постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте 11 сом, в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 15 сом.

7. Расчет себестоимости 1-го пассажира автомашины (особо малого класса) «Мерседес Бенц» с объемом двигателя 2700 м.куб

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данный в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (250 пас. х 24 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	6 000
2.	Протяженность одого оборотного рейса (3835,4км:99 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 99 маршрутных линий)	км	38,7
3.	Среднее количество выполняемых рейсов в день (продолжительность одного оборотного рейса 1,5 часа)	рейс	5
4.	Норма расхода топлива на 100 км/пробега	литр	14 ,5
5.	Стоимость одного литра топлива на март месяц	сом	41
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техничским характеристикам автотранспортного средства	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (38,7км х 5рейс х 24дн.)	км	4644

Финансовые показатели:			
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680 000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	81 108
9.1	из них: - Топливо (4644 км. х 14,5 л. х 41 сом :100%)	сом	27 609
9.2	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	27 61
9.3	- затраты на ремонт и ТО (15% от стоимости авто транспортного средства)	сом	8 500
9.4	- амортизационные отчисления (25% от стоимости автотранспортного средства)	сом	14 166
9.5	- автошина (по нормативу)	сом	1 950
9.6	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек 2021 году согласно национально статистического комитета Кыргызской Республики на 22 апреля 2021 года	сом	22 764
9.7	- Патент	сом	1 530
9.8	- Соцфонд	сом	858
9.9	- Лицензия (530сом в год: 12 месяц)	сом	44
9.10	- Налог на движимое имущество (1000 в год:12 месяц)	сом	83
9.11	- Страховка перевозчика перед пассажирами (кол-во посадных мест 15х за 1 пасс.место 136,6 сом)	сом	171
9.12	- Техосмотр (весенний и зимний) (1300сом:12 месяц)	сом	108
9.13	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.14	- Услуга диспетчерского управления (20 сом х 24 дн)	сом	480
3.	С/стоимость 1-го пассажира	сом	13,52

Тариф: $T = (S + ПР)$

Где: Т – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 13,52 + 1,35 = 14,87 сом.

**8. Расчет себестоимости по нормативу на проезд одного пассажира
МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	I- вариант	II- вариант
1	Инвентарное число пассажирских троллейб	ед.	178	178
2	Среднесуточный выпуск троллейбусов	ед.	125	125
3	Общий пробег	тыс. км	8532,3	8532,3
4	Объем перевезенных пассажиров	тыс. пасс.	24944,4	24944,4
5	Доходы предприятия от перевозок	тыс. сом	199555,2	199555,2
6	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:	тыс. сом	257669,9	288113,0
	а) Фонд заработной плата	тыс. сом	149275,4	171666,7
	б) Соцфонд	тыс. сом	25750,0	29612,5
	в) Топливо	тыс. сом	6128,9	6128,9
	г) Смазочные материалы	тыс. сом	2127,6	2127,6
	д) Материалы и запасные части	тыс. сом	21928,0	24146,4
	Расход материалов на 1 км. пробега	сом	2,57	2,83
	е) Автошина	тыс. сом	8006,4	8006,4
	Норма пробега автошины	тыс. км	80,0	80,0
	Стоимость 1-й автошины	сом	12510	12510
	Количество автошин в год	шт	640	640
	ж) Электроэнергия	тыс. сом	31714,6	33685,5
	Расход электроэнергии на 1 км. пробега	т.кВт/час	2,1	2,1
	Стоимость 1-го кВт электроэнергии	сом	1,77	1,88
	Расход электроэнергии в год	тыс. кВт	17917,8	17917,8
	з) Амортизация	тыс. сом	7546,0	7546
	д) Общехозяйственные расходы	тыс. сом	3382,8	3382,8
	и) Налоги 2%	тыс. сом	1810,2	1810,2
7	Себестоимость 1-пассажира	сом	10,33	11,55

Тариф: $T = (S + ПР)$

Где: T – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $10,33 + 1,03 = 11,36$ сом

**9. Расчет себестоимости по нормативу на проезд одного пассажира
МП «Бишкекского пассажирского автотранспортного предприятия»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Расчет по нормативу	Расчет по нормативу
1	Среднесписочный парк в хозяйстве	ед.	476	476
2	Среднесписочный парк в работе	ед.	103	103
3	Объем перевозок	тыс.пасс.	22 849	22 849
	Общий пробег	тыс.км	7379,8	7379,8
	Доходы - всего	тыс.сом.	188234,0	188234,0
4	в т.ч.а) доходы предприятия от перевозок	тыс.сом.	101354,0	101354,0
	б)Субсидии	тыс.сом.	84 880,0	84 880,0
	в) прочие доходы	тыс.сом.	2 000,0	2 000,0
5	Расходы - всего	тыс.сом.	238361,3	246001,9
	из них:			
	Затраты на з/плату всего персонала	тыс.сом.	95350,9	101867,4
	Отчисления на обяз.соц.страхование	тыс.сом.	16448	17572,1
	Д /топливо	тыс.сом.	51590,3	51590,3
	<i>Расход д/топлива 100 км/пробега</i>	<i>литр</i>	<i>27,5</i>	<i>27,5</i>
	Расход д/топлива	тыс.литр	1258,3	1258,3
	<i>Стоимость 1-литра д/топлива</i>	<i>сом</i>	<i>41,0</i>	<i>41,0</i>
	Газ (метан)	тыс.сом.	29852	29852
	<i>Расход газа на 100км/пробега</i>	<i>м/з</i>	<i>51,6</i>	<i>51,6</i>
	Стоимость 1-м/з газ-метана	<i>сом</i>	<i>20,63</i>	<i>20,63</i>
	Расход газ/метана	тыс.м/з	1447	1447
	Смазочные	тыс.сом	4339	4339
	Автошина Ясинь	тыс.сом	3930	3930
	Норма пробега а/шины Ясинь	<i>тыс. км</i>	<i>64,6</i>	<i>64,6</i>
	<i>Стоимость 1-автошины Ясинь</i>	<i>сом</i>	<i>9246</i>	<i>9246</i>
	Количество а/шин	шт.	425	425
	Расход автошин Ютонг,Кинглонг	тыс.сом	3322	3322
	<i>Норма пробега а/шины (газовые автобусы)</i>	<i>тыс. км</i>	<i>72</i>	<i>72</i>
	Количество а/шин	шт.	234	234
	<i>Стоимость 1-автошины (газовые автобусы)</i>	<i>сом</i>	<i>14195</i>	<i>14195</i>
	Зап/час. и мат. на эксп.ремонт и тех.обс.	тыс.сом	21770	21770
	Расход на ремонт автобусов на 1км.пробега	сом	2,95	2,95
	Общехозяйственные расходы всего:	тыс.сом	9871	9871
	Налог с продаж - 2% (услуги)	тыс.сом	1889,3	1889,3
6	Себестоимость перевозки 1 пасс.	сом	10,43	10,77

Тариф: T=(S + ПР)

Где: Т – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $10,43\text{сом} + 1,04 = 11,47\text{ сом}$.

2.1. Способ и механизм регулирования

В целях улучшения финансово - хозяйственного положения перевозчиков, а также улучшения качества обслуживания населения разработан проект Постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта».

Проектом постановления предлагается утвердить тарифы за проезд в муниципальном общественном транспорте в размере 11 сом, в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 15 сом.

2.2. Регулятивное воздействие

Принятие проект постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте 11 сом, в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 15 сом благоприятно скажется на состоянии транспортных предприятий, а также на качестве обслуживания населения.

2.3. Ожидаемые последствия

Данный вариант регулирования предположительно будет иметь следующие *негативные и позитивные последствия* (в зависимости от групп интересов):

а) Для горожан и гостей столицы, пользующихся услугами общественного транспорта (пассажиры):

Негативные последствия:

-Не предвидятся.

Положительные последствия:

-улучшение качества транспортного обслуживания, за счет увеличения и обновления подвижного состава транспортных предприятий.

- обеспечение безопасной перевозки пассажиров.

б) Для мэрии города Бишкек:

Негативные последствия:

-Не предвидятся.

Положительные последствия:

-обеспечение полной потребности в пассажирских перевозках в городе Бишкек;

- качество предоставляемых транспортных услуг горожанам и гостям столицы посредством графиков движения, количество подвижного состава;

в) Для муниципальных транспортных предприятий:

Негативные последствия:

- Не предвидятся.

Положительные последствия:

- обновление подвижного состава муниципальных транспортных предприятий;
- увеличение заработных плат водительского состава;
- увеличение доходной части транспортных предприятий

г) Для частных фирм перевозчиков:

Негативные последствия:

- Не предвидятся.

Положительные последствия:

- обновление подвижного состава муниципальных транспортных предприятий;
- увеличение заработных плат водительского состава;
- увеличение доходной части транспортных предприятий.

2.4.Экономические последствия.

Ожидаемые результаты от реализации данной политики с экономической точки зрения для города будут следующими:

- формирование и развитие современной городской транспортной инфраструктуры;
- обеспечение транспортной безопасности города и наиболее полный охват всех населенных пунктов маршрутным сообщением;
- повышение безопасности перевозки пассажиров автомобильным транспортом;
- улучшение технического состояния и обновление подвижного состава, задействованного в перевозке пассажиров автомобильным транспортом;
- прогнозирование, планирование спроса и предложения в сфере пассажирских перевозок;
- повышение инвестиционной привлекательности автомобильной отрасли города;
- обеспечение гарантированного качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров.

Экономический эффект от принятия проекта для муниципальных пассажирских автопредприятий «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие» (БПАТП), «Бишкекское троллейбусное управление» (БТУ)

Наименование предприятий	Объем перевозки пассажиров за 2020 г. (тыс. пас.)	Доходы от работы на линии (тыс. сом) при тарифе:		
		8 сом.	11 сом.	Разница (+,-)
БПАТП	13674,4	109395,2	150418,4	+41023,2

БТУ	19322,4	154579,2	212546,4	+57967,2
-----	---------	----------	----------	----------

Экономический эффект от принятия проекта фирм перевозчикам:

Наименование	Объем перевозки пассажиров в месяц (пасс.)	Доходы от работы на линии в месяц (тыс.сом) при тарифе:		
		10 сом.	15 сом.	Разница (+,-)
Частные перевозчики	6000	60,0	90,0	+ 30,0

2.5. Реализационные риски

При реализации предлагаемого варианта регулирования возможны следующие риски:

- недовольства со стороны граждан, в связи с увеличением тарифов на проезд в общественном транспорте.

- **риски** предпринимателей – отсутствуют;
- **риски** государства и мэрии – отсутствуют;

2.6. Воздействие на конкуренцию

Предложенные нормы регулирования не оказывают влияния на конкуренцию транспортных предприятий.

2.7. Результаты публичных консультаций

Согласно Методики проведения анализа регулятивного воздействия нормативных правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2020 года № 504 рабочей группой было подготовлено и размещено на официальном сайте мэрии города Бишкек уведомление о разработке проекта нормативного правового акта, а также проводились мероприятия по сбору предложений поступивших от заинтересованных лиц относительно повышения тарифов за проезд в общественном транспорте.

В ходе проведения публичных обсуждений были получены, заслушаны и учтены предложения всех заинтересованных лиц.

Индикаторы достижения цели варианта регулирования № 2

Достигнутся цели – 1 балл

Не достигнутся – 0 баллов

	Да	Нет
Увеличение объема перевозок	+	
Увеличение пассажирооборота	+	

Уменьшение автотранспортных средств не соответствующих для перевозки пассажиров	+	
Повышение уровня обслуживания населения общественным транспортом	+	
Доступность общественного транспорта для населения	+	
Безопасность, чистота и комфорт в транспортных средствах	+	
Перевозка пассажиров согласно расписания движения общественного транспорта	+	
Итого		7 баллов

Достижение установленных индикаторов возможно в полном объеме, так как с принятием данного варианта регулирования появится основа для реализации данных индикаторов.

4. АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ВАРИАНТ РЕГУЛИРОВАНИЯ (ВАРИАНТ № 3). Принять проект постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте: автобусы - 15 сом, троллейбусы – 11 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 19 сом.

1. Расчет себестоимости 1-го пассажира автомашины (автобус особо малого класса) «Мерседес Бенц» с объемом двигателя 2700 м.куб:

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данный в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (195 пас. х 24 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	4680
2.	Протяженность одого обратного рейса (3835,4км:99 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 99 маршрутных линий)	км	38,7
3.	Среднее количество выполняемых рейсов в день (продолжительность одного обратного рейса 1,5 часа)	рейс	5
4.	Норма расхода топлива на 100 км/пробега	литр	14 ,5
5.	Стоимость одного литра топлива на март месяц	сом	41
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного	мест	15

	средства		
7.	Общий пробег за месяц (38,7км x 5рейс x 24дн.)	км	4644
	Финансовые показатели:		
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	81 108
9.1	из них: - Топливо (4644 км. x 14,5 л. x 41 сом :100%)	сом	27 609
9.2	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	2 761
9.3	- затраты на ремонт и ТО (15% от стоимости авто транспортного средства)	сом	8 500
9.4	- амортизационные отчисления (25% от стоимости автотранспортного средства)	сом	14 166
9.5	- автошина (по нормативу)	сом	1 950
9.6	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек 2021 году согласно национально статистического комитета Кыргызской Республики на 22 апреля 2021 года	сом	22 764
9.7	- Патент	сом	1 530
9.8	- Соцфонд	сом	858
9.9	- Лицензия (530сом в год: 12 месяц)	сом	44
9.1	- Налог на движимое имущество (1000 в год:12 месяц)	сом	83
9.1	- Страховка перевозчика перед пассажирами (кол-во посадных мест 15x за 1 пасс.место 136,6 сом)	сом	171
9.1	- Техосмотр (весенний и зимний) (1300сом:12 месяц)	сом	108
9.1	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.1	- Услуга диспетчерского управления (20 сом x 24 дн)	сом	480
3.	С/стоимость 1-го пассажира	сом	17,3

Тариф: $T=(S + ПР)$

где: Т – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 17,3 + 1,73= 19,03 сом.

**Расчет себестоимости одного пассажира в троллейбусах
МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

№	Наименование показателей	ед. изм.	Факт 2020 г.
1.	Выпуск троллейбусов на линию	ед.	127
2.	Инвентарное количество пассажирских троллейбусов	ед.	178
2.	Перевозка пассажиров	т/пас	19322,4
3.	Доходы всего:	т. сом	165310,8
	в т.ч. – Линейные доход	т. сом	59825,8
	- Субсидия с бюджета	т. сом	105485,0
5.	Расходы от перевозки пассажиров всего:	т. сом	185781,8
	в т.ч. – Фонд заработная плата	т. сом	106265,3
	- Соцстрах	т. сом	17467,9
	- Топливо	т. сом	3485,5
	- Смазочные материалы	т. сом	557,9
	- Материалы и запасные части	т. сом	16289,5
	- Автошина	т. сом	4453,5
	- Электроэнергия	т. сом	25271,9
	- Общехозяйственные расходы	т. сом	3376,6
	- Налоги 2%	т. сом	1087,3
	- Амортизация на основные ср-ва	т. сом	7526,4
6.	Себестоимость 1-го пассажира	сом	9,61
7.	Кредиторская задолжен-сть на 01.01.21 г.	т. сом	14350,0
	В т.ч. - Соцфонд	т. сом	8470,0
	- Материалы и запасные части	т. сом	5880,0

**Калькуляция
по фактической себестоимости за 2020 год
МП Бишкекское троллейбусное управление**

№	Наименование показателей	ед. изм.	Факт 2020 г.
	Фонд заработная плата	сом	5,50
	Соцстрах	сом	0,90
	Топливо	сом	0,18
	Смазочные материалы	сом	0,03
	Материалы и запасные части	сом	0,84
	Автошина	сом	0,23
	Электроэнергия	сом	1,31

	Общехозяйственные расходы	сом	0,17
	Налоги 2%	сом	0,06
	Амортизация на основные ср-ва	сом	0,39
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	9,61

Тариф: $T=(S + ПР)$

Где: Т – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль

Тариф: $9,61 + 0,96 = 10,57$ сомов

5. Расчет себестоимости одного пассажира в автобусах. МП «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие»

№ п/п	Наименование статей	Ед.изм.	Фактический расход за 2020 год (тыс.сом)
1.	Количест.и качественн.показат.		
	Инвентарное число пассажирских автобусов	ед.	476
	Среднесуточный выход автобусов	ед.	103
2.	Всего перевезено пассажиров	тыс.пасс.	13 674,4
	Финансовые показатели:		
	Доход от перевозки пассажиров	тыс.сом	152 021,5
	-Доход с линии	тыс.сом	55 716,9
	-Субсидии с городского бюджета	тыс.сом	94 880,0
	-Прочие доходы	тыс.сом	1 424,6
	Расходы от перевозки пассажиров	тыс.сом	208 990,2
1.	Оплата труда	тыс.сом	75 390,8
2.	Обязательные отчисления на соц. страхование	тыс.сом	12 535,6
3.	Топливо	тыс.сом	51 552,7
	-метан	тыс.сом	27 567,9
4.	Смазочные	тыс.сом	4 503,9
5.	Автошина	тыс.сом	7 280,1
6.	Экспл.ремонт и техническое обслуживание	тыс.сом	19 762,0

7.	Общехозяйственные расходы	тыс.сом	10 397,2
8.	Всего расходов	тыс.сом	208 990,2
9	Себестоимость 1-го пассажира	тыс.сом	15,28
10.	Кредиторская задолженность предприятия на 01.01.2021г.	тыс.сом	332 817,0
	В том числе:- соц.фонд	тыс.сом	29 374,6
	-налоги	тыс.сом	3 775,4
	-Поставщики и прочие услуги	тыс.сом	85 667,0
	За автобусы приобретенные в 2008г.	тыс.сом	214 000,0

6. Калькуляция фактической себестоимости МП "Бишкекского пассажирского автотранспортного предприятия" за 2020год

	Наименование показателей	Ед.изм.	Факт.с/стоимость за 2020г.
1.	Оплата труда	сом	5,50
2.	Обязательные отчисления на соц. страхование	сом	0,92
3.	Топливо	сом	3,77
	-метан	сом	2,02
4.	Смазочные	сом	0,33
5.	Автошина	сом	0,53
6.	Экспл.ремонт и техническое обслуживание	сом	1,45
7.	Общехозяйственные расходы	сом	0,76
8.	Себестоимость 1-пассажира	сом	15,28

Тариф: $T = (S + ПР)$

где: Т – Тариф на перевозку 1-го пассажира на один проезд

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $15,28 + 1,53 = 16,81$ сом.

3.1. Способ и механизм регулирования.

В целях улучшения финансово - хозяйственного положения перевозчиков, а также улучшения качества обслуживания населения разработан проект Постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта».

Проектом постановления предлагается утвердить тарифы за проезд в муниципальном общественном транспорте: автобусы - 15 сом, троллейбусы – 11 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 19 сом.

3.2. Регулятивное воздействие

Принятие проекта постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте: автобусы - 15 сом, троллейбусы – 11 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 19 сом положительно отразится на состоянии транспортных предприятий, а также на качестве обслуживания населения, так как при установлении данных тарифов появится прибыль в транспортных предприятиях.

3.3. Ожидаемые последствия.

Данный вариант регулирования предположительно будет иметь следующие *негативные и позитивные последствия* (в зависимости от групп интересов):

а) Для горожан и гостей столицы, пользующихся услугами общественного транспорта (пассажиры):

Негативные последствия:

- Не предвидятся.

Положительные последствия:

- улучшение качества транспортного обслуживания, за счет увеличения и обновления подвижного состава транспортных предприятий.

- обеспечение безопасной перевозки пассажиров.

б) Для мэрии города Бишкек:

Негативные последствия:

- Не предвидятся.

Положительные последствия:

- обеспечение полной потребности в пассажирских перевозках в городе Бишкек;

- качество предоставляемых транспортных услуг горожанам и гостям столицы посредством графиков движения, количество подвижного состава;

в) Для муниципальных транспортных предприятий:

Негативные последствия:

- Не предвидятся.

Положительные последствия:

- обновление подвижного состава муниципальных транспортных предприятий;

- увеличение заработных плат водительского состава;

- увеличение доходной части транспортных предприятий

г) Для частных фирм перевозчиков:

Негативные последствия:

- Не предвидятся.

Положительные последствия:

- обновление подвижного состава муниципальных транспортных предприятий;
- увеличение заработных плат водительского состава;
- увеличение доходной части транспортных предприятий.

3.4. Экономические последствия.

Экономический эффект от принятия проекта для муниципальных пассажирских автопредприятий – БПАТП и БТУ:

Наименование предприятий	Объем перевозки пассажиров за 2020 г. (тыс. пас.)	Доходы от работы на линии (тыс. сом) при тарифе:		
		8 сом.	11 сом.	Разница (+,-)
БТУ	19322,4	154579,2	212546,4	+57967,2

Наименование предприятий	Объем перевозки пассажиров за 2020 г. (тыс. пас.)	Доходы от работы на линии (тыс. сом) при тарифе:		
		8 сом.	15 сом.	Разница (+,-)
БПАТП	13674,4	109395,2	205116	+95720,8

Экономический эффект от принятия проекта фирм перевозчикам:

Наименование	Объем перевозки пассажиров в месяц (пасс.)	Доходы от работы на линии в месяц (тыс. сом) при тарифе:		
		10 сом.	19 сом.	Разница (+,-) сом
Частные перевозчики	4680	46,8	88,9	+42,1

3.5. Реализационные риски

При реализации предлагаемого варианта регулирования возможны следующие риски:

- недовольства со стороны граждан, в связи с увеличением тарифов на проезд в общественном транспорте;
- Возможная труднодоступность общественного транспорта для социально уязвимых слоев населения.

3.6. Воздействие на конкуренцию

Предложенные нормы регулирования не оказывают влияния на конкуренцию транспортных предприятий.

3.7. Результаты публичных консультаций

Согласно Методики проведения анализа регулятивного воздействия нормативных правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2020 года № 504 рабочей группой было подготовлено и размещено на официальном сайте мэрии города Бишкек уведомление о разработке проекта нормативного правового акта, а также проводились мероприятия по сбору предложений поступивших от заинтересованных лиц относительно повышения тарифов за проезд в общественном транспорте.

В ходе проведения публичных обсуждений были получены, заслушаны и учтены предложения всех заинтересованных лиц.

Индикаторы достижения цели варианта регулирования № 3

Достигнутся цели – 1 балл

Не достигнутся – 0 баллов

	Да	Нет
Увеличение объема перевозок		+
Увеличение пассажирооборота		+
Уменьшение автотранспортных средств не соответствующих для перевозки пассажиров	+	
Повышение уровня обслуживания населения общественным транспортом	+	
Доступность общественного транспорта для населения		+
Безопасность, чистота и комфорт в транспортных средствах	+	
Перевозка пассажиров согласно расписания движения общественного транспорта.		+
Итого	3 балла	

Достижение установленных индикаторов возможно не в полном объеме, так как с принятием данного варианта регулирования основа для реализации данных индикаторов появится только частично.

В связи с чем данный вариант регулирования не является оптимальным и может вызвать негативную реакцию среди населения, также при принятии данного варианта регулирования общественный транспорт может стать труднодоступным для социально уязвимых слоев населения.

7. Выбор варианта регулирования

Сравнение рассмотренных выше вариантов регулирования показывает, что наиболее приемлемым вариантом регулирования является вариант регулирования №2 по следующим основаниям:

1. Реализации данного варианта регулирования с экономической точки зрения для города будет самой оптимальной, так как с учетом повышения цен на тариф в общественном транспорте появятся следующие возможности:

- улучшение технического состояния и обновление подвижного состава, задействованного в перевозке пассажиров автомобильным транспортом;
- прогнозирование, планирование спроса и предложения в сфере пассажирских перевозок;
- повышение инвестиционной привлекательности автомобильной отрасли города;
- обеспечение транспортной безопасности города и наиболее полный охват всех населенных пунктов маршрутным сообщением;
- повышение безопасности перевозки пассажиров автомобильным транспортом;
- обеспечение гарантированного качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров.

2. По уровню достижения цели вариант регулирования № 2 и вариант регулирования № 3 во многом схожи. Однако, вариант регулирования № 2 позволит в полной мере реализовать соответствующие цели настоящего проекта.

3. Выбор варианта регулирования № 2 предположительно будет иметь только положительные последствия для всех заинтересованных лиц, в отличие от остальных вариантов регулирования.

4. Следует отметить, что выбор варианта регулирования № 2 позволит транспортным предприятиям улучшить техническое состояние и обновить подвижной состав, что в свою очередь окажет положительное влияние не только на качество обслуживания населения, но и на экологическую ситуацию в городе, так как будут приобретаться новые транспортные средства, которые будут оказывать намного меньше отрицательного воздействия на окружающую среду.

5. Выбор варианта № 3 вызовет негативную реакцию среди граждан, а выбор варианта № 1 приведет к ухудшению ситуации складывающейся в сфере общественного транспорта.

Сравнение суммы баллов, полученных по индикаторам достижения цели.

Вариант № 1	0 баллов
Вариант № 2	7 баллов
Вариант № 3	3 балла

Соответственно, проведенный анализ показывает, что наиболее приемлемым и оперативно реализуемым является вариант регулирования № 2, а именно: Принятие проекта постановления Бишкекского городского кенеша «О внесении изменений в некоторые постановления Бишкекского городского кенеша в сфере транспорта», с установлением тарифов за проезд в муниципальном общественном транспорте 11 сом, в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 15 сом.