

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Полный/частичный АРВ
(нужное подчеркнуть)

**Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной
инфраструктуры мэрии города Бишкек**

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 № 186 - р от 9 сентября 2022 года

Сроки проведения АРВ: сентябрь 2022 года

Руководитель рабочей группы:

Нусувалиев М.О. – директор Департамента транспорта
мэрии города Бишкек, председатель рабочей группы

Табылдиев Ч.Т. – заведующий отделом транспорта, строительства
и архитектуры центрального аппарата мэрии города Бишкек,
заместитель председателя рабочей группы

Члены рабочей группы:

Бейшенбаев У.Б. – главный специалист отдела транспорта,
строительства и архитектуры центрального аппарата
мэрии города Бишкек

Кудайбергенов Р.Ж. – ведущий специалист юридического
отдела центрального аппарата мэрии города Бишкек

Суюндуков А.Б. – главный специалист отдела правового обеспечения,
контроля договорных обязательств и международного
сотрудничества Департамента транспорта

Султанкулова А.С. – заведующая отделом государственных
закупок, экономического планирования и привлечения
инвестиций Департамента транспорта

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

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

Кожогулов Б.У. – начальник отдела транспортного контроля
Бишкекского городского управления Агентства автомобильного,
Водного транспорта и весогабаритного контроля при
Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики

Николаиди Г.Х. – председатель Ассоциации перевозчиков
«Альянс БУС»

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

Белан С.В. – директор общества с ограниченной ответственностью
«Восточный экспресс»

Ташиев Р.Р. – директор общества с ограниченной ответственностью
«Эко Пассажирские Перевозки»

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

Лихограй И. – исполнительный директор Ассоциации
рынков, предприятий торговли и сферы
услуг Кыргызстана

Контактные данные ответственного лица:

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

Бишкек – 2022 г.

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.

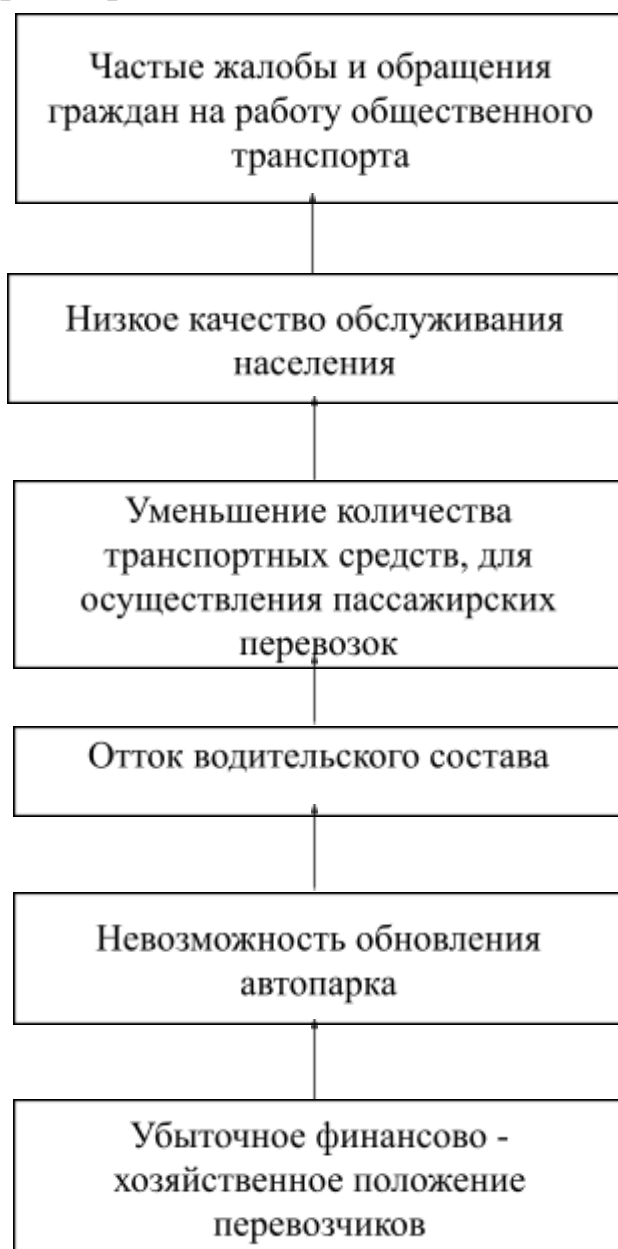
На сегодняшний день мэрия города Бишкек сталкивается с многочисленными проблемами в сфере работы общественного транспорта города Бишкек. Так, одной из проблем являются низкие тарифы на проезд и провоз багажа в общественном транспорте города Бишкек. Из-за низких тарифов на проезд вытекает более серьезная 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 согласно внесенным изменениям, утвержденным постановлением Бишкекского городского кенеша от 28 сентября 2021 года. 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, утвержденным согласно внесенным изменениям 28 сентября 2021 года. 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 2021 года по настоящее время цены увеличились по следующим показателям:

- за литр дизельного топлива с 41 сома до 75,00 сом, что составляет 182,9%; (на основании фактически отчетных данных);

- стоимость автошин для автобусов до 80 %; (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 Национального статистического комитета Кыргызской Республики по городу Бишкек составляет 22764 сомов, в муниципальных предприятиях «Бишкекское троллейбусное управление» и «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие» – составляет в среднем 20000 – 25000 сомов, доход водителей микроавтобусных маршрутов частных фирм-перевозчиков также колеблется в районе 19000 – 20000 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 28 сентября 2021 года в соответствии с изменениями в постановление 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:

201 2	201 3	2014	2015	201 6	201 7	2018	201 9	2020	2021	2022 за 8 мес.
7%	3,5 %	7,8%	3,9%	0	2,3 %	0,2%	3%	10,4 %	11,1%	9,6%

С мая 2012 года по настоящее время уровень инфляции в суммарном выражении составляет 58,8%.

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.	Данные в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (240 пас. х 22 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	5 280
2.	Протяженность одого оборотного рейса (3357.9км:91 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 99 маршрутных линий)	км	36,9
3.	Среднее количество выполняемых рейсов (оборотных) 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 2021г.	сом	75
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного средства)	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (36,9км х 5рейс х 22дн.)	км	4059
	Финансовые показатели:		

8.	Средняя рыночная стоимость 1-го автобуса особо малого класса	сом	680 000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	100 295
9.1.	из них: - Топливо (4059 км. х 14,5 л. х 75 сом :100%)	сом	44 142
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	4 414
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	14 167
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	2 974
9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек в 2022 году согласно данных Национального статистического комитета Кыргызской Республики на 1 августа 2022 года	сом	22 764
9.7.	- Патент	сом	1 530
9.8.	- Соц.фонд	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) (1500сом:12 месяц)	сом	125
9.13.	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.14.	- Услуга диспетчерского управления (20 сом х 22 дн)	сом	440
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	18,9

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 18,9сом + 1,9 = 20,8 сом

Примечание: показатель по нормативам 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 с 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 с 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 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 Республике»).
 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 о порядке проведения технического осмотра транспортных средств, 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 Республике, утвержденными постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519.
- 2. Расчет себестоимости по нормативу на проезд 1-го пассажира МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Норматив. себестоимост ь 1-го пассажира
1.	Инвентарное число пассажирских троллейбусов	ед.	178
2.	Среднесуточный выпуск троллейбусов	ед.	134
3.	Объем перевезенных пассажиров	тыс. пасс.	30705,0
4.	Доходы предприятия от перевозок	тыс.сом	337752,0
5.	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:	тыс. сом	419977,1
	а) Фонд заработная плата	тыс.сом	235313,5
	б) Соц.фонд	тыс.сом	40591,6
	в) Топливо	тыс.сом	7800,0
	г) Смазочные материалы	тыс.сом	2137,6
	д) Материалы и запасные части	тыс.сом	61961,6
	е) Автошина	тыс.сом	14852,6
	ж) Электроэнергия	тыс.сом	35974,2
	з) Расход электроэнергии на 1 км. пробега	т.кВт/ча с	2,1
	и) Стоимость 1-го кВт электроэнергии	сом	1,88
	к) Расход электроэнергии в год	тыс. кВт	19135,2
	л) Амортизация	тыс.сом	7200,0
	м) Общехозяйственные расходы	тыс.сом	10946,0
	н) Налоги 2%	тыс.сом	3200
	Себестоимость 1-пассажира	сом	13,68

**Калькуляция себестоимости на проезд одного пассажира
по нормативу МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Норматив. себестоимость 1-го пассажира
1.	Фонд заработная плата	сом	7,7
2.	Соц. фонд	сом	1,3
3.	Топливо	сом	0,3
4.	Смазочные материалы	сом	0,1
5.	Материалы и запасные части	сом	2
6.	Автошина	сом	0,5
7.	Электроэнергия	сом	1,2
8.	Амортизация	сом	0,2
9.	Общехозяйственные расходы	сом	0,4

10	Налоги 2%	сом	0,1
	Себестоимость 1-пассажира	сом	13,68

Тариф: $T = (S + \text{ПР})$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 13,68 сом + 1,37 = 15,05 сомов

3. Расчет себестоимости по нормативу на проезд 1-го пассажира МП “Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие”

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Расчет по нормативу
1.	Среднесписочный парк в хозяйстве	ед.	476
2.	Среднесписочный парк в работе	ед.	80
3.	Объем перевозок	тыс.пасс	18 970,6
4.	Общий пробег	тыс.км	7044,6
5.	Доходы - всего	тыс.сом.	188234,0
	в т.ч.: а) доходы предприятия от перевозок	тыс.сом.	102200,0
	б) Тулпар	тыс.сом.	2975,2
	в) проезд. билет	тыс.сом.	752,0
	г) заказ	тыс.сом.	3460,0
	д) субсидии	тыс.сом.	100326,6
6.	Расходы - всего	тыс.сом.	304504,2
	из них:		
	Затраты на з/плату всего персонала	тыс.сом.	112103,4
	Отчисления на обяз.соц.страхование	тыс.сом.	19337,8
	Д /топливо	тыс.сом.	66111,8
	<i>Расход д/топлива 100 км/пробега</i>	<i>литр</i>	<i>30</i>
	Расход д/топлива	тыс.литр	881,5
	<i>Стоимость 1-литра д/топлива</i>	<i>сом</i>	<i>75</i>
	Газ (метан)	тыс.сом.	48544,7
	<i>Расход газа на 100км/пробега</i>	<i>м/з</i>	<i>51,6</i>
	Стоимость 1-м/3 газ-метана	<i>сом</i>	<i>23</i>
	Расход газ/метана	тыс.м/3	2110,6
	Смазочные	тыс.сом	9308,9
	Автошина Ясинь	тыс.сом	4776
	Норма пробега а/шины Ясинь	<i>тыс. км</i>	<i>64,6</i>
	<i>Стоимость 1-автошины Ясинь</i>	<i>сом</i>	<i>17500</i>
	Количество а/шин	шт.	273
	Расход автошин Ютонг,Кинглонг	тыс.сом	7028

	Норма пробега а/шины (газовые автобусы)	тыс. км	84
	Количество а/шин	шт.	293
	Стоимость 1-автошины (газовые автобусы)	сом	23960
	Зап/час. и мат. на эксп.ремонт и тех.обс.	тыс.сом	27116
	Расход на ремонт автобусов на 1км.пробега	сом	3,54
	Общехозяйственные расходы всего:	тыс.сом	10178,1
	Себестоимость 1-пассажира	сом	16,05

**Калькуляция себестоимости на проезд 1-го пассажира по нормативу
МП “Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие”**

№ п/п	Наименование статей	Себестоимость по нормативу Вариант 1
1.	Заработная плата	5,9
2.	Обязательные отчисления на соц. страхование	1,02
3.	Топливо	3,48
4.	Газ/метан	2,56
5.	Смазочные	0,49
6.	Автошина	0,62
7.	Эксплуатационный ремонт и техническое обслуживание	1,43
8.	Общехозяйственные расходы	0,55
	Себестоимость 1-пассажира	16,05

Тариф: $T = (S + \text{ПР})$

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

S - Себестоимость 1-го пассажира

ПР - Прибыль

Тариф: $16,05 + 1,61 = 17,66$ сомов

Тариф на проездные билеты

№ п/п	Наименование показателя	Тариф		Отклонени е (+;-)
		Действующи й (сом)	Проект (сом)	

1	Проездной билет единый (автобус, троллейбус)	680,0	920,0	+240,0
2	Проездной билет единый школьный (автобус, троллейбус)	240,0	320	+80,0

Расчет тарифа проездных билетов:

680сом x1,36=920,0сомов,

240сом x1,36=320,0сомов.

За период с 2021 по 2022 год имел место рост доходов населения. В приведенной ниже таблице указаны сведения об изменении размера среднемесячной номинальной заработной платы в городе Бишкек:

Наименование показателей	2021 г. (сом)	2022 г. (сом)	% роста
Размер среднемесячной номинально заработной платы	17500	22500	28,6

Однако в связи с действующими с 2021 года тарифами за проезд в общественном транспорте за период с 2021 по 2022 год несмотря на рост доходов населения в целом, доходы муниципальных транспортных предприятий и частных-фирм перевозчиков снизились к уровню 2021 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 с частью 2 статьи 17 Закона Кыргызской Республики «О местной государственной администрации и органах местного самоуправления» от 20 октября 2021 года № 123 местное самоуправление осуществляется местными сообществами через представительные и исполнительные органы, а также путем непосредственного участия граждан.

Согласно части 2 статьи 19 вышеуказанного закона представительное участие местного сообщества в осуществлении местного самоуправления реализуется через местные кенешы. В соответствии с частью 1 статьи 43 Закона Кыргызской Республики «О местной государственной администрации и органах местного самоуправления» исполнительным органом местного самоуправления в городе является мэрия во главе с мэром.

Также согласно пункту 68 Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек, утвержденных постановлением Бишкекского городского кенеша от 5 апреля 2022 года № 25, тарифы на

перевозку пассажиров и багажа общественным транспортом утверждаются Бишкекским городским кенешем.

В настоящее время тарифы на перевозку пассажиров и багажа общественным транспортом города Бишкек утверждены согласно внесенным изменениям в постановление Бишкекского городского кенеша «О тарифах на перевозку пассажиров и багажа общественным пассажирским транспортом в городе Бишкек» от 28 сентября 2021 года. 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 троллейбусе 15 сомов, в автобусе независимо от формы собственности (кроме автобусов малого и особо малого класса) - 15 сомов; в автобусах малого класса независимо от форм собственности - 21,00 сом; в автобусах особо малого класса независимо от форм собственности с 6.00 до 20.30 - 21,00 сом, с 20.30 до 06.00 - 32,00 сома; в экспрессных автобусах особо малого класса независимо от форм собственности: №№ 233, 234 - 22 сома, №№ 123, 226, 252 - 32 сома.

- **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 - 13 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков - 25 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.	Данные 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 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 в 2022 году согласно данных	сом	22 764

	Национального статистического комитета Кыргызской Республики на 1 августа 2022 года		
9.7.	- Патент	сом	1 530
9.8.	- Соц.фонд	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
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	13,52

Тариф: $T = (S + \text{ПР})$

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.

5. Фактический расход при тарифе 11 сомов на проезд одного пассажира МП «Бишкекское троллейбусное управление»

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Факт 2020 г.
1.	Инвентарное число пассажирских троллейбусов	ед.	178
2.	Среднесуточный выпуск троллейбусов	ед.	127
3.	Объем перевезенных пассажиров	тыс. пасс.	19 322,4
4.	Доходы предприятия от перевозок	тыс.сом	165 310,8
	в т.ч. –Линейные доход	тыс.сом	59 825,8
	- Субсидия с бюджета	тыс.сом	105 485,0
5.	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:	тыс. сом	185 781,8
	- Фонд заработная плата	тыс.сом	106 265,3
	- Соц. фонд	тыс.сом	17 467,9
	- Топливо	тыс.сом	3 485,5
	- Смазочные материалы	тыс.сом	557,9
	- Материалы и запасные части	тыс.сом	16 289,5
	- Автошина	тыс.сом	4 453,5
	- Электроэнергия	тыс.сом	25 271,9
	- Стоимость 1-го кВт электроэнергии	сом	1,77

	- Амортизация	тыс.сом	7 526,4
	- Общехозяйственные расходы	тыс.сом	3 376,6
	- Налоги 2%	тыс.сом	1 087,3
	Себестоимость 1-пассажира	сом	9,61
	Кредиторская задолженность на 01.01.21	тыс.сом	14 350,0

**Калькуляция по фактической себестоимости за 2020г.
МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Факт 2020 г.
1.	Фонд заработная плата	сом	5,50
2.	Соц. фонд	сом	0,90
3.	Топливо	сом	0,18
4.	Смазочные материалы	сом	0,03
5.	Материалы и запасные части	сом	0,84
6.	Автошина	сом	0,23
7.	Электроэнергия	сом	1,31
8.	Амортизация	сом	0,39
9.	Общехозяйственные расходы	сом	0,17
10.	Налоги 2%	сом	0,06
	Себестоимость 1-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-10%

Тариф: $9,61 \text{ сом} + 0,96 = 10,57 \text{ сомов}$

**Фактический расход при тарифе 11 сомов на проезд одного пассажира
МП «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Факт 2020 г.
1.	Среднесписочный парк в хозяйстве	ед.	476
2.	Среднесписочный парк в работе	ед.	103
3.	Объем перевозок	тыс.пасс.	13 674,4
4.	Доходы - всего	тыс.сом.	152 021,5
	в т.ч.:		
	а) доходы предприятия от перевозок	тыс.сом.	55 716,9
	б) субсидии	тыс.сом.	94 880,0
	в) прочие доходы	тыс.сом.	1 424,6
5.	Расходы - всего	тыс.сом.	208 990,2

	из них:		
	-Затраты на з/плату всего персонала	тыс.сом.	75 390,8
	-Отчисления на обяз.соц.страхование	тыс.сом.	12 535,6
	-Д /топливо	тыс.сом.	51 552,7
	-Газ (метан)	тыс.сом.	27 567,9
	-Смазочные	тыс.сом.	4 503,9
	-Автошина	тыс.сом.	7 280,1
	-Зап/час. и мат. на эксп.ремонт и тех обс.	тыс.сом.	19 762,0
	-Общехозяйственные расходы всего:	тыс.сом.	10 397,2
	Себестоимость перевозки 1 пассажира	сом	15,28
	Кредиторская задолженность на 01.01.21	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 2008 г.	тыс.сом.	214 000,0

**Калькуляция по фактической себестоимости за 2020г.
МП “Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие”**

№ п/п	Наименование статей	Ед. изм.	Факт 2020г
1.	Заработная плата	сом	5,5
2.	Обязательные отчисления на соц. страхование	сом	0,92
3.	Топливо	сом	3,77
4.	Газ/метан	сом	2,02
5.	Смазочные	сом	0,33
6.	Автошина	сом	0,53
7.	Эксплуатационный ремонт и техническое обслуживание	сом	1,45
8.	Общехозяйственные расходы	сом	0,76
	Себестоимость проезда 1 пассажира	сом	15,28

**Та
ри
ф:
Т =
(S
+
ПР
)**

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

S -
 Себ
 ест
 ои
 мос
 ть
 1-г
 о
 пас
 саж
 ира
 ПР
 —
 Пр
 иб
 ыль
 -
 10
 %
Та
ри
ф:
15,
28
 +
1,5
3
 =16
 ,81
сом
ов

Индикаторы достижения цели варианта регулирования № 1

Достигнуты цели – 1 балл

Не достигнуты – 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 троллейбусе 15 сомов, в автобусе независимо от формы собственности (кроме автобусов малого и особо малого класса) - 15 сомов; в автобусах малого класса независимо от форм собственности - 21,00 сом; в автобусах особо малого класса независимо от форм собственности с 6.00 до 20.30 - 21,00 сом, с 20.30 до 06.00 - 32,00 сома; в экспрессных автобусах особо малого класса независимо от форм собственности: №№ 233, 234 - 22 сома, №№ 123, 226, 252 - 32 сома.

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

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данные в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (240 пас. х 22 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	5 280
2.	Протяженность одого оборотного рейса (3357,9км:91 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 91 маршрутных линий)	км	36,9
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	75
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного средства	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (36,9км х 5рейс х 22дн.)	км	4059
	Финансовые показатели:		
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680 000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	100 295

9.1.	из них: - Топливо (4059 км. х 14,5 л. х 75 сом :100%)	сом	44 142
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	4 414
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	14 167
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	2 974
9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек в 2022 году согласно данных Национального статистического комитета Кыргызской Республики на 1 августа 2022 года	сом	22 764
9.7.	- Патент	сом	1 530
9.8.	- Соц.фонд	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) (1500сом:12 месяц)	сом	125
9.13.	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.14.	- Услуга диспетчерского управления (20 сом х 22 дн)	сом	440
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	18,9

Тариф: $T=(S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $18,9 + 1,9 = 20,8$ сом.

7. Расчет себестоимости 1-го пассажира автомашины (особо малого класса) «Мерседес Бенц» с объемом двигателя 2700 м.куб в вечернее и ночное время по нормативным показателям

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данные в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (60 пас. х 22 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	1 320
2.	Протяженность одого оборотного рейса (3357,9км:91 маршрутных линий, всего 118	км	36,9

	маршрутных линий из них действующие 91 маршрутных линий)		
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	75
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного средства)	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (36,9км x 2рейс x 22дн.)	км	1 624
	Финансовые показатели:		
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680 000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	40 089
9.1.	из них: - Топливо (1624 км. x 14,5 л. x 75 сом :100%)	сом	17 661
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	1 766
9.3.	- затраты на ремонт и ТО (15% от стоимости авто транспортного средства)	сом	3 410
9.4.	- амортизационные отчисления (25% от стоимости автотранспортного средства)	сом	5 683
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	1 185
9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек в 2022 году согласно данных Национального статистического комитета Кыргызской Республики на 1 августа 2022 года	сом	8 539
9.7.	Комплексное разрешение (патент, лицензия, соц.фонд,мед,техосмотр и т.д)	сом	1 850
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	30,3

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $30,4 + 3,04 = 33,44$ сом.

8. Расчет себестоимости 1-го пассажира автомашины (особо малого класса) «Мерседес Бенц» с объемом двигателя 2700 м.куб на экспрессных маршрутах по нормативным показателям

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	маршруты				
			№233	234	123	226	252
1.	Перевозка пассажиров в месяц	пас.	3300	3300	3300	2310	2310
2.	Протяженность 1-го оборотного рейса	км	20,5	21,5	34	32	33

3.	Среднее количество выполняемых рейсов в день	рейс	5	5	5	3,5	3,5
4.	Количество рабочих дней в месяц	дн.	22	22	22	22	22
5.	Кол-во выполняемых оборот. рейс. в месяц	ед.	110	110	110	77	77
4.	Норма расхода топлива на 100 км/пробега	литр	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5
5.	Стоимость одного литра топлива на март месяц	сом	75	75	75	75	75
6.	Среднее количество мест для сидения	мест	15	15	15	15	15
7.	Общий пробег за месяц	км	2255	2365	3740	2464	2541
	Финансовые показатели:						
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680 000	680 000	680 000	680 000	680 000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	67 476	69 491	94 681	71 304	72715
9.1.	из них: - Топливо	сом	24 580	25 779	40 766	26 858	27 697
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	2 458	2 578	4 077	2 686	2 770
9.3.	- затраты на ремонт и ТО (15% от стоимости авто транспортного средства)	сом	4 736	4 967	7 854	5 174	5 336
9.4.	- амортизационные отчисления (25% от стоимости автотранспортного средства)	сом	7 893	8 278	13 090	8 624	8 894
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	1 646	1 726	2 730	1 799	1 855

9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек в 2022 году согласно данных Национального статистического комитета Кыргызской Республики на 1 августа 2022 года	сом	22 764	22 764	22 764	22 764	22 764
9.7.	- Патент	сом	1 530	1 530	1 530	1 530	1 530
9.8.	- Соц.фонд	сом	858	858	858	858	858
9.9.	- Лицензия (530сом в год: 12 месяц)	сом	43	43	43	43	43
9.10.	- Налог на движимое имущество (1000 в год:12 месяц)	сом	150	150	150	150	150
9.11.	- Страховка перевозчика перед пассажирами (кол-во посадных мест 15х за 1 пасс.место 136,6 сом)	сом	171	171	171	171	171
9.12.	- Техосмотр (весенний и зимний) (1300сом:12 месяц)	сом	125	125	125	125	125
9.13.	- Медосмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83	83	83	83	83
9.14.	- Услуга диспетчерского управления (20 сом x 22 дн)	сом	440	440	440	440	440
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	20,44	21,05	28,69	30,86	31,47

№233,234

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $20,74 + 2,07 = 22,81$ сом.

№123,226,252

Тариф: $T = (S + \text{ПР})$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $30,34 + 3,03 = 33,37$ сом.

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

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Нормативная себестоимость 1-го пассажира
1.	Инвентарное число пассажирских троллейбусов	ед.	178
2.	Среднесуточный выпуск троллейбусов	ед.	134
3.	Объем перевезенных пассажиров	тыс. пасс.	30705,0
4.	Доходы предприятия от перевозок	тыс. сом	337752,0
5.	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:	тыс. сом	419977,1
	а) Фонд заработная плата	тыс. сом	235313,5
	б) Соц. фонд	тыс. сом	40591,6
	в) Топливо	тыс. сом	7800
	г) Смазочные материалы	тыс. сом	2137,6
	д) Материалы и запасные части	тыс. сом	61961,6
	е) Автошина	тыс. сом	14852,6
	ж) Электроэнергия	тыс. сом	35974,2
	з) Амортизация	тыс. сом	7200,0
	и) Общехозяйственные расходы	тыс. сом	10946,0
	к) Налоги 2%	тыс. сом	3200,0
	Себестоимость 1-пассажира	сом	13,68

Тариф: $T = (S + \text{ПР})$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $13,68 + 1,37 = 15,05$ сом

10. Расчет себестоимости одного пассажира МП “Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие”

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Нормативная себестоимость 1-го пассажира
-------	--------------------------	----------	--

1.	Среднесписочный парк в хозяйстве	ед.	476
2.	Среднесписочный парк в работе	ед.	80
3.	Объем перевозок	тыс.пасс.	18970,6
4.	Доходы - всего	тыс.сом.	209713,8
	в т.ч.		
	а) доходы предприятия от перевозок	тыс.сом.	102200,0
	б) Тулпар	тыс.сом.	2975,2
	В) проезд.билет	тыс.сом.	752,0
	Г) заказ	тыс.сом.	3460,0
	в) субсидия	тыс.сом.	100 326,6
5.	Расходы - всего	тыс.сом.	304504,2
	из них:		
	Затраты на з/плату всего персонала	тыс.сом.	112103,4
	Отчисления на обяз.соц.страхование	тыс.сом.	19337,8
	Д /топливо	тыс.сом.	66111,8
	<i>Расход д/топлива 100км/пробега</i>	литр	30
	Расход д/топлива	тыс.литр	881,5
	<i>Стоимость 1-литра д/топлива</i>	сом	75,0
	Газ (метан)	тыс.сом.	48544,7
	<i>Расход газа на 100км/пробега</i>	м/з	51,4
	Стоимость 1-м/з газ-метана	сом	23,0
	Расход газ/метана	тыс.м3	2110,6
	Смазочные	тыс.сом	9308,9
	Автошина Ясинь	тыс.сом	4776,0
	Норма пробега а/шины Ясинь	тыс. км	64,6
	Расход автошин Ютонг,Кинглонг	тыс.сом	3322
	Стоимость 1-автошины Ясинь	сом	17500
	Количество а/шин	шт.	273
	Расход автошин Ютонг, Кинглонг	тыс.сом	7028
	<i>Норма пробега а/шины (газовые автобусы)</i>	тыс. км	84
	Количество а/шин	шт.	293
	<i>Стоимость 1-автошины (газовые автобусы)</i>	сом	23960
	Зап/час. и мат. на эксп.ремонт и тех. obs.	тыс.сом	27116,0
	Расход на ремонт автобусов на 1км.пробега	сом	3,54
	Общехозяйственные расходы всего:	тыс.сом	10178,1
	Себестоимость перевозки 1 пасс.	сом	16,05

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $16,05\text{сом} + 1,61 = 17,66\text{ сом.}$

**11. Фактический расход за 9 месяцев 2022 года на проезд одного пассажира
ОсОО «Эко Пассажирыские Перевозки»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Факт за 9 месяцев 2022 г.
1.	Инвентарное число пассажирских автобусов	ед.	170
2.	Среднесуточный выпуск автобусов	ед.	162
3.	Объем перевезенных пассажиров	тыс. пасс.	15 815,5
4.	Доходы предприятия от перевозок	тыс.сом	173 970,9
5.	Расходы от перевозки пассажиров, в т.ч:	тыс. сом	367 253,2
	- Фонд заработная плата	тыс.сом	73 221,3
	- Соц. фонд	тыс.сом	12 630,7
	- Газ (метан)	тыс.сом	76 794,8
	- Смазочные материалы	тыс.сом	7 758,6
	- Материалы и запасные части	тыс.сом	72 136,9
	- Автошина	тыс.сом	10 570,6
	- Общехозяйственные расходы	тыс.сом	3 278,5
	- Налоги 2%	тыс.сом	3 762,0
	- Амортизация	тыс.сом	107 099,8
	Себестоимость 1-пассажира	сом	23,22

**Калькуляция по фактической себестоимости за 9 месяцев 2022 года
ОсОО «Эко Пассажирыские Перевозки»**

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Факт за 9 месяцев 2022 г.
1.	Фонд заработная плата	сом	4,63
2.	Соц. фонд	сом	0,79
3.	Газ (метан)	сом	4,86
4.	Смазочные материалы	сом	0,49
5.	Материалы и запасные части	сом	4,56
6.	Автошина	сом	0,67
8.	Амортизация	сом	6,77
9.	Общехозяйственные расходы	сом	0,21
10.	Налоги 2%	сом	0,24
	Себестоимость 1-пассажира	сом	23,22

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: 23,22сом + 2,32 = 25,54 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 троллейбусе 15 сомов, в автобусе независимо от формы собственности (кроме автобусов малого и особо малого класса) - 15 сомов; в автобусах малого класса независимо от форм собственности - 21,00 сом; в автобусах особо малого класса независимо от форм собственности с 6.00 до 20.30 - 21,00 сом, с 20.30 до 06.00 - 32,00 сома; в экспрессных автобусах особо малого класса независимо от форм собственности: №№ 233, 234 - 22 сома, №№ 123, 226, 252 - 32 сома.

2.2. 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 троллейбусе 15 сомов, в автобусе независимо от формы собственности (кроме автобусов малого и особо малого класса) - 15 сомов; в автобусах малого и особо малого класса независимо от форм собственности - 21 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 (пассажиров):

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 2021 г. (тыс. пас.)	Доходы от работы на линии (тыс. сом) при тарифе:		
		11 сом	15 сом	Разница (+,-)
БПАТП	19 805,4	217859,4	297081,0	+79221,6
БТУ	25 734,8	283082,8	386022,0	+102939,2

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:		
		15 сом	21 сом	Разница (+,-)
Частные перевозчики	5 280	79,2	110,9	+ 31,7

Экономический эффект от принятия проекта ОсОО “Эко Пассажирские Перевозки”

	Объем перевозки пассажиров за 9 месяцев 2022 год (пасс.)	Доходы от работы на линии в месяц (тыс.сом) при тарифе:		
		11 сом	21 сом	Разница (+,-)
ОсОО “Эко Пассажирские Перевозки”	15 815,5	174,0	332,1	+ 158,1

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

Достигнуты цели – 1 балл

Не достигнуты – 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 - 13 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 25 сом.

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

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Данные в месяц
1.	Перевозка пассажиров в месяц (195 пас. х 22 дн. согласно утвержденного графика)	пас.	4 290
2.	Протяженность одого оборотного рейса (3357,9 км:91 маршрутных линий, всего 118 маршрутных линий из них действующие 91 маршрутных линий)	км	36,9

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	75
6.	Среднее количество мест для сидения (согласно техническим характеристикам автотранспортного средства)	мест	15
7.	Общий пробег за месяц (36,9км x 5рейс x 22дн.)	км	4059
Финансовые показатели:			
8.	Средняя рыночная стоимость 1 автобуса особо малого класса	сом	680000
9.	Расходы от перевозки пассажиров	сом	100 295
9.1.	из них: - Топливо (4644 км. x 14,5 л. x 41 сом :100%)	сом	44 142
9.2.	- Смазочные материалы (от стоимости ГСМ 10%)	сом	4 414
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	14 167
9.5.	- автошина (по нормативу)	сом	2 974
9.6.	- Среднемесячная заработная плата по городу Бишкек в 2022 году согласно данных Национального статистического комитета Кыргызской Республики на 1 августа 2022 года	сом	22 764
9.7.	- Патент	сом	1 530
9.8.	- Соц.фонд	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) (1500сом:12 месяц)	сом	125
9.13.	- Мед.осмотр (500сом+500 сом:12 месяц)	сом	83
9.14.	- Услуга диспетчерского управления (20 сом x 22 дн)	сом	440
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	23,4

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $23,4 + 2,34 = 25,74$ сом.

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

№ п/ п	Наименование показателей	Ед. изм.	Фактическая себестоимость за 9 месяцев 2022г. (тыс.сом)
1.	Выпуск троллейбусов на линию	ед.	130
2.	Инвентарное количество пассажирских троллейбусов	ед.	178
2.	Перевозка пассажиров	т/пас	21054,6
3.	Доходы всего:	т. сом	253625,0
	в т.ч. – Линейные доходы	т. сом	129937,0
	- Субсидия с бюджета	т. сом	123688,0
4.	Расходы от перевозки пассажиров всего:	т. сом	250684,0
	в т.ч. – Фонд заработная плата	т. сом	138083,6
	- Соцстрах	т. сом	23419,9
	- Топливо	т. сом	4852,3
	- Смазочные материалы	т. сом	1349,3
	- Материалы и запасные части	т. сом	42705,7
	- Автошина	т. сом	6807,9
	- Электроэнергия	т. сом	21479,4
	- Общехозяйственные расходы	т. сом	4112,2
	- Налоги 2%	т. сом	2319,4
	- Амортизация на основные средства	т. сом	5554,3
	Себестоимость 1-го пассажира	сом	11,91

**Калькуляция по фактической себестоимости за 9 месяцев 2022 год
МП «Бишкекское троллейбусное управление»**

№ п/ п	Наименование показателей	Ед. изм.	Фактическая себестоимость за 9 месяцев 2022г.
1.	Фонд заработная плата	сом	6,6
2.	Соцстрах	сом	1,1
3.	Топливо	сом	0,2
4.	Смазочные материалы	сом	0,1
5.	Материалы и запасные части	сом	2,0
6.	Автошина	сом	0,3
7.	Электроэнергия	сом	1,0
8.	Общехозяйственные расходы	сом	0,2
9.	Налоги 2%	сом	0,1
10.	Амортизация на основные средства	сом	0,3

	Себестоимость 1-го пассажира	сом	11,91
--	-------------------------------------	------------	--------------

Тариф: $T = (S + \text{ПР})$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль

Тариф: $11,91 + 1,19 = 13,1$ сомов

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

№ п/ п	Наименование статей	Ед. изм.	Фактическая себестоимость за 9 месяцев 2022г. (тыс.сом)
1.	Количественные и качественные показатели:		
	Инвентарное число пассажирских автобусов	ед.	476
	Среднесуточный выход автобусов	ед.	80
	Всего перевезено пассажиров	тыс.пасс.	13 085,7
2.	Финансовые показатели:		
	Доход от перевозки пассажиров	тыс.сом	165 860,6
	Доход с линии	тыс.сом	71 396,7
	Субсидии с городского бюджета	тыс.сом	91 442,8
	Прочие доходы	тыс.сом	2 457,1
	Расходы от перевозки пассажиров	тыс.сом	171 050,0
3.	Оплата труда	тыс.сом	55 778,5
4.	Обязательные отчисления на соц. страхование	тыс.сом	9 416,2
5.	Топливо	тыс.сом	38 808,6
6.	Метан	тыс.сом	30 171,8
7.	Смазочные	тыс.сом	4 603,9
8.	Автошина	тыс.сом	2 219,6
9.	Эксплуатационный ремонт и техническое обслуживание	тыс.сом	21 353,6
10.	Общехозяйственные расходы	тыс.сом	8 697,8
11.	Всего расходов	тыс.сом	171 050,0
	Себестоимость 1-го пассажира	тыс.сом	13,07
12.	Кредиторская задолженность предприятия на 01.10.2022г.	тыс.сом	339 749,4
	В том числе:	тыс.сом	65 397,7
	Соц.фонд		
	Налоги	тыс.сом	11 345,2
	Поставщики и прочие услуги	тыс.сом	49 006,5
	За автобусы приобретенные в 2008г.	тыс.сом	214 000,0

Калькуляция фактической себестоимости МП “Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие” за 9 месяцев 2022 года

№ п/ п	Наименование показателей	Ед. изм.	Фактическая себестоимость за 9 месяцев 2022г. (тыс.сом)
1.	Оплата труда	сом	4,26
2.	Обязательные отчисления на соц. страхование	сом	0,72
3.	Топливо	сом	2,97
4.	Метан	сом	2,31
5.	Смазочные	сом	0,35
6.	Автошина	сом	0,17
7.	Эксплуатационный ремонт и техническое обслуживание	сом	1,63
8.	Общехозяйственные расходы	сом	0,66
	Себестоимость 1-пассажира	сом	13,07

Тариф: $T = (S + ПР)$

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

S – Себестоимость 1-го пассажира

ПР – Прибыль-10%

Тариф: $13,07 + 1,31 = 14,38$ 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 – 13 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков 25 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 - 13 сом; в автобусах всех классов частных фирм-перевозчиков - 25 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 (пассажиров):

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 2021 г. (тыс. пас.)	Доходы от работы на линии (тыс. сом) при тарифе:		
		11 сом	13 сом	Разница (+,-)
БТУ	25 734,8	283082,8	334552,4	+51469,6

Наименование предприятий	Объем перевозки пассажиров за 2021 г. (тыс. пас.)	Доходы от работы на линии (тыс. сом) при тарифе:		
		11 сом	15 сом	Разница (+,-)
БПАТП	19 805,4	217859,4	297081,0	+79221,6

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:		
		15 сом.	25 сом.	Разница (+,-) сом
Частные перевозчики	4290	64,4	107,3	+42,9

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

Достигнуты цели – 1 балл

Не достигнуты – 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.

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 троллейбусе 15 сомов, в автобусе независимо от формы собственности (кроме автобусов малого и особо малого класса) - 15 сомов; в автобусах малого класса независимо от форм собственности - 21,00 сом; в автобусах особо малого класса независимо от форм собственности с 6.00 до 20.30 - 21,00 сом, с 20.30 до 06.00 - 32,00 сома; в экспрессных автобусах особо малого класса независимо от форм собственности: №№ 233, 234 - 22 сома, №№ 123, 226, 252 - 32 сома.