

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ЖАЛАЛ-АБАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Мирзакматов К.¹, Оморов Н.А.²

¹Главный специалист отдела регулирования и лицензирования транспортной деятельности, инспектор при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики.

²и.о. доцент института «Энергетики и транспорта» МУИТ.

В статье рассматривается состояние и проблемы транспортного комплекса Жалал-Абадской области, особое внимание уделено автомобильному транспорту общего пользования, а также изложено приоритетные направления транспортной политики для решения рассмотренных проблем.

Ключевые слова: автомобильный транспорт общего пользования; маршрут; автобус; транспортное предприятие.

ЖАЛПЫ ПАЙДАЛАНУУДАГЫ АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТУНУН АБАЛЫН АНАЛИЗДОО (ЖАЛАЛ-АБАД ОБЛАСТЫНЫН МИСАЛЫНДА)

Мирзакматов К.¹, Оморов Н.А.²

¹Транспорт ишкердигин лицензиялоо жана жөнгө салуу бөлүмүнүн башкы адиси

²Эларалык инновациялык технологиялар университетинин «Энергетика жана транспорт» институнун доцентинин милдетин аткаруучу.

Бул макалада Жалал-Абад областынын транспорт комплексинин көйгөйлөрү жана абалы каралат, жалпы пайдалануудагы автомобиль транспортунун абалына өзгөчө көңүл бурулду, ошондой эле транспорттук саясатынын көйгөйлөрүн чечүү үчүн негизги багыттар каралды.

Негизги сөздөр: жалпы пайдалануудагы автомобиль транспорту, маршрут, автобус, транспорттук мекеме

ANALYSIS OF THE STATE OF PUBLIC ROAD TRANSPORT (ON THE EXAMPLE OF JALAL-ABAD REGION)

Mirzakmatov K.¹, Omorov N.A.²

¹Chief specialist of the Department of regulation and licensing of transport activities, inspector under the Ministry of transport and roads of the Kyrgyz Republic.

²Acting Associate Professor Institute of Energy and Transport International University of Innovative Technologies

The article deals with the state and problems of the transport complex of the Jalal-Abad region, special attention is paid to public transport, and priority directions of transport policy for solving these problems are outlined.

Keyword: public road transport; route; bus; transport company.

Введение

Ведущее место в транспортном комплексе по оказанию услуг населению занимает автомобильный пассажирский и городской транспорт, и, несмотря на возрастающую с каждым годом автомобилизацию населения, общественный транспорт остаётся востребованным и необходимым для населения средством передвижения так, как автомобильный транспорт в Кыргызской Республике играет основную роль, на него приходится 99,8 % пассажирооборота и 95 % грузооборота [1].

В нашей экономике особенно после распада Советского Союза (СССР) и связи с мировыми тенденциями произошли глобальные изменения. В течение длительного времени в нашей республике и в целом СССР существовало антагонистическое отношение к конкуренции как к феномену, присущему лишь капиталистическому способу производства. Однако, в процессе реформирования экономики отношение к конкуренции изменилось на диаметрально противоположное и ее стали рассматривать как силу, без которой рыночные отношения даже теоретически немыслимы и практически состояться не могут. В настоящее время является общепризнанным, что конкуренция - это неотъемлемое свойство рынка и эффективность функционирования рынка тем выше, чем активнее конкуренция и чем лучше условия для ее проявления особенно в сфере пассажирских перевозок.

Конкуренция требует оптимального сочетания экономических, технологических и правовых предпосылок. Недооценка этого обстоятельства сдерживает развитие конкуренции, что ведет к застою в экономике, относительному или абсолютному снижению ее эффективности, снижению жизненного уровня населения республики. Развитие конкурентных отношений служит необходимым условием эффективного воздействия рыночных механизмов на обеспечение устойчивого экономического роста, решение социальных проблем [2].

До начала 90-х годов прошлого века транспорт был единым. Основой этого составляла общественная форма собственности на транспортные ресурсы. Весь пассажирский транспорт находился в коммунальной собственности, пассажирские предприятия функционировали по отлаженной системе. Положительным моментом существования транспортной системы была поддержка со стороны государства. Далее наступил период спада в экономике нашей республики и с начала 90-х годов прошлого века общественный транспорт вместе со всеми привычными механизмами и инструментами управления начинает разрушаться. Это крайне сложное время для транспортных предприятий: на обновление и ремонт устаревшего подвижного состава финансовых средств просто не было, имеющие льготы на проезд не могли реализовать их в полном объеме и с приемлемым качеством.

Все эти изменения в экономике нашей республики затронувшее практически все сферы политической и экономической жизни общества, коснулось и рынка транспортных услуг, который характеризуется низким уровнем удовлетворённости потребителей. К нерешённым проблемам следует отнести отсутствие должного обновления основных фондов, слабое методическое обоснование и практическую реализацию комплексного стратегического планирования развития транспортной системы, существенное отставание от зарубежных аналогов в уровне применяемых технологий, вынужденный рост тарифов при снижающемся уровне качества оказываемых услуг.

Методы анализа

На сегодняшний день автомобильный парк Кыргызской Республики составляет около 1,3 млн. автомобилей, включая около 1 млн легковых, 170 тыс. грузовых автомобилей и около 50 тыс. автобусов и микроавтобусов.

В настоящее время в автомобильной отрасли задействовано около 350 юридических лиц, оказывающих услуги по перевозке пассажиров (из них около 70 - юридические лица, осуществляющие пассажирские перевозки легковыми автотранспортными средствами – «такси»), около 100 юридических лиц, а также более 20000 частных лиц по перевозке грузов, и 70 стационарных сооружений (12 автовокзалов, 33 автостанций, 25 автокасс), из которых 28 находятся в государственной собственности.

Структура организационно-правовых форм и количество транспортных предприятий ежегодно меняются. Это говорит о продолжающемся формировании оптимального рынка, регулируемого принципами конкуренции и реальным спросом на транспортные услуги.

Согласно маршрутной сети автобусных перевозок в Кыргызской Республике, на 1 января 2019 года функционируют 995 автобусных маршрута, в том числе международного значения- 20, междугороднего - 282, пригородного – 420 и городских – 273. Общая протяженность маршрутов составляет 55 тыс. км. На этих маршрутах ежедневно работают около 10 тыс. автобусов [3].

Таблица 1 - Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в 2014-2018 гг. (млн. чел.)

Транспорт/годы	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Транспорт- всего, млн. чел,	638,6	653,0	682,1	709,9	731,6
в том числе:					

Автобусы	596,1	604,0	627,3	649,7	664,4
Такси	20,9	24,1	27,6	29,1	32,4
Троллейбусы	20,1	23,3	25,87	29,3	33,1

*Таблица 2 - Пассажирооборот автомобильного транспорта в 2014-2018 гг.
(млн. пассажиро-километров)*

Транспорт/годы	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Транспорт - всего, млн. пасс-км,	10776,8	11014,1	11333,6	12279,3	12510,8
в том числе:					
Автобусы	8000,0	8412,7	8839,2	8931,5	9305,6
Такси	471,4	499,6	546,0	569,1	642,3
Троллейбусы	82,5	95,5	106,1	120,1	137,1

В Жалал-Абадской области создана и в целом устойчиво функционирует транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры региона, обеспечивающая её территориальную целостность и взаимосвязанность основных производств.

Для анализа комплекса мероприятий по улучшению состояния сферы автомобильного транспорта общего пользования в Жалал-Абадской области в первую очередь необходимо оценить существующую ситуацию, проанализировать основные показатели, выявить самые острые проблемы, что и является целью данного наблюдения и анализа.

В 2019 году перевозка пассажиров автомобильным транспортом общего пользования в Жалал-Абадской области осуществлялась по 152 маршрутам. Среди них 22 городских автобусных маршрутов, 96 пригородных, 21 междугородных, 13 межобластные автобусных маршрутов.

В настоящее время на рынке транспортных услуг работает 26 предприятия автомобильного транспорта. Среди них 1 предприятия городского автомобильного транспорта ГП “Муниципальная пассажирская Автобаза при Мэрии города Жалал-Абад”

Количество подвижного состава в предприятиях автомобильного транспорта общего пользования, работающего на маршрутах регулярных перевозок, составляет 750 автобусов особо малой и малой вместимости, 12 автобусов средней вместимости.

Результат анализа

Несмотря на увеличение пассажиропотока остро стоит вопрос низкой рентабельности пассажирских перевозок и не конкурентоспособности транспортных предприятия в отношении частных легко – такси (частные извозчики) которые обслуживают (не легально) тот же маршрут. Это говорит о том, что отсутствие государственного регулирования деятельности легковых такси на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров на междугородных и международных маршрутах создает неравную конкуренцию между легковыми такси и автобусами (различного класса вместимости). В данный момент приоритетным средством передвижения населения не только в Жалал-Абадской области но и во всей республике становится личный транспорт. В связи с этим в Кыргызской Республике появилась проблема глобальной автомобилизации населения, вследствие чего уровень загрузки автомобильных дорог постоянно возрастает. Согласно исследованиям учёных переход 1% пассажиров общественного транспорта на личный увеличивает интенсивность движения, и, следовательно, нагрузку на улично-дорожную сеть на 10% [4].

Соответственно, с увеличением количества личного автотранспорта резко возрастает нагрузка на дорожную сеть, что приводит к разрушению дорожного полотна. Из-за отсутствия дорог с твёрдым покрытием и ненадлежащего состояния автодорог в Жалал-Абадской области 35 населённых пунктов области не имеют автобусного сообщения. Вместе с тем в этих населённых пунктах проживает около 0,5% населения области [5].

Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние большинства автомобильных дорог области приводит к росту транспортных издержек и снижению скорости доставки грузов и пассажиров, что, соответственно, приводит к снижению комфортности передвижения пассажиров, вследствие чего будут снижаться и удовлетворённость населения услугами автомобильного транспорта общего пользования. Этот может быть из причин падения спроса на автомобильный транспорт общего пользования.

Помимо этого, в области наблюдается старение парка автотранспорта. Подвижной состав автобусов в большей степени не отвечает нормативным требованиям по экономичности, экологичности и безопасности. Одна из причин в том, что в настоящее время как в Жалал-Абадской области, так и по всей республике в целом реализуется рыночный подход в транспортной системе: «государство больше ни за что не платит» или поддерживает автотранспортные предприятия в крайне малой

мере. В связи с этим транспортные предприятия не имеют средств на обновление подвижного состава.

Таблица 3- Возрастная группа структуры подвижного состава автомобильного транспорта организации всех видов деятельности по Жалал-Абадской области.

Срок эксплуатации, лет	2015	2016	2017	2018
Автобусы				
В том, числе находящийся в эксплуатации				
До 2 лет	0,15	0,15	0,15	0,15
Свыше 2 до 5 лет	4,75	4,48	4,48	5,21
Свыше 5 до 8 лет	13,25	15,10	14,10	15,22
Свыше 8 до 10 лет	40,55	41,05	41,20	42,20
Свыше 10 до 13 лет	30,10	30,20	31,05	32,10
Свыше 13 лет	11,2	9,02	9,02	5,12

Наибольший удельный вес в структуре материальных затрат автотранспортных предприятий занимают расходы на ГСМ, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава. При этом с 2015 по 2018 гг. цены на автомобильные бензины и дизельные топливо выросли в 10 % [5]. Финансовое состояние организаций автотранспорта носит неустойчивый характер, предприятия транспорта начинают работать с убытком.

Приведенные данные анализов позволяет сделать вывод об ухудшение материально-технической базы транспортной отрасли.

Эта и другие проблемы существенно влияют не только на формирование транспортной системы, но и на социально-экономическое развитие сельских поселений и региона в целом.

Представленные выше данные о состоянии пассажирского транспорта области (преимущественно автомобильного) дают основания говорить о существующих на сегодняшний день важных нерешённых проблемах в исследуемой сфере:

- продолжающееся повышение цен на топливо, электрическую энергию, эксплуатационные материалы оказывает негативное влияние на финансово-экономическую деятельность перевозчиков, приводит к неизбежному повышению тарифов на проезд в транспорте общего пользования; доля затрат на топливо составляет 37 - 49% от общих затрат на транспортную деятельность;

- сохранение тенденции старения подвижного состава и инфраструктуры пассажирского транспорта;

- состояние и темпы развития автомобильных дорог и улично-дорожной сети не соответствуют темпам развития автомобилизации области;

- низкая эффективность работы предприятий пассажирского транспорта вследствие роста соответствующих расходов.

Анализ существующего состояния регионального рынка транспортных услуг Жалал-Абадской области показывает, что его функционирование столкнулось с множеством проблем, которые не могут быть решены традиционными методами, на основе сложившихся подходов. Функционирование современного рынка настолько сложно и внешние условия изменяются так стремительно, что использование прежних методов управления не даёт удовлетворительных результатов. Возникает необходимость разработки новых подходов и инструментов экономического управления развитием региональных рынков транспортных услуг в целях ускорения социально-экономического развития.

По мнению автора, в качестве приоритетных направлений транспортной политики для решения вышеуказанных проблем необходимо считать:

- государственная поддержка в виде субсидирования услуг, оказываемых транспортными организациями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими перевозки пассажиров;

- обеспечение финансовой устойчивости предприятий транспорта, координация деятельности с областными, местными органами власти по вопросам функционирования автомобильного транспорта общего пользования;

- создания равных условий субъектам предпринимательства и обеспечения безопасности дорожного движения необходимо разработать механизм лицензирования деятельности легковых такси.

- переход к последовательному обновлению основных фондов пассажирских автотранспортных предприятий, прежде всего, подвижного состава, на основе современных схем финансирования (к примеру проекты на инвестицию по линии российско-кыргызского фонда развития);

- адаптация существующих целевых программ к изменяющимся условиям и проблемам сферы пассажирских перевозок;

- обеспечение уровня предложений транспортных услуг по перевозке пассажиров, достаточного для удовлетворения транспортных потребностей граждан и юридических лиц;

Заключение

Решение данной проблемы в области перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования - процесс непростой и требует больших трудовых и финансовых затрат, а также грамотного управления, но при этом не стоит забывать, что деятельность автотранспортных предприятий и всей транспортной инфраструктуры оказывает влияние на жизнедеятельность населения и на экономику региона в целом.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

[1]. **Мирзакматов К.Ж.**, Анализ эффективности перевозок нефтепродуктов в Кыргызской Республике. Известие ВУЗов. (2014).-№4. С.94-96.

[2]. **Авдашева С.Б., Розанова Н.М.**, Теория организации отраслевых рынков. Учебник. М. ИЧП “Издательство магистр”. (1998). С-320.

[3]. Концепция развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020-2024 годы.

[4]. **Пугачев И.Н.**, Организация движения автомобильного транспорта в городах. Учебное пособие. Хабаровск. (2005). С-196.

[5]. Национальный статический комитет Кыргызской Республики.

[6]. **Мазепина О.Ю.**, Оценка состояние общественного транспорта. Проблемы развития территории. (2014) №3 (71). С-44.

[7]. **Мусакожоев Ш.М., Качкыналиев М.С.**, Современное состояние и основы развития интеллектуальных транспортных систем в Кыргызской Республике. НИИНЭ при КЭУ им. М.Рыскулбекова. (2018). №2. С-34.

[8]. **Горев А.Э., Олещенко Е.М.**, Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. Учебное пособие для студентов высшего учебного заведения. М. Издательский центр “Академия”. (2006).

[9]. **Спирин И.В.**, Организация и управление пассажирского автомобильным перевозками. М.Академия . Учебник для ВУЗов. (2005). С-400.

[10]. **Блатнов М.Д.**, Пассажирские автомобильные перевозки. Учебник для средних специальных заведений. М.Транспорт. (1981). С-222.