

## МАМЛЕКЕТТИК ЖАНА МУНИЦИПАЛДЫК ДЕНГЭЭЛДЕГИ ТРАНСПОРТТУК КЫЗМАТТАРДЫ ЖӨНГӨ САЛУУ

Мырзакматов К.Ж<sup>1</sup>, Оморов Н.А.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Транспорт ишкердигин лицензиялоо жана жөнгө салуу бөлүмүнүн башкы адиси, мамлекеттик жарандык кызматтынын 3 класстагы инспектору, Кыргыз Республикасынын транспорт жана жол министрлигинин алдында автомобиль, суу транспорту жана салмактыш өлчөм көзөмөлдөө агенттигинин Жалал-Абад аймактык башкармалыгы, Кыргыз Республикасы, Жалал-Абад шаары, [mirzakmatovk@mail.ru](mailto:mirzakmatovk@mail.ru)

<sup>2</sup>доценттин милдетин аткаруучу, Эл аралык инновациялык технологиялар университети. [omorov1977@bk.ru](mailto:omorov1977@bk.ru)

Макалада автомобиль транспорту менен жүргүнчүлөрдү ташуу процессине мамлекеттик жана муниципалдык денгээлдеги транспорттук кызматтарды жөнгө салуу чөйрөсү каралган

**Негизги сөздөр:** мамлекеттик жөнгө салуу, автотранспорт иш чараларынын кызматтары, баа, салык жана кадр саясаты.

## РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НА ГОСУДАРСТВЕННОМ И МУНИЦИПАЛЬНОМ УРОВНЯХ

Мырзакматов К.Ж<sup>1</sup>, Оморов Н.А.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Главный специалист отдела регулирования и лицензирования транспортной деятельности, инспектор Государственной гражданской службы 3 класса, Жалал-Абадской территориальной управления агентства автомобильного водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, Кыргызская Республика, город Жалал-Абад, [mirzakmatovk@mail.ru](mailto:mirzakmatovk@mail.ru)

<sup>2</sup>и.о. доцент, Международный университет инновационных технологий, [omorov1977@bk.ru](mailto:omorov1977@bk.ru)

В статье рассмотрено сфера регулирования транспортных услуг в государственном и муниципальном уровнях при перевозочном процессе пассажиров автомобильном транспортом.

**Ключевые слова:** государственное регулирования, рынок автотранспортных услуг, налоговая и кадровая политика.

## REGULATION OF TRANSPORT SERVICES AT THE STATE AND MUNICIPAL LEVELS

Myrzakmatov K. Zh<sup>1</sup>, Omorov N.A.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Chief specialist of the Department of regulation and licensing of transport activities, inspector of the State civil service of the 3rd class, Jalal-Abad territorial administration of the Agency for road water transport and weight and size control under the Ministry of transport and roads of the Kyrgyz Republic, Kyrgyz Republic, Jalal-Abad citi. [mirzakmatovk@mail.ru](mailto:mirzakmatovk@mail.ru)

<sup>2</sup>acting associate professor, International University of Innovation technologies, [omorov1977@bk.ru](mailto:omorov1977@bk.ru)

*The article deals with the sphere of regulation of transport services at the state and municipal levels during the transportation process of passengers by road.*

**Keyword:** state regulation, the market of road transport services, tax and personnel policy.

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.[5]

При этом роль государственного регулирования достаточно велика и жизненно важна для населения, преимущественно, в области социально значимых услуг, к которым относится и общественный транспорт. основополагающая роль городского и пригородного пассажирского транспорта заключается в экономии времени населения.

Следует отметить, что за последние годы в Кыргызской Республики произошло заметное улучшение деятельности почти всех видов автомобильных перевозок. Но пока еще не удалось достичь высокого уровня перевозок грузов и пассажиров. Поэтому одной из основополагающих задач реализации государственной транспортной политики в Кыргызской Республики является расширение объемов предложения транспортных услуг.

Поэтому потребность государства в содержании и развитии различных видов сервиса без научно обоснованной государственной экономической политики не может быть удовлетворена. Следует отметить, что научно обоснованные исследование и выводы в сфере автомобильного транспорта должны быть выполнены только при строгом исполнении закона Кыргызской Республики об автомобильном транспорте статьи 13 пункта 13 в котором Компетенция уполномоченного государственного органа в области транспорта заключается в обеспечение создание и функционирование научно-исследовательских институтов и организаций автомобильного транспорта .[11]

Необходимость государственного регулирования деятельности предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками подтверждается целым рядом причин. Основная часть их проявляется в признаках присущих современному периоду автомобилизации общества в целом. Среди наиболее ярких можно выделить

прекращение деятельности специализированных, государственных и общественных формирований, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения; увеличение в сфере эксплуатации доли поддержанных автомобилей и автобусов российского и иностранного производства; увеличение числа водителей, не имеющих достаточных навыков вождения; резкое ухудшение качества ремонтно-профилактических работ; расширение участия в пассажирских перевозках частных автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей.

В приведенном перечне негативных признаков расширения автомобилизации не последнее место занимает расширение участия в перевозках пассажиров частных автовладельцев, поскольку оно сопровождается вероятностью увеличением количества дорожно-транспортных ситуаций и в конечном итоге к дорожно-транспортному происшествию. Это объясняется тем, что водители нередко эксплуатируют технически неисправные автомобили, не прошедшие технический осмотр, нарушают правила дорожного движения, а иногда и вовсе работают без лицензии на право перевозки пассажиров. Все вышеперечисленное требует того, чтобы основная нагрузка по обеспечению безопасности дорожного движения была возложена на государственные органы управления.

Важным направлением государственного регулирования сферы пассажирских перевозок является процесс ценообразования на транспорте. Государственный контроль должен быть направлен прежде всего на ограничение необоснованного роста стоимости транспортных услуг. Тарифы на перевозки пассажиров на автомобильном транспорте тесно связаны с ценами, действующими в экономике. Изменение цен на топливно-энергетические ресурсы, неизбежно приводят к росту уровня цен на автомобильные перевозки. В свою очередь, повышение тарифов отрицательно сказывается на потребителях услуг, что вызывает социальное напряжение в обществе. Особенностью тарифов на проезд в автобусах городского и пригородного сообщения является то, что они практически во всех регионах Кыргызской Республики не покрывают текущих затрат, которые несут пассажирские автоперевозчики. Утверждая регулируемые тарифы на проезд в городских и пригородных автобусах, органы государственного управления, руководствуются главным образом социальными нуждами потребителей транспортных услуг, а не коммерческими интересами перевозчиков. Все убытки от существования нерентабельных социальных маршрутов должны возмещаться дотациями из местного бюджета. Возмещение расходов от перевозки льготных категорий пассажиров осуществляется государственными органами согласно Кыргызской Республики об автомобильном транспорте статьи 12 пункта 8 когда компенсирует затраты перевозчиков, связанные с перевозкой пассажиров, имеющих право льготного проезда. [11]

По результатам анализа финансово-экономическое положение автотранспортных предприятий находится на низком уровне. Практика функционирования системы пассажирских перевозок в Кыргызской Республике и за рубежом показывает, что на современном этапе тарифы на проезд в городском и пригородном транспорте должны строиться на единой основе с учетом дотаций из бюджетов разных уровней. Однако нынешнее состояние местных бюджетов делает решение финансовых вопросов одной из самых трудных задач прибыльной работы предприятий городского и пригородного пассажирского транспорта.

В автомобильных пассажирских перевозках задействовано большое количество предприятий, а также индивидуальных предпринимателей. При этом большая часть транспортных организаций в нашей республике по численности работающих на них относится к категории малых. Эффективность их деятельности зависит от правильности тактики поведения на рынке и умения своевременно приспосабливаться к изменениям рыночных условий. Нормальная работа автотранспортных предприятий в условиях плотной конкуренции требует разработки соответствующих правил, инструкций, положений, которыми должны руководствоваться все участники транспортного процесса и другие субъекты рыночных отношений. Очевидно, что подобные функции на себя должно взять государство. В настоящее время функционирование субъектов малого бизнеса в сфере пассажирских перевозок в нашей республике сопровождается определенными сложностями, которые вызывают необходимость создания государством благоприятных условий становления и развития предприятий малых форм собственности.

Автомобильный транспорт в целом не может четко выполнять свои функции по перевозке пассажиров при отсутствии соответствующих нормам автомобильных дорог, мостов, развязок, стоянок и других объектов инфраструктуры, создание которых требует огромных затрат. Финансирование строительства такого рода сооружений, решение отвода земли под транспортные системы без участия государственных органов практически невозможно.

Совершенствование кадрового потенциала сферы транспортных услуг в нынешних условиях хозяйствования становится значимым направлением государственного воздействия. Повышение уровня профессиональной подготовки и квалификации водителей и работников автотранспортных предприятий, способных трудиться в условиях рынка, обучение управленческого персонала являются первоочередными потребностями кадрового обеспечения сферы пассажирских перевозок. Особое внимание следует уделить вопросу социальной защищенности работников автомобильного транспорта, оказывающему немаловажное влияние на устойчивость работы сферы транспортных услуг.

Все выше перечисленное приводит к выводу о том, что государственное регулирование сферы транспортных услуг является объективной необходимостью в условиях рыночных отношений. Также государственное регулирование автотранспортной деятельности должно быть нацелено, прежде всего на обеспечение достаточно высокого уровня автотранспортного обслуживания во всех секторах экономики и социальной сферы. [2]

Местные органы самоуправления наделены ответственностью за организацию пассажирских перевозок. Следует отметить, что необходимой составной частью государственного регулирования автотранспортной деятельности должны стать, действующие на республиканском уровне, постоянные механизмы государственной поддержки отдельных, наиболее социально-значимых видов транспортной деятельности (на основе дотаций, субсидий и т. д.). [2]

Все же в регионах Кыргызской Республики отсутствует должный технический и финансовый контроль над деятельностью частных перевозчиков. Контроль над деятельностью пассажирских автопредприятий и координация их работы остаются слабыми. Фактически еще не создана система органов управления пассажирским автомобильным городским и пригородным транспортом.

Анализ существующего состояние регионального рынка показывает, что при очевидной необходимости государственного контроля деятельности субъектов транспортного рынка, этому вопросу в законодательстве уделяется недостаточно внимания. Осуществление данной функции в сфере пассажирских автоперевозок видится, прежде всего, в получении данных об объемах пассажиропотоков на маршрутах. Эта информация способна дать четкую картину и об уровне доходов того или иного перевозчика, и о соответствии движения автобуса утвержденному расписанию, и о выполнении городского заказа по объему перевозок (если речь идет о государственном или муниципальном предприятии), и о целесообразности существования маршрута и другие немаловажные данные. Контроль за уровнем объема выполненных перевозок ведет, как правило, сам перевозчик, а это зачастую приводит к искажению отчетных данных. В настоящее время практически полностью отсутствует отчетность о доходах частных автоперевозчиков, поскольку система билетного контроля не действует. Это затрудняет и расчет пассажиропотоков, и определение налоговой ставки. К примеру для решение данной проблемы можно отнести Постановление Правительства Кыргызской Республики от 07 октября 2019 года №521.

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

1. использование перспективных способов организации перевозок посредством создания автотранспортных предприятий особых форм, например, таких как государственно частное партнерство;

2. реализация концепций социальной политики в области транспортного обслуживания городского населения;

3. внедрение инновационных технологий в управление транспортными процессами.

Рост населения, усложнение транспортных связей, увеличение подвижного состава, усиление значения экологического влияния транспорта, возрастающие потребности населения в качественных перевозках требуют взвешенного системного воздействия государственных органов на развитие сферы пассажирских перевозок. Этот процесс должен осуществляться в соответствии с комплексной нормативно-правовой базой, способной обеспечить единообразное формирование законодательства о городском пассажирском автомобильном транспорте.

## **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. **Мирзакматов К.Ж.**, Анализ эффективности перевозок нефтепродуктов в Кыргызской Республике. Известие ВУЗов. (2014).-№4. С.94-96.
2. **Мирзакматов К.Ж.**, Основы государственного регулирования автомобильной транспортной деятельности. Жанылыктар-Вести-NEWS. Наука и инновационные технологии. №4/2020(17). Стр.87.
3. Концепция развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020-2024 годы.
4. Постановление Правительство Кыргызской Республики от 7 октября 2019 года №521 “О внесении изменения в постановления Правительства Кыргызской Республики “Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике” от 23 сентября 2013 года №519.
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.
11. Закон Кыргызской Республики об автомобильном транспорте от 19 июля 2013 года. №154.