

ТЕХНИКО- ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРОЕКТА

«Организация транспортной безопасности детей начальных классов населенных пунктов Он-Адыр, Жапалак, район аэропорта при перевозке в школу»

Оглавление

I.	Законодательство Кыргызской Республики в сфере ГЧП	2
II.	Основание для разработки ТЭО предложенных проектов по улучшению доступа населения города Ош к услугам.....	5
III.	Оценка текущей ситуации:.....	5
IV.	Технический анализ.....	12
V.	Правовая и финансовая схема моделей проектов:.....	16
VI.	Риски публичного и частного партнеров при разработке и реализации проектов ГЧП.....	17
VII.	Экономическое, социальное и экологическое воздействие проекта.....	18
VIII.	Список официальных лиц участвовавших во встречах с консультантами (приложение 1)	19
IX.	Документы предоставленные мэрией и использованные при подготовке ТЭО (приложение 2).....	19

I. Законодательство Кыргызской Республики в сфере ГЧП

В Кыргызской Республике создана соответствующая нормативная правовая база, регулирующая вопросы развития ГЧП.

Основные требования, определения, принципы, процедуры и механизмы реализации проектов ГЧП определены законами, международными договорами, участницей которых является Кыргызская Республика, а также требованиями нормативных правовых актов Правительства Кыргызской Республики и ведомственных актов Кыргызской Республики:

- Бюджетный кодекс Кыргызской Республики;

- законы Кыргызской Республики:

 - "О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике";

 - "Об основных принципах бюджетного права в Кыргызской Республике";

 - "О муниципальной собственности на имущество";

 - "О статусе столицы";

 - "О статусе города Ош";

 - "О местной государственной администрации";

 - "О местном самоуправлении";

- постановления Правительства Кыргызской Республики:

 - "Об определении уполномоченных органов в сфере государственно-частного партнерства" от 14 сентября 2012 года № 616, согласно которому Министерство экономики Кыргызской Республики определено уполномоченным государственным органом в сфере ГЧП, Министерство финансов Кыргызской Республики - уполномоченным государственным органом по управлению рисками;

 - "Об отдельных вопросах в сфере государственно-частного партнерства в Кыргызской Республике" от 28 января 2013 года № 39, которым утверждены Положение о тендерной комиссии по отбору частных партнеров по проектам государственно-частного партнерства и Порядок подготовки правил проведения тендера и тендерной документации по проектам государственно-частного партнерства в Кыргызской Республике;

 - "О финансировании подготовки проектов государственно-частного партнерства" от 17 марта 2014 года № 147, в соответствии с которым создан Фонд финансирования подготовки проектов ГЧП, утверждены положения о Фонде ГЧП и о порядке подготовки проектов ГЧП за счет средств Фонда ГЧП;

 - "Об утверждении Правил ведения реестра проектов государственно-частного партнерства в Кыргызской Республике" от 4 июня 2014 года № 307.

В соответствии с законодательством органы местного самоуправления в праве выступать субъектами и инициаторами проектов по механизмам ГЧП, законодательство не ограничивает сферы применения механизмом ГЧП за исключением вопросов недропользования, приватизации и тендерных процедур. Важно отметить, что в сфере

применения предлагаемые проекты по городу Ош можно отнести в соответствии с законом к ст.3 п. 11) в иных сферах, связанных с предоставлением услуг широкому кругу потребителей.

Закон о ГЧП выделяет такой принцип как, свобода договора - право государственного и частного партнеров свободно определять права и обязанности сторон соглашения о ГЧП в дополнение к правам и обязанностям сторон, установленным настоящим Законом и нормативными правовыми актами Кыргызской Республики;

Учитывая, что закон о партнерских отношениях между государством и бизнесом, то заложены нормы обязательного учета и распределения рисков и обязательств по ним между партнерами, который рассматривается и принимается на стадии ТЭО.

Важно отметить, что мэрия Ош выступает в лице государственного партнера, закон о ГЧП, «государственный партнер - государственные органы исполнительной власти, включая министерства, государственные комитеты, административные ведомства и местные государственные администрации, а также исполнительные органы местного самоуправления, государственные и муниципальные предприятия;» К их компетенции отнесены следующие вопросы:

Статья 11. Компетенция государственного партнера

В компетенцию государственного партнера входят:

- подготовка проекта ГЧП;
- отбор частного партнера;
- мониторинг и оценка реализации проекта ГЧП;
- осуществление иных полномочий, установленных настоящим

Законом и нормативными правовыми актами, принимаемыми Правительством в сфере ГЧП.

Исходя из норм закона, исполнительный орган обязан предоставить в уполномоченный орган (министерство экономики КР) ст.16, п.2. Процесс инициирования проекта ГЧП включает:

1) подготовку государственным партнером предварительной оценки потенциального проекта, включающего обоснование целесообразности применения ГЧП к выбранному инфраструктурному объекту, минимальные требования к проекту, виды и условия предоставления государственной финансовой и/или государственной экономической поддержки и государственных гарантий, а также иные документы, предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами в сфере ГЧП;

2) обоснование того, что иницируемый проект ГЧП отвечает интересам государства.

3. Инициированный проект ГЧП утверждается уполномоченным государственным органом.

После утверждения проекта ГЧП уполномоченным государственным органом государственный партнер переходит к стадии подготовки проекта ГЧП.

Стадия разработки и согласования ТЭО указана в норме закона ст. 17. Подготовка проекта ГЧП

1. Подготовка проекта ГЧП включает:

1) определение требований к проекту ГЧП и оценку финансовых, социальных, экономических последствий и возможных рисков при его реализации; Эти требования и их исполнение является неотъемлемыми компонентами работ с целью последующей подготовки тендерной документации, отбора частного партнера и заключения соглашения по реализации проекта.

Важно отметить, что закон о государственно частном партнерстве является одним из инструментов когда государственные органы передают в аутсорсинг функции и услуги частному партнеру, при этом передача может предусматривать и права собственности. В законодательстве, предусмотрены и иные способы передачи услуг в аутсорсинг, это государственный, муниципальный заказ, государственный социальный заказ. Каждый из способов закреплен нормативно и имеет свои особенности. Поэтому, необходимо понимать, например, что социальный заказ «государственный социальный заказ - механизм реализации части республиканских, отраслевых, региональных или муниципальных социальных программ, направленных на оказание социальных услуг населению либо на достижение иных общественно полезных целей путем вовлечения в их реализацию юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, основанный на договорных отношениях, обеспеченный финансированием из республиканского и/или местного бюджетов». данную норму следует понимать как, возможность участия общественности и предпринимателей в реализации значимых общественных услуг, что наиболее характерно к решению улучшению услуг поднимаемых общественностью города.

Закон о государственном социальном заказе предусматривает:

Статья 4. Принципы формирования и размещения государственного социального заказа

Государственный социальный заказ формируется и размещается на основе:

1) участия граждан в выявлении наиболее значимых социальных проблем, требующих решения, и определении общественно полезных целей;

Способы реализации социального заказа, вполне применимы к некоторым предлагаемым услугам города Ош. Так, статья 6. Формы реализации государственного социального заказа, показывает, что,

1. Государственный социальный заказ осуществляется в следующих формах:

1) государственные закупки социальных услуг;

2) государственное финансирование общественно полезных проектов;

3) предоставление социальных услуг посредством социальных талонов.

Данный анализ НПА в части применения механизмов государственно частного партнерства демонстрирует возможности органов местного самоуправления в развитии партнерских отношений с частным сектором, привлечения инвестиций, долгосрочность решения проблем, сокращения бюджетных средств, передача отдельных функций с последующим контролем и надзором, повышение уровня доверия граждан к управлению общественно значимыми вопросами в городе.

II. Основание для разработки ТЭО предложенных проектов по улучшению доступа населения города Ош к услугам.

Мэрия города Ош при поддержке ОФ «Интербилим-Ош» проводят работу по внедрению механизма ГЧП с целью улучшение предоставления услуг на основе потребностей населения. По итогам общественных слушаний от 23.11.2017 г. участники и приглашенные депутаты Ошского городского кенеша поддержали и приняли решение разработать, ввести и реализовать следующие услуги:

- обеспечение безопасности детей школьного возраста - рассмотреть предоставление услуги «Организация транспортной безопасности детей в школьный период из населенных пунктов Он-Адыр, Жапалак, район аэропорт»;

- сфере медицинских услуг - рассмотреть и изучить с министерством здравоохранения вопрос о возможности закупа машин скорой медицинской помощи на условиях со-финансирования с местного бюджета (приобретение спецтранспорта)

- в сфере дошкольного образования: рассмотреть и внести услугу «предоставление мест в муниципальных детских садах для детей уязвимых слоев населения»

Учитывая, что на сегодня существуют механизмы передачи услуг в аутсорсинг, данное ТЭО позволит сделать выбор механизма применения предоставления услуг в виде исполнения муниципального заказа, исполнения социального заказа, или механизма государственно частного партнёрства. Настоящее ТЭО представляет собой неотъемлемый компонент работ по применению механизмов ГЧП предусмотренный законодательством для оценки применения модели и распределения рисков между публичным и частным партнером.

III. Оценка текущей ситуации:

а. Общая информация о городе Ош:

Город расположен в восточной части Ферганской долины, занимает территорию 18,3 кв.км. Население города многонационально и составляет 288 818.чел. За последние годы прирост населения ежегодно составляет 2-3% (в 2015 году-270292 чел.); численность трудоспособного населения 166,8 тыс. чел., численность пенсионеров 20,9 тс.чел., не занятого трудоспособного населения 5489 чел. В городе действует 24,9 тыс. субъектов предпринимательской деятельности, в том числе 756 промышленных предприятий. В городе имеется 62 дошкольных учреждения, 25 из них частные, 78 средних школ, из них 19 частные.

Больничных учреждения 4, в том числе 1 станция скорой помощи, 1 ЦСМ в них 41 ГСМ.¹

в. Социально экономические показатели города Ош.

В этой части ТЭО дается информация используемая официальной статистикой и дает понимание динамики роста или снижения по таким важным для проектов показателям, как, пассажирские грузоперевозки, рост или снижение численности населения, в том числе детей школьного и дошкольного возраста, заболеваемость населения в контексте предоставления первичной медицинской помощи, уровень доходов бюджетной и иной сфер.

Индекс фактического объема:

В структуре общего объем оказываемых рыночных услуг, услуги транспорта, образования, здравоохранения и социальная поддержка населения занимают не высокий удельный вес (январь-апрель 2018).

Таблица №1²

№	Транспортная	Объем	млн.сом %	к периоду %
	Деятельность и хранение грузов	827,7	101,8	5,1
	Образование	443,2	108,3	2,8
	Здравоохранение и социальное обслуживание населения	68,8	106,6	0,4

Транспорт: Происходит рост объема пассажирских перевозок всеми видами транспорта, Пассажирские перевозки по сравнению с январем-апрелем прошлого года возросли на 343,3 тысяч человек. В апреле т.г. объём перевозок пассажиров увеличился на 2,9 процента. Необходимо отметить рост перевозок троллейбусами на 134,6%. По итогам 1 полугодия перевозка пассажиров составила 13246,1 тыс.чел., пассажирооборот составил 198369,6 пасс. \км.

Таблица №2³

	2017	апр.2018	% к периоду	прошлого года
	Перевозки пассажиров	103,4	102,9	103,6
	Пассажирооборот	101,9	103,7	101,2

Индекс потребительских цен: ИПЦ на услуги, оказываемые населению, в апреле т.г. составил 100,7 процента, повысились тарифы на услуги гостиниц на 11,4 процента.

Цены на услуги образования, здравоохранения, транспорта фактически не изменились, и остались на прежнем уровне.

¹ Отчет Ошского городского статического комитета

² Таблица №1, Отчет Ошского городского статического комитета

³ Таблица №2 Отчет Ошского городского статического комитета

Население: Естественный прирост населения города составили 2710 человек или 37,8 на 1000 населения (17,6 - в январе-марте 2017 г.). Численность постоянного населения в январе-марте 2018 г. увеличилась на 1,3 тысяч человек, или на 1,0 процента и **на 1 апреля 2018 г. составило 290,1 тысяч человек.** Таким образом, сохраняется тенденция прироста населения в среднем на 2-3 процента в год.

Таблица №3⁴
Естественное движение населения.

	2017	2018	в % на 1000 ч.населения
Естественный прирост населения	1225	2710	в 2,2 раза

Заболеваемость: в январе-апреле 2018 г. по данным центра профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора города Ош произошел рост (зарегистрировано 3889 случаев заболеваний инфекционными и паразитарными болезнями, включая острые респираторно-вирусные инфекции) и составил 102,2%.

Таблица №4⁵

Заболеваемость населения отдельными инфекционными и паразитарными болезнями в январе-апреле

Всего, случаев	2017	2018 г.	в процентах к 2017
Всего	672	687	102,2

Заработная плата, рынок труда: В марте среднесписочная численность работников составила 35 615 человек, среднемесячная номинальная заработная плата одного работника (без учета малых предприятий) составила 14 215,7 сомов и увеличилась по сравнению с мартом 2017 г. на 6,1 процента

Таблица №5⁶

Среднемесячная номинальная заработная плата работников бюджетной и не бюджетной (хозрасчетной) сфере за отчетный период

	Бюджетная сфера (в сомах)		Не бюджетная сфера (в сомах)		В процентах	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Всего	10997,6	11587,6	15671,9	16604,5	105,4	106,0

с. Оценка существующей системы предоставления услуг:

Общественный транспорт: в городе существует и действуют 23 автотранспортных предприятия с частной формой собственности, и 1 предприятие (ошское городское автотранспортное муниципальное предприятие) является муниципальным. В городе конкурентная среда среди предприятий с частной формой собственности; более 1160 ед.техники, обслуживают 48 маршрутов с

⁴ Таблица №3 Отчет Ошского городского статического комитета

⁵ Таблица №4 Данные центра профилактики заболеваний и государственного санитарно-эпидемиологического надзора города Ош

⁶ Таблица №5 Отчет Ошского городского статического комитета

объёмом перевозок за 2017 год - _____ тыс.чел., или более 70% всех пассажир перевозок. Муниципальное предприятие обслуживает автобусы и троллейбусы по 5 маршрутам, силами 126 ед.техники, с объемом перевозок – 4279,7 тыс.чел. (за 6м.2108г.) или 30% от всех перевозок. В день на линию выходит 25-30 ед.техники с интервалом 6-7 мин в час пик, обычное время 10-15 мин. Местный бюджет финансирует муниципальное предприятие, с целью субсидирования (в том числе компенсация тарифа льготным категориям населения), сумма предоставленных средств (на 1 полугодие 2018г.) составляет – 8160,0 тыс.сом.; частные компании из местного бюджета не финансируются. Постановлением (с 2000 года тарифы не пересматривались) утверждено 7 категорий граждан, кому предоставлены льготы, это 83108 человек, из них 23080 человек получают 100% субсидирование, 60028 человек (школьники) 88 % Для школьников 1-11 классов установлен тариф по 1 сому на всех видах транспорта, в том числе и на минибусах.

Таблица №6⁷

№	По городу Ош	Кол-во предприятий по перевозке пассажиров		Кол-во транспортных средств (ед)		
		муниц	част	троллейбус	автобус	Мик.автобус
	2018 год	1	23	40	86	1200
	2017 год	1	15	34	86	1160
	Кол-во маршрутных линий	5	43	2	3	44
	Кол-во перевезенных пассажиров за год					
	- в том числе школьники	Данные не предоставлены				
	- в том числе пенсионеры					

Обслуживание транспортом детей в муниципальных школах: Не смотря на рост пассажироперевозок, в городе остается не решенной проблема перевозок школьников в учебное время года (перегружены, не останавливаются, не сажают), особенно в зимний период для детей из отдаленных микроучастков. Наиболее подвержены этой проблеме дети из Он-Адыр, Жапалак, район аэропорта.

По данным, ГорОНО численность детей ежедневно приезжающих из отдаленных населенных пунктов, составляет порядка 3,5-4 тыс.детей. Особенностью данного вопроса является, то что дети из этих районов учатся в порядке 10 школ где принято считать лучшим преподавание русского языка. Учитывая сложившуюся ситуацию, а также то, что школы не самостоятельны (нет расходных полномочий) в приобретении услуг транспортировки детей, родители самостоятельно решают данную проблему, нанимая и оплачивая частному извозчику от 200 до 500 сом ежемесячно. Безопасность транспортного обеспечения детей в школы депутатами рассматривается, как, ежегодное выделение бюджетных средств на компенсацию проезда муниципальному автотранспортному предприятию.

Обслуживание транспортом детей в частных школах: В городе существует частная практика предоставления услуги перевозки детей в школьные учреждения (частные школы, родители детей). Частные школы выступают организаторами

⁷ Таблица №6 Данные Агентства

перевозки детей, так, как, несут солидарную ответственность за безопасность перевозки. Существуют и заключаются трехсторонние договорные отношения между школой, родителями и перевозчиками, где права и обязанности зафиксированы и соблюдаются. Данная услуга основана на потребностях и отвечает интересам всех трех сторон. Стоимость услуги на примере одной частной школы составляет от 1000 до 2000 сом за одного ребенка, среднее расстояние маршрута составляет 20-22 км.

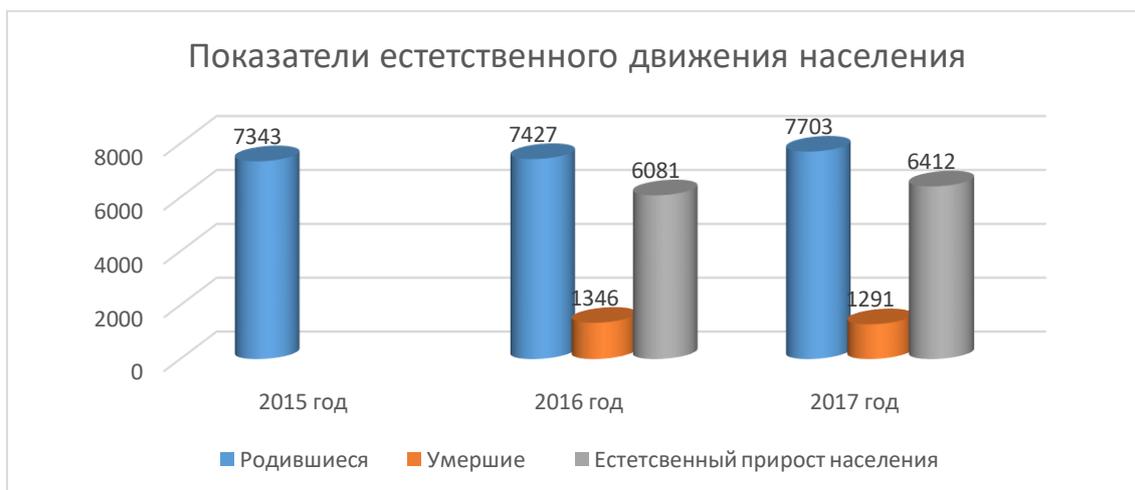
d. Оценка потребностей в предоставлении услуг с учетом роста населения на среднесрочный период (5-7 лет):

В соответствии с проделанным анализом, в среднесрочной перспективе (5-7 лет) ситуация по социально экономическим показателям, демографическим изменениям в городе, возможно будут иметь следующие тренды:

Демографическая ситуация. В январе 2018 года по сравнению с январем 2017г. и 2016 года в городе Ош увеличилось число рождаемости детей и уменьшился уровень смертности людей. Естественный прирост населения города составили 2016 году 6081, 2017 году 6412.

Таким, образом прирост населения ежегодно составляет 6 % .

Диаграмма №1⁸

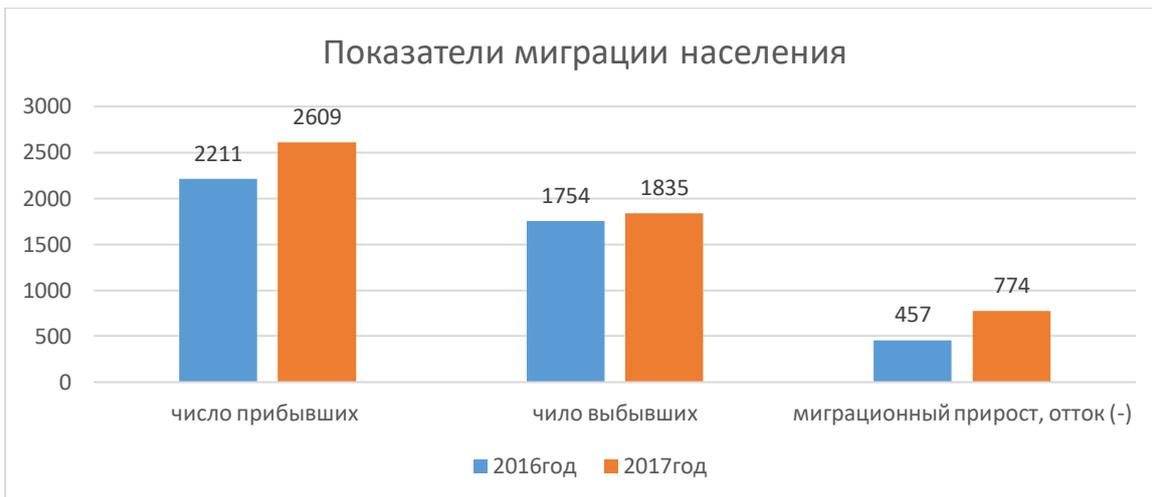


Миграционная ситуация. На январь 2018 года в город Ош прибыло 2609 человек, выбыло 1835 человек, миграционный прирост населения составили 774 человека.

Диаграмма №2 ⁹

⁸ Диаграмма №1, согласно отчету, за 2017 год Национального статистического комитета КР

⁹ Диаграмма №2 Данные Ошского городского статического комитета

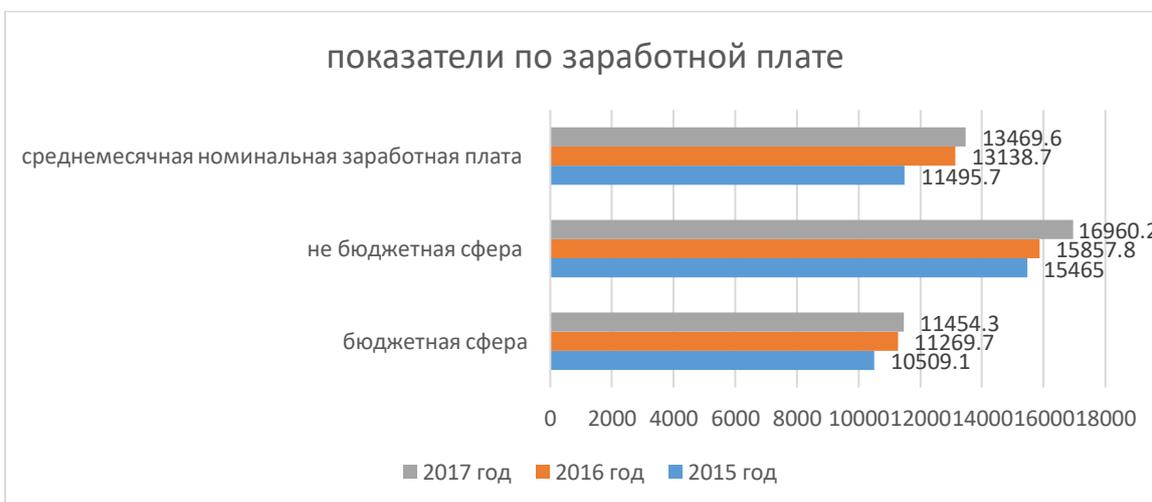


За счет внутренней миграции, в городе сохраняется положительный баланс и прирост миграционного числа жителей.

Зарботная плата, рынок труда. 2017 году в городе Ош численность трудоспособного населения составила 177369 человек, численность нетрудоспособных (от 0-до 15 лет) 83618 человек, официальный уровень безработицы 2,5%. Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника составила 13 469,6 сомов.

Сохраняется устойчивая тенденция к росту заработной платы, в среднем на 2-3% в бюджетной сфере.

Диаграмма №3¹⁰



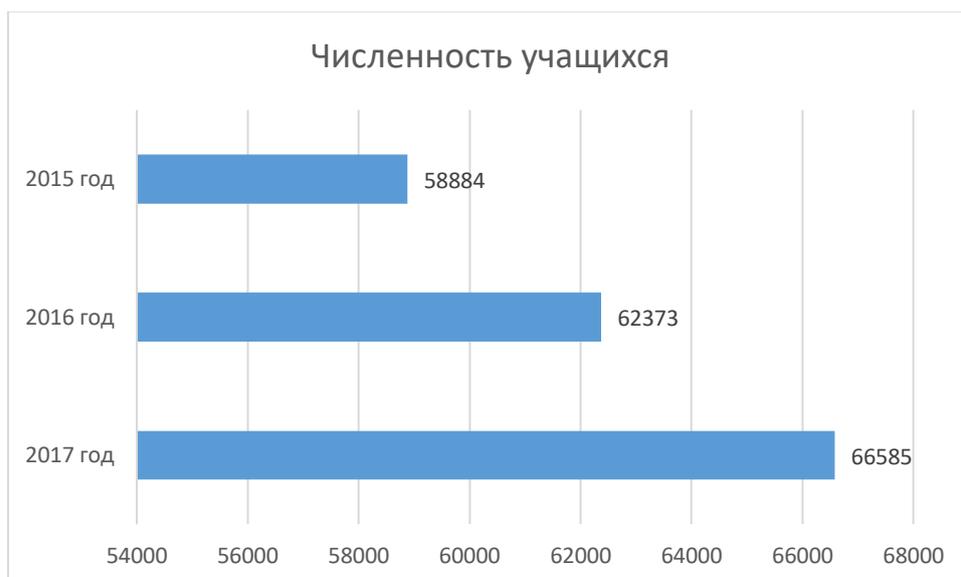
Ситуация в общеобразовательных школах. На 2017 года в городе Ош численность учащихся составило 66585 человек, в школьный период примерно 60 тыс. школьников или 90% пользуется общественным транспортом. Таким образом по сравнению с 2016 годом (62373) численность учащихся увеличилась на 12%

¹⁰ Диаграмма №3 Отчет Ошского городского статического комитета

Таблица №7¹¹

№	По городу Ош	Кол- во СШ	мун иц	Гос	частн ых	Численн ость учащ	Муниц	гос	част	ЛОВЗ
	2017 год	78	7	52	19	66585	2059	66750	3776	2754
	2016 год	67	6	52	9	62373	1916	57454	3003	2769
	2015 год	69	3	52	9	58884	943	54794	3147	2914

Диаграмма №4¹²



Вывод по оценке:

1) **Общественный транспорт;** в среднесрочной перспективе, рост пассажироперевозок сохранит динамику и составит прирост в пределах до 7%, при этом объемы перевозок и услуги оказываемые частными компаниями составляют 70% от общих перевозок. Тенденция будет сохраняться с учетом прогноза социально экономического развития города до 2021 года; роста населения города, уровня доходов, и занятости.

Частный транспорт покрывает необходимые потребности в перевозке пассажиров в городе, (44 маршрута) или охватывает по локации города все объекты образования, общий объем перевозок составляет порядка 9 млн.чел в год, в том числе более 60 тыс. школьников. Техническое состояние транспорта варьируется сроками эксплуатации от 5 лет до свыше 10 лет, при этом более 40% транспорта приходится до 10 лет.

Муниципальное транспортное предприятие выполняет **важную роль в перевозке граждан на крупногабаритном транспорте** (происходит рост объема перевозок и дефицит количества техники), однако на эффективности работы сказывается отсутствию рентабельности и постоянная дотация со стороны

¹¹ Таблица №11 Отчет Ошского городского статического комитета

¹² Диаграмма №4 Отчет Ошского городского статического комитета

местного бюджета. Рост кредиторской задолженности (около 4,5 млн.сом на 1.04.18) требует анализа и выбора более эффективной модели содержания, эксплуатации и управления данным транспортом. Необходимо, принять во внимание, объективные условия и существующие проблемы общественного транспорта, недостаточность маршрутов автобусов и троллейбусов, перегруженность существующих единиц транспорта, техническое состояние транспорта и высокий уровень аварийности на автотрассах. В среднесрочной перспективе требуется разработка и решение концептуального подхода к автобусному и троллейбусному парку, увеличения маршрутов, объемов перевозок, возможного реформирования формы управления муниципального предприятия, системы управления и регулирования при взаимодействии с частными компаниями.

Оценка по организации перевозок детей в школьный период:

Наиболее эффективная форма организации перевозок детей осуществляется частными школьными учреждениями; предусмотрены все вопросы безопасности и ответственности всех сторон. В то же время, стоимость услуги остается высокой и не приемлемой для всех категорий граждан.

Организация перевозок детей по инициативе родителей остается в зоне ответственности родителей так, как не существуют официальных договорных отношений по исполнению заказа и его оплате, муниципальные учреждения в лице школ не выступают организаторами транспортной безопасности детей.

Муниципальное предприятие ограничено по техническим вопросам для организации перевозок детей из указанных населенных пунктов, **наиболее эффективным может рассматриваться исполнение заказа частными компаниями по существующим маршрутам на основе расчетов по обслуживанию порядка 3,5 тыс.детей.**

IV. Технический анализ

Общественный транспорт:

в городе общественным транспортом обслуживается 44 маршрута микроавтобусами, 3 маршрута автобусами, и 2 маршрута троллейбусами.

В городе пассажир перевозками по официальным данным занято 24 частных предприятия с общим количеством микроавтобусов 1166 ед.

Таблица №7¹³

Количество предприятий	Количество ед.транспорта\выход парка	Количество маршрутов	Протяженность маршрутов (км)	Возраст транспорта от 10-15лет
24	1166\725 (62%)	44	Нет данных	60%

Таблица №8¹⁴

¹³ Таблица №7

¹⁴ Таблица №8

Данные по автобусам и троллейбусам следующие:

Всего авт.\трол.	Выход парка	Транспорт свыше 10 лет (ед)	
86\34	36\22	10\9	

Таблица №9¹⁵

тарифы:

Стоимость оплаты за проезд составляет:

категория	Стоимость сом	Утверждение тарифа	
Автобус	8	Постановление городского кенеша №128 от 11 октября 2013 года	
микроавтобус	10		
троллейбус	6		

за последние годы тарифы менялись следующим образом:

	автобусы	троллейбус	миниавтобусы	
2015	Не пересматривались			
2016				
2017				

Тарифная политика не менялась в течении последних лет, происходит сокращение субсидирования со стороны местного бюджета автотранспортного предприятия, компенсация проезда школьников на частном транспорте осуществляется частными компаниями за счет своих резервов.

Таблица №10¹⁶

Решением кенеша, льготы на проезд предоставлены отдельным категориям граждан (автобусы и троллейбусы) и школьникам.

категория	Вид транспорта	Тариф сом	Компенсация из бюджета	Выделено из бюджета в 2017, 2018 году сом.
Школьники	-Автобусы	1	- 7 сом (87.5%)	8160,0 (6 м.2018)
	-троллейбусы	1	- 5 сом (83%)	
	-миниавтобус	1	- нет комп-й	
Пенсионеры и другие категории людей (льготники)	-Автобусы	0	- 8 сом (100%)	
	-троллейбусы	0	- 6 сом (100%)	
	-миниавтобус	10	- 0	

Таблица №11¹⁷

¹⁵ Таблица №9

¹⁶ Таблица №10

¹⁷ Таблица №11

За 6м. текущего года, пассажиро перевозки выполненные автобусами и троллейбусами составили:

	Кол. чел.	Кол.рейсов	Доход\расход (тыс.сом)
автобусы	2734,8	25085	37067,6\36920,7
троллейбусы	1534,9	18675	22487,9\22747,1

Объем оказываемых услуг показывает, что автобусами и троллейбусами перевезено около 4279, 7 тыс.чел. или чуть более 30% от общего объема услуг по перевозке пассажиров (всего 13246,1 тыс.чел). Таким образом, можно заключить, что основной объем услуг осуществляют компании, владеющие микроавтобусами по 44 маршрутам.

Финансовый, экономический анализ

По данным предоставленным муниципальным автотранспортным предприятием, на содержание и эксплуатацию общественного транспорта (автобусы и троллейбусы) по состоянию за 6 м.текущего года;

доходы: 59555,5 тыс.сом;

расходы: 59667,8 тыс.сом;

убытки: 11025,9 тыс.сом (на 1.01.2018);

компенсация из бюджета: 8160,0 (6м. 2018г.)

Анализ доходов и расходов муниципального предприятия свидетельствует об убыточности, ежегодно возрастают и недофинансируются эксплуатационные расходы – приобретение запчастей, ГСМ, электроэнергия. ежегодно, местный бюджет выделяет сумму субсидирования, предусмотренные на следующие статьи расходов:

Таблица №12¹⁸

Назначение расходов	2016 сумма	2017	2018	
Компенсация по тарифам				
- приобретение ГСМ, запчасти				
- ремонт				
-				

Частные компании: (нет данных)

Прогноз расчетной средней стоимости маршрута:

Исходными данными являются, рыночная стоимость, оплачиваемая родителями за перевозку детей (500 сом\м):

- количество детей начальных классов в Он-Адыре, Жапалак и район аэропорта – 3,5 тыс.чел

¹⁸ Таблица №12

- количество ед.транспорта\мест – 25
- количество рейсов в день – 4
- график движения – время с учетом 2 смен обучения (4 рейса-утром, обед, вечером)
- стоимость 1 места\бус – 500 с\мес.

Населенные пункты\расстояние	Кол.детей	Ед.техники	Кол.рейсов	График движения	Рыночная стоимость 1 места
Он-Адыр – 35 км.					
Жапалак – 10-15 км					
Аэропорт – 10-15км					

Стоимость в год перевозки детей из населенных пунктов Он-Адыр, Жапалак и район аэропорта:

А – стоимость одного рейса; нет данных частных извозчиков.

Б – количество рейсов в год; в одну смену необходимо перевозить до 1500 школьников, всего в день необходимо совершить 4 рейса, в год количество составит – **768 рейсов** ($4р\д * 24 д\м * 8м.=768$): **70 ед.техники**, из расчета 3500 детей в 2 смены (4 – рейса в день)

С – прогнозная стоимость услуги 1 ед.техники в месяц; стоимость услуги по существующей оплате составит – **12500 сом\мес.**

Д – стоимость заказа в год; стоимость муниципального заказа услуг транспорта составит – **7000000 сом\год** ($12500 \text{ сом\мес.} * 70 \text{ ед.техн.} * 8 \text{ мес\год} = 7000000 \text{ сом}$)

II. Выбор и обоснование предлагаемой модели проекта ГЧП

В мировой практике получил распространение ряд моделей, в рамках которых возможна реализация проектов ГЧП. Существующая в Кыргызской Республике нормативная правовая база позволяет реализовывать проекты ГЧП в рамках большинства используемых форм. Предлагаемые мэрией города Ош проекты для реализации по механизмам ГЧП отвечают принципам участия частного партнера в формах ренты, так как, проектами не предусмотрены компоненты работ по строительству и проектированию инфраструктуры. Варианты способов передачи услуг в аутсорсинг, предусмотрены законом о ГЧП в сферах с предоставлением услуг широкому кругу потребителей. Кроме того, законодательство о исполнении социального заказа, предусматривает передачу исполнения общественных услуг без инвестиций частного партнера, т.е. в виде муниципального заказа.

Таблица механизмов (модели) ГЧП №13¹⁹

¹⁹ Таблица №13 Механизмы (модели) ГЧП

B	D	R		
. BOLT • BTO • BOMT • BOOT • BOT • OT(Annuity) CONCESSION	• DBFO • DBOOT • DBFM • MANAGEMENT CONTRACT • OPERATING CONCESSION	• ROT • RLT	<i>Annuity</i> <i>Concessions</i> <i>Build</i> <i>Design</i> <i>Finance</i> <i>Lease</i> <i>Maintain</i> <i>Management</i> <i>Own</i> <i>Operate</i> <i>Rehabilitate</i> <i>Transfer</i>	<i>Рента</i> <i>Концессия</i> <i>(договор)</i> <i>Строительство</i> <i>Проектирование</i> <i>Финансирование</i> <i>Аренда</i> <i>Обслуживание</i> <i>Управление</i> <i>Владение</i> <i>Эксплуатация</i> <i>Восстановление</i> <i>Передача</i>

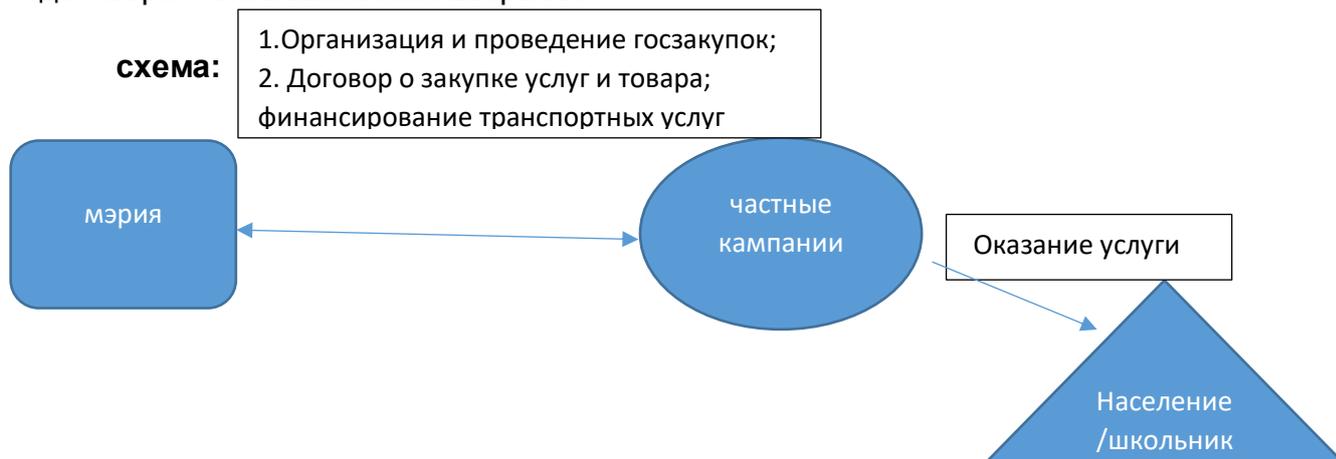
V. Правовая и финансовая схема моделей проектов:

7.1 Организация муниципального школьного транспорта.

а) **Муниципальный заказ – на обслуживание детей школьного возраста (3500 шк.начальных классов) по 3 существующим маршрутам из населенных пунктов Он-Адыр, Жапалак, район аэропорта.**

Правовая: согласно закона о государственных закупках, заказчик в лице органа местного самоуправления вправе закупить работы, товары, услуги. Мэрия города использует механизм закупок транспортных услуг по обеспечению перевозок 3500 школьников начальных классов. Закупки проводятся на конкурсной основе с определением количества рейсов и транспорта, графика выхода по согласованным маршрутам. Основанием, для выполнения муниципального заказа должно стать решение кенеша о выделении средств на исполнение муниципального заказа.

Финансовая: в местном бюджете планируется и ежегодно закладывается расходы на школьный транспорт **в объеме 7 млн.сом.** Доходы поставщика состоят от предоставляемых услуг, оплачиваемых местным бюджетом на основании договора и акта выполненных работ.



б) модель ГЧП – проектирование, передача, обслуживание, управление.

Правовая: в среднесрочной перспективе, создание АО с долей муниципалитета с целью организации всех пассажироперевозок, упразднение\реформирование МП.

финансовая: участие в уставном капитале в виде – ресурсов (транспорт, оборудование, финансы) регулирование тарифов для населения.

схема:



VI. Риски публичного и частного партнеров при разработке и реализации проектов ГЧП

Оценка рисков по проекту является важным шагом в структурировании, разработке финансовой и правовой схемы, модели проекта. Необходимо на этапе его структурирования распределить риски между публичной и частной сторонами. Сбалансированное распределение рисков позволяет минимизировать вероятность преждевременного завершения проекта и по сути определяет порядок действий и обязательств сторон при наступлении таких рисков. По общей практике конкретный риск передается той стороне, которая может им лучше управлять. При этом структура, объем и распределение рисков должны быть отражены в соглашении. Существуют типичные риски для партнеров, участников в реализации проектов. В настоящем ТЭО мы приводим типологию основных рисков проекта по механизмам ГЧП и отдельно представлена матрица рисков с условиями необходимых мер по их снижению и воздействию на эффективность проектов.

Таблица №14 ²⁰Типичные риски при реализации проектов ГЧП:

№	Виды риска	Риски
1	Риски проектирования и предварительного этапа	- земельный участок -проектирование объекта -коммуникации - мероприятия
2	Риски создания объекта	- действия третьих лиц - последствия ЧС - строительство, ввод, эксплуатация -сроки ввода

²⁰ Таблица №14. Риски

		- затраты – курс валюты, инфляция, проценты по ставкам
3	Риски эксплуатации объектов	- увеличение затрат на эксплуатацию объекта переданного публичным партнерам - затраты на эксплуатацию в случае инфляции, ставки кредита, курса валют
4	Риски получения дохода	- неполучение платежей обеспечивающих минимальную доходность - падение выручки: 1. снижение цен и тарифа; 2. снижение объема услуг; 3. не платежи со сторон потребителей услуг
5	Прочие риски	- расторжение соглашения по вине публичного партнера либо частного - утрата объекта соглашения - форс мажор - иные риски

Конкретный перечень особых обстоятельств и рисков при реализации данного проекта не применим, так, как, рекомендуется применить механизм муниципального заказа на транспортные услуги.

VII. Экономическое, социальное и экологическое воздействие проекта

Содержание достигнутых результатов	Для граждан	Для транспортных компаний	Для ОМСУ
1. экономическое	Дети из уязвимых семей сократили расходы на транспорт до 5%	Объем услуг транспорта закупаемых из бюджета вырос на ____%	Эффективное регулирование пассажирским транспортом
2. социальное	3500 детям обеспечена транспортная безопасность	Сократилось количество жалоб от населения	Уровень доверия граждан возрос
3. экологическое	Не требуется		

VIII. Список официальных лиц участвовавших во встречах с консультантами (приложение 1)

IX. Документы предоставленные мэрией и использованные при подготовке ТЭО (приложение 2)