

*Сакибаев К.Ш., Раев Ж.Т., Калбаев У.М.*

**КЫРГЫЗСТАНДА МАМЛЕКЕТТИК-ЖЕКЕ ӨНӨКТӨШТҮК ШАРТТАРЫНДА  
АКЫ ТӨЛӨНҮҮЧҮ АВТОУНАА ЖОЛДОРУН КУРУУНУ ӨНҮКТҮРҮҮ  
ЖАНА АНЫН ЭФФЕКТИВДҮҮЛҮГҮ**

*Сакибаев К.Ш., Раев Ж.Т., Калбаев У.М.*

**РАЗВИТИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ  
И ИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ В КЫРГЫЗСТАНЕ НА УСЛОВИЯХ  
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

*K.Sh. Sakibaev, Zh.T. Raev, U.M. Kalbaev*

**DEVELOPMENT AND EFFICIENCY OF CONSTRUCTION  
OF TOLL ROADS IN KYRGYZSTAN ON THE TERMS  
OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP**

УДК: 334.723

Азыркы учурда өлкөнүн экономикалык саясатынын эффективдүү инструменти болуп жол чөйрөсүндө мамлекет жана жеке бизнестин кызматташуусунан пайда болуучу мамлекеттик-жеке өнөктөштүк саналат. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу жана эксплуатациялоо түздөн-түз экономиканын жогорулоосуна, чыгымдардын жана чыгарылуучу продукциянын, товардын жана кызматтын өздүк наркынын төмөндөөсүнө, ишкана жана мекеменин пайдасынын өсүүсүнө таасир этет, ошону менен эле бирге транспорттук ишканалардын рентабелдүүлүк деңгээлин көтөрөт. Макалада өлкөнүн азыркы учурдагы экономикалык өнүгүү этабында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууну өнүктүрүү жана анын эффективдүүлүгү жол шарттарын, транспорттук инфраструктураны гана жаакыртпастан, бюджеттик каражаттарды эффективдүү колдонууну жөнгө салат жана өлкөнүн социалдык-экономикалык өнүгүүсүн стимулдаштыруу, коомдук секторго кошумча финансылык ресурстарды тартуу боюнча мамлекеттик кызматтардын натыйжалуу аткарылышында мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн механизмдерин колдонуу ыкмалары каралат.

**Негизги сөздөр:** автоунаа, жол, экономика, финансы, эффективдүүлүк, төлөм, курулуш, мамлекеттик-жеке өнөктөштүк.

Взаимодействие государства и частного бизнеса привело к появлению государственно-частного партнерства в дорожной сфере, которое в современных условиях рассматривается как эффективный инструмент экономической политики страны. Строительство и эксплуатация платных автомобильных дорог самым прямым и непосредственным образом влияет на подъем экономики, снижение расходов и себестоимости выпускаемой продукции, товаров и услуг, повышает прибыль предприятий и

организаций и, тем самым, повышает уровень рентабельности транспортных предприятий. Рассматриваются и анализируются способы развития строительства платных автомобильных дорог и их эффективность, на современном этапе развития экономики страны, который приведет не только к улучшению дорожных условий и транспортную инфраструктуру, но и способствует эффективному использованию бюджетных средств и результативному выполнению государственных функций по стимулированию социально-экономического развития страны, привлечению в общественный сектор дополнительных финансовых ресурсов.

**Ключевые слова:** автомобиль, дорога, экономика, финансы, эффективность, платный, строительства, государственно-частное партнерство.

The interaction between the state and private business has led to the emergence of public-private partnerships in the road sector, which in modern conditions is considered as an effective instrument of the country's economic policy. The construction and operation of toll roads in the most direct and direct way affects the economic recovery, the reduction of costs and the cost of manufactured products, goods and services, increases the profit of enterprises and organizations and, thereby, increases the level of profitability of transport enterprises. The article considers and analyzes the ways of developing the construction of toll roads and their efficiency, at the present stage of development of the country's economy, which will not only lead to an improvement in road conditions and transport infrastructure, but also contribute to the effective use of budget funds and the effective implementation of state functions to stimulate socio-economic development country, attracting additional financial resources to the public sector.

**Key words:** car, road, economy, finance, efficiency, toll, construction, public-private partnership.

Существующее сегодня состояние автомобильной дорожной отрасли диктует необходимость нового подхода к разработке и совершенствованию действующих механизмов, инструментов ее финансирования. Основную роль в обеспечении улучшения инфраструктуры в Кыргызской Республике должно играть широкомасштабное привлечение внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство.

Улучшение торгово-экономических отношений между странами и развитие дорожно-транспортного комплекса нашей страны в процесс международной транспортной интеграции определяют некоторые приоритетные задачи по реконструкции существующих дорог и все это нам дают возможность привести их в соответствие с международными нормами и стандартами. В данном случае особо важную роль могут сыграть платные автомобильные дороги, построенные с соблюдением современных технологий и соответствующие всем техническим и эксплуатационным требованиям.

Автомобильный транспорт в Кыргызской Республике нуждается в капитальном улучшении, так, как соответствующий уровень состояния дорог и дорожной отрасли является одним из положительных индикаторов экономического благополучия страны. Однако все это требует от государства больших финансовых вложений, для того чтобы привести существующие дороги в соответствие с международными нормами и стандартами. Поэтому государство продолжит действия по внедрению и применению элементов по взаимодействию государства и частного сектора в виде партнерства в сфере строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог [1].

Исследования и мировой опыт показывают, что совершенствование механизмов стимулирования дорожной отрасли и финансирования транспортной инфраструктуры реализуются посредством развития экономических отношений и взаимодействия частного и государственного секторов через соответствующих элементов государственно-частного партнерства.

В настоящее время для нашей Кыргызской Республике неотложным шагом действий считаются развивать и расширять строительства платных автомобильных дорог и удешевление единицы оказываемых им услуг. В дальнейшем в развитии строительства платных автодорог будут задействованы элементы взаимодействия государства и частного сектора, и на первый план будет выдвигаться получение результата с обеих сторон, источником которого для частного

сектора является прибыль (доход), для государства – улучшение, развитие объектов инфраструктуры дорожного хозяйства.

Современный уровень и темпы развития автомобильных дорог отстают от существующих и перспективных потребностей населения, и национальной экономики в целом. Главной причиной отставания является существующее неудовлетворительное состояние дорог, которое показывает, что 39% дорог имеют асфальтобетонное покрытие, 61% – не асфальтированное покрытие и характеризуются низкими техническими параметрами. В дорожной отрасли имеются несоответствия между масштабами движения и нагрузками на отдельных участках дорог, что приводит к снижению средней скорости движения примерно на 30 км/час, к увеличению стоимости перевозок на 20-25% и росту расхода горючего в 1,5 раза больше, чем в развитых странах.

Сегодня инвестиционная привлекательность дорожной отрасли базируется на государственно-частном партнерстве, шаг за шагом взаимодействия государства и частного сектора приобретают особую роль в нашей республике и, с учетом отсутствия практики их применения, у нас имеется перспективные надежды.

Развитие платных автомобильных дорог невозможно представить без сотрудничество органов государственной власти и частного сектора как целенаправленного важного фактора развития продуктивных рыночных отношений. Применение системы государственно-частного партнерства в строительстве платных дорог способствует эффективному использованию бюджетных средств и результативному выполнению государственных функций по стимулированию социально-экономического развития страны, привлечению в общественный сектор дополнительных финансовых ресурсов [2].

В идеале платные автомобильные дороги в нашей республике должны появиться во всех направлениях, так как уже давно оправдавшая себя практика, внедренная за рубежом, позволяет эффективно реализовывать пилотные проекты.

С учетом зарубежных исследований, исследований необходимым считаем строить платные автомобильные дороги на основе сотрудничества органов государственной власти и частного сектора, которые их взаимоотношения постепенно приводящие к появлению понятие государственно-частного партнерства. Все развитые страны строили и строят платные дороги с применением механизмов или на основе

государственного-частного партнерства. Делается это для того, чтобы избежать нагрузки на бюджет, за счет которого ремонтируются и строятся дороги.

В настоящее время на содержание дорог с учетом дефицита бюджета республики всегда возникают проблема по финансированию. Несмотря на возникших обстоятельств увеличение протяженности реабилитированных и построенных дорог с каждым годом требует выделения еще больших средств из бюджета на их ремонт и содержание. Такое обстоятельство при дефиците государственного бюджета порождает необходимость строительства платных автомобильных дорог на основе государственно-частного партнерства.

Дорожная отрасль испытывает хроническую нехватку инвестиций в сферу строительства, ремонта и содержания дорожных объектов. Основной проблемой дорожной отрасли является ее недостаточное финансирование. Для решения данной проблемы необходимо привлекать инвестиции частных инвесторов.

Изучение и исследование опыта развитых стран в области строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог нам дает возможность тщательного анализа аспектов таких как финансовой, инженерно-технической и транспортной [3].

С финансовой точки зрения первым шагом действий являются возможность прямого взимания платы за проезд, хотя в опыте практиковавших стран, плата за проезд по отдельным участкам сети дорог имеет целью не пополнение бюджета, а перераспределение потока с более загруженной дороги на менее загруженную.

По инженерно-техническом аспекте, платные дороги сравнительно совершенны, лучше обустроены, в том числе, объектами социальной инфраструктуры, безопасны; они либо сокращают путь, либо позволяют автомобилям преодолевать его с более высокой скоростью. Иными словами, их коэффициент полезного движения (КПД), как правило, заметно выше, чем КПД бесплатных дорог (в любом случае, не ниже, чем КПД бесплатных дорог, ведущих в ту же точку).

Транспортная функция платных дорог – перераспределение потоков в сети дорог на участках с высокой интенсивностью движения, что повышает работоспособность всей системы.

В настоящее время Правительством Кыргызской Республики принята Программа развития ГЧП в КР (2016-2021 гг.), в которой predeterminedены основные механизмы развития автодорожной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства.

Государственные органы власти должны усердно работать и принять необходимые меры по достижению максимально эффективного результата в сфере дорожного хозяйства с использованием частных капиталов и по урегулированию взаимодействия частного сектора и государства, передавая во временное долгосрочное пользование бизнесу объекты дорожной отрасли. Большой вклад, сделанный Правительством Кыргызской Республики в последнее время в дорожный сектор, должен быть надежно защищен соответствующей программой текущего и периодического содержания и эксплуатации дороги.

Исследования, изучение и анализ данных позволяют нам прийти к выводу, что обеспечение развития строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог в Кыргызстане непосредственно связаны с ведением непрерывной, усердной работы по совершенствованию методической базы расчетов их коммерческой эффективности. При определении методической базы коммерческой эффективности необходимо осуществить ряд мероприятий, по:

- выявлению и определению спроса на платные автодорожные услуги;
- определению и обоснованию определенного размера платы за проезд;
- учету факторов риска при расчете эффективности строительства платных автомобильных дорог;
- использованию современных расчетов прогнозирования доходов от коммерческой эксплуатации автомобильных дорог.

Однако мировой опыт показывает, что основным параметром, обеспечивающим целесообразность применения строительства или реконструкции автомобильных дорог, считается спрос на платные дороги, который необходимо более детально определить.

Одним из лучших методов определения спроса на предполагаемую платную дорогу и на целесообразность строительства платных автомобильных дорог, как общепринятый способ оценки реакции общественного мнения, является проведение социологического исследования, то есть опроса.

Социальный опрос был проведен на ДЭП-30 Пост №4 «Кара-Көл». Опросом охвачены пользователи дорог, представители местного населения на транспортных средствах путем остановки автомобиля и свободного опроса с заполнением ответов на заданные вопросы и однозначным ответом, в т.ч.:

Водители – 150 чел.; безработные – 250; предприниматели – 1300; учителя – 53; военнослужащие – 150; строители – 132; таксисты – 1700; таможенники

– 35; электрики – 43; врачи – 173; крестьяне – 472; фермеры – 315; и другие – 227 чел.

Срез по профессиям показывает основную категорию населения рабочих специальностей, живущих на трудовые доходы (на заработную плату). Количество опрошенных – 5000 человек.

Из удобства подсчета из данного массива:

1. По цели поездки 72 % опрошенных ответили – «на работу».
2. Доминирующее значение – 25% опрошенных ответили – «количество поездок 3-5 раз в месяц».
3. Желаящие платить 85 сом за поездку на легковом транспорте – 1566 человека или 54% опрошенных.
4. Желаящие платить 95 сом за микроавтобус – 29%; желаящие платить более 110 сома – 71% опрошенных.
5. Желаящие платить за грузовой автотранспорт выше 145 сома – 69% опрошенных.

6. Желаящие оплачивать наличными – 97% опрошенных.

Таким образом, анализ и обоснование количественных параметров спроса, тенденций или оценки необходимости в реализации альтернативной платной дороги Бишкек – Ош говорит о ее востребованности в национальном хозяйстве и обществе Кыргызстана с точки зрения безопасности и комфортности проезда, сохранности грузов и сокращения времени нахождения транспорта в пути и дает возможность констатировать, что пользователи транспортных средств готовы ездить по альтернативной платной дороге.

Развитие строительства платных автомобильных дорог и их эффективность дает целый ряд положительных эффектов, обеспечивающие прирост валового продукта в экономике определенной местности, которые не всегда могут быть оценены и учтены в количественной форме (рис. 1).



Рис. 1. Развитие строительства платных автомобильных дорог и их эффективность

Источник: составлено автором.

Строительство платной автомобильной дороги оцениваются эффективный проект как для государства, так и для частного инвестора. Его реализация обеспечит предпринимателям соответствующих областей или регионов возможность получать гарантированный доход от улучшения транспортной инфраструктуры, будет способствовать уменьшению уровня ДТП, развитию всех секторов экономики, сократит затраты на перевозку грузов и пассажиров в результате улучшения дорожных условий, снизит потери времени пребывания в пути пассажиров, даст возможность удовлетворить потребности и интересы населения, государства, инвесторов.

Таким образом, все это свидетельствует о том, что платные дороги, во-первых, развивают инфраструктуру дорожных хозяйств, во-вторых, сокращают бюджетные расходы государства, в-третьих,

создают новые предприятия и рабочие места, в-четвертых, обеспечивают прирост валового продукта в экономике страны. Поэтому мы считаем, что развивать строительство платных автомобильных дорог с применением механизмов государственного-частного партнерства первоочередная задача государства.

#### Литература:

1. Автомобильный транспорт Кыргызстана - 2013. «Синяя книга» IRI. - Б.: 2013. - 84 с.
2. Диссертационная работа Ильшина Ю.В. Механизмы управления проектами ГЧП в условиях финансово-экономической нестабильности. - 3с.
3. Кривошеев В. Платные автомобильные дороги и автомобильное сообщение в целом [Текст] / В. Кривошеев // Politikonom. Росс.-герман. журнал по эконом. теории и практике. - 2001. - №3 (16). - С. 64-73.