

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

**МАМЛЕКЕТТИК-ЖЕКЕ ӨНӨКТӨШТҮК МЕХАНИЗМДЕРИН  
КОЛДОНУУ МЕНЕН АКЫ ТӨЛӨНҮҮЧҮ АВТОУНАА ЖОЛДОРУН КУРУУ  
МАКСАТКА ЫЛАЙЫКТУУЛУГУН АНЫКТООЧУ ФАКТОРЛОРУ**

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

**ФАКТОРЫ ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ  
СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ПРИМЕНЕНИЕМ  
МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

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

**FACTORS DETERMINING THE FEASIBILITY  
OF BUILDING TOLL ROADS USING PUBLIC-PRIVATE  
PARTNERSHIP MECHANISMS**

УДК: 334.723

Өлкөнүн экономикасында автоунаа жолдорунун аткарган ордун баалоодо жана Кыргыз Республикасынын жол тутумдарынын онугуусунун жайланышы коомдогу терс социалдык процесстердин жана экономикалык кыйынчылыктардын бирден бир себеби. Жолдордун абалынын начардыгы өлкөнүн социалдык-экономикалык онугуусунун токтотуучу негизги фактору. Өлкөнүн негизги автоунаа жолдорунун иликтөөлөрү бардык жолдордун 3/2 бөлүгү авариялык абалда экенин көрсөттү. Жолдордун бардык дэңгээлдери бузулууда. Макалада өлкөнүн азыркы учурдагы автоунаа жолдорунун абалы, акы төлөнүүчү автоунаа жолдор тутумун түзүү максатка ылайыктуулугу, алардын абалынан Кыргызстандын жолдор тармагынын өнүгүүсүнүн көз карандылыгын аныктоочу жана ушул сыяктуу контексте акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизмдерин колдонуу менен куруу жана эксплуатациялоонун максатка ылайыктуулугун көрсөтүүчү факторлору талданат жана каралат.

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

Недооценка роли автомобильных дорог в экономике страны и торможение в развитии дорожной сети Кыргызской Республики явились одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов в обществе. Плохое состояние дорог как основной сдерживающий фактор социально-экономического развития страны. Были изучены основные автодороги страны, которые показали, что две трети всей протяженности дорог находятся в аварийном состоянии. Дороги всех уровней разрушаются. Анализируются и рассматриваются сегодняшнее состояние автомобильных дорог и в этом контексте необходимо уделять внимание факторам, указывающим на целесооб-

разность строительства и эксплуатация платных автомобильных дорог с применением механизмов государственного-частного партнерства, который предопределяющий целесообразность создания сети соответствующих платных автомобильных дорог, от их состояния зависит развитие дорожной отрасли Кыргызстана.

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

The underestimation of the role of highways in the country's economy and the slowdown in the development of the road network of the Kyrgyz Republic were one of the reasons for economic difficulties and negative social processes in society. Poor road condition as a major constraint on the country's socio-economic development. The main roads of the country were studied, which showed that two-thirds of the entire length of the roads are in emergency condition. Roads of all levels are destroyed. The current state of highways is analyzed and considered, and in this context it is necessary to pay attention to factors indicating the feasibility of the construction and operation of toll roads using public-private partnership mechanisms, which predetermines the advisability of creating a network of corresponding toll roads, the development of the road industry depends on their condition Kyrgyzstan.

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

В настоящее время в Кыргызстане дороги имеют износ как по прочностным характеристикам, так и по условиям проезда. Основными параметрами комфорта проезда являются ровность дорожного покрытия и безопасность движения. Ровность дороги не отвечает требованиям I-й категории дороги. Покрытие дороги имеет многочисленные заплатки от ямоч-

## ИЗВЕСТИЯ ВУЗОВ КЫРГЫЗСТАНА, № 12, 2019

ного ремонта, колейность, покрыто шероховатой поверхностной обработкой. На асфальтовом покрытии ежегодно появляются дефекты в виде трещин, выбоин и колейности, требующие исправления. Диагностика существующих дорог показала их плачевное состояние. Так, как в улучшении 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 [1].

В целом, неудовлетворительное состояние покрытия дороги не обеспечивает безопасность движения, о чем свидетельствует ежегодный рост зафиксированных дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) на данном участке автомобильной дороги.

Так, согласно данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, ежегодный прирост погибших в результате ДТП на участке Бишкек – Ош в период с 2012 по 2015 годы в среднем составил 11 %, ежегодный прирост раненых – 24% (табл. 1.)

Таблица 1

Дорожно-транспортные происшествия на участке Бишкек–Ош

Показатель	2012	2013	2014	2015
Число ДТП на участке Бишкек–Ош, из них:	612	684	697	761
Раненых	565	456	597	670
Погибших	113	98	114	128

*Источник:* анализ составлен на основе информации Национального статистического комитета КР.

При этом в развитии автомобильных дорог Кыргызской Республики бюджетное финансирование в наибольшем объеме предусмотрено в автодорожной отрасли (автомобильные дороги и иное обустройство

дорожных объектов). Выделенные бюджетные финансовые ресурсы на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог в период 2010-2016 годов представлены в таблице 2.

Таблица 2

Выделение бюджетных финансовых ресурсов на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог в Кыргызской Республике за период 2010–2016 гг., млн сом.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016 в % к 2010
<b>Объем финансирования</b>	<b>1552,5</b>	<b>1349,6</b>	<b>1865,2</b>	<b>2094,2</b>	<b>2122,3</b>	<b>3587,6</b>	<b>4435,6</b>	<b>285,8</b>
По текущему бюджету	1352,5	1174,6	1865,2	1683,7	1840,8	1892,7	1733,6	128,1
По госкапвложению	200	175	181,5	257,8	281,5	1694,9	2702,0	135,1
<b>Объем выполненных работ, км</b>	<b>438,3</b>	<b>270</b>	<b>390,3</b>	<b>383,3</b>	<b>511,7</b>	<b>624,4</b>	<b>575,6</b>	<b>131,3</b>
Асфальто-бетон, км	64,2	63	140,4	122,4	155,7	289,6	228	355,1
ШПО, км	217,7	70	119	166,5	225,7	188	185,5	85,2
Черногравийный, км	4,9	2	2	6	14,3	20,1	19,7	402,0
Гравийный, км	151,5	135	128,9	88,4	166,6	105,7	97,2	64,2

*Источник:* Справка Министерства транспорта и коммуникаций КР, 2017 г.

Из данных таблицы 2 можно увидеть увеличение объема финансирования по текущему бюджету и государственным капитальным вложениям на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог в Кыргызской Республике за период 2010-2016 гг. Из

года в год растет объем финансирования на ремонт дорог, но государство не в состоянии обеспечить соответствующий уровень качества автомобильных дорог и безопасность передвижения пассажиров.

В этом контексте необходимо уделять внимание

факторам, указывающим на целесообразность воспроизводства платных автомобильных дорог. Все факторы, связанные с реализацией проектов платных автомобильных дорог, можно рассматривать в следующих четырех группах [2].

1. *Факторы, представляющие общеэкономические условия коммерциализации дорожного хозяйства.* Характерной чертой выше названного фактора являются уровень развития экономики, темп инфляционных процессов, степень государственной поддержки воспроизводства платных автомобильных дорог. Суть заключается в реализации инвестиционных

проектов. Например, принимаемые решения государственных органов власти, независимо от их структур управления, могут являться благоприятным условием их осуществления, и наоборот – служить тормозом. Плохое состояние экономики, экономический уровень жизни населения также оказывают сильное воздействие на воспроизводство платных автомобильных дорог, которое непосредственно связано с сокращением размеров транспортных потоков по платным дорогам (табл. 1). Поэтому необходимо учесть выше-названные факторы при оценке инвестиционного проекта воспроизводства платных автомобильных дорог.

Таблица 1

Основные показатели уровня жизни населения Кыргызской Республики в период 2012-2016 гг.

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2016 в % к 2012
Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника, сом.	10726	11341	12285	13483	14847	138,4
Минимальная заработная плата, сом.	760	8400	900	970	1060	139,5
Денежные доходы населения (в среднем на душу в месяц), сом.	3215,8	3336,3	3957,5	4074,5	4257,9	132,4
Стоимость продовольственной корзины прожиточного минимума, сом.	2821,8	2989,5	3238,0	3369,0	3116,3	110,4
Прожиточный минимум (в среднем на душу населения), сом. в месяц:						
все население	4341,15	4599,21	4981,51	5182,99	4 794,34	110,43
в том числе:						
трудоспособное	4850,32	5139,72	5563,16	5799,84	5 352,00	110,34
пенсионеры	3858,28	4096,99	4 434,36	4 637,23	4 303,69	111,54

*Источник:* Статистический ежегодник Кыргызской Республики. 2012-2016.

Исходя из анализа таблицы 1, можно увидеть, каково реальное экономическое положение населения Кыргызстана. Поскольку население республики является основным потребителем услуг платных автомобильных дорог, от его состояния зависит предопределяющий фактор развития строительства и эксплуатации платных дорог в условиях ГЧП-проектов

2. *Факторы, предусматривающие финансовые условия реализации инвестиционного проекта.* Характерной чертой этого фактора можно считать разрыв предполагаемой прибыли, условия предоставления кредитов, финансовое состояние инвесторов. Суть предпринимательской деятельности заключается в получении желаемого результата и в

обеспечении соответствующего условия осуществления предпринимательской деятельности. От их финансовой состоятельности зависит реализация проекта по строительству платных дорожных объектов, так как финансовые возможности предопределяют по мобилизации требуемого капитала с одной стороны, и возможности получения доходов от реализации инвестиционных проектов – с другой. Чтобы создать благоприятный инвестиционный климат необходима политическая «стальная воля» и стабильность в Кыргызской Республике. Рассмотрим обстоятельства поступления иностранных инвестиций в экономику Кыргызстана (см. табл. 2.).

Таблица 2

Структура поступления иностранных инвестиций за период 2012-2016 гг., млн долл. США

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2016 в % к 2012
Всего	4 335,8	5 487,1	5 415,7	5 615,4	5 335,1	123,04
В том числе:						
прямые иностранные инвестиции	590,7	964,5	727,1	1573,3	814,0	137,8
в процентах к итогу	13,6	17,6	13,4	28,0	15,3	112,5
портфельные инвестиции	0,0	2,5	0,1	437,8	367,1	
в процентах к итогу	0,0	0,0	0,0	7,8	6,9	
другие инвестиции	3 665,5	4 474,9	4 612,2	3 557,9	3 954,8	107,9
в процентах к итогу	84,5	81,6	85,2	63,4	74,1	87,7
гранты, техническая помощь	79,6	45,2	76,3	46,4	198,8	249,7
в процентах к итогу	1,9	0,8	1,4	0,8	3,7	194,7

**Источник:** Статистический ежегодник Кыргызской Республики. 2012-2016.

Как показывает таблица 2, по сравнению к 2015 годом в 2016 году идет снижение поступления иностранных инвестиций. Резкое снижение прямых иностранных инвестиций говорит о том, что в стране нет благоприятного инвестиционного климата, нет гарантий государственных органов власти по обеспечению политической стабильности и финансовой устойчивости. В таких обстоятельствах привлечь иностранных частных инвесторов в капиталовложение строительства платных автомобильных дорог не представляется возможным.

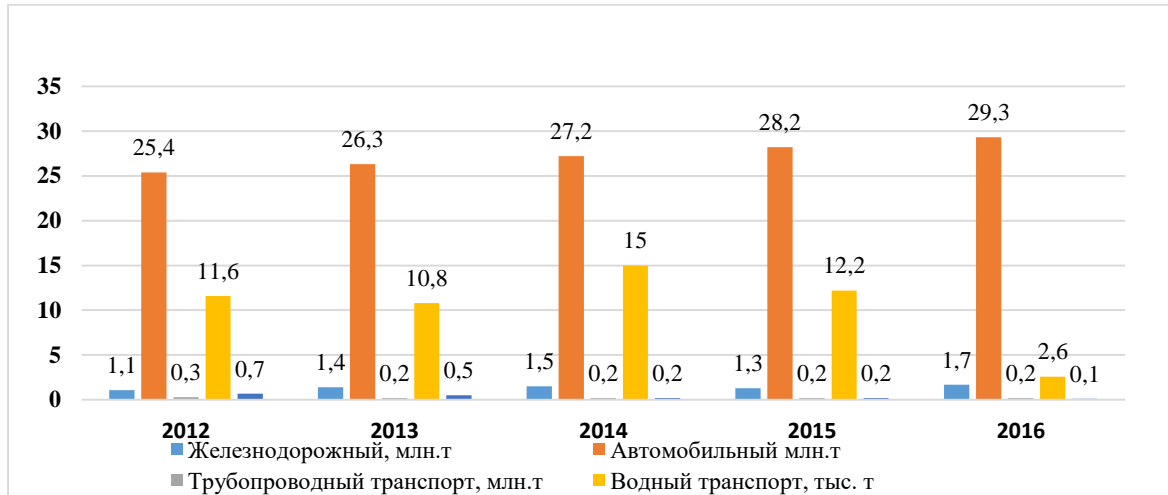
3. *Факторы, определяющие основные условия сооружения дорожного объекта то есть стоимость, продолжительность и качество строительства.* На их основе планируется будущая деятельность инвесторов по вложению инвестиций в сооружение объекта. Если инвестора не устраивает смета и соответствующие условия, он может отказаться от вложения инвестиций по проекту строительства дорожного объекта. Сторона, предоставляющая объект деятельности, может предъявлять соответствующие требования, которые должны соблюдаться при выполнении им обязанности и соответствовать определенными стандартными нормами качества строительства.

4. *Факторы, характеризующие плотность сети дорог в районе его тяготения, их транспортно-эксплуатационное состояние, ожидаемый грузо- и пассажирооборот.* При этом ошибочное представление

об ожидаемой или желаемой плотности сети дорог, транспортно-эксплуатационной состоянии, ожидаемой грузо- и пассажирооборот будут отрицательно сильно влиять на предполагаемую прибыль, в свою очередь эти определяют, какое количество транспортных средств в этот день проезжает по планируемой платной автомобильной дороге. Нынешнее состояние дорог не обеспечивает как такового качества условий обслуживания. Особенность географического положения Кыргызстана позволяет придать важное значение автомобильному транспорту, на долю которого приходится около 93% перевозок грузов всеми видами транспорта (рис. 1.).

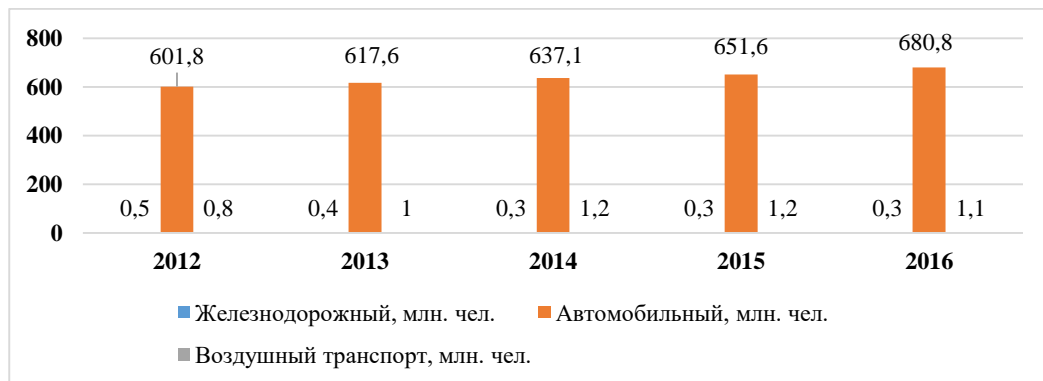
На основе анализа диаграммы рисунка 1 можно сделать вывод, что сегодняшняя перегрузка дорог приводит к необходимости создания сети платных автомобильных дорог, на основе государственно-частного партнерства.

Транспортная система Кыргызской Республики является важнейшей частью государственной политики. При этом доминирующую роль в транспортной системе играет автодорожный транспорт. Основная часть перевозок пассажиров в этом виде транспорта показана на рисунке 2. Улучшение дорожной отрасли и транспортной инфраструктуры являются неотъемлемой частью для стимулирования всех отраслей национальной экономики республики.



Источник: Статистический ежегодник Кыргызской Республики. 2012-2016 .

Рис. 1. Перевозки грузов всеми видами транспорта в Кыргызской Республике.



Источник: Статистический ежегодник Кыргызской Республики. 2012-2016.

Рис. 2. Перевозки пассажиров всеми видами транспорта в Кыргызской Республике, млн чел.

На диаграммах рисунков 1 и 2 можно увидеть, какую важную роль играет сегодня дорожный транспорт в повседневной жизнедеятельности населения Кыргызстана. Автомобильная дорога обеспечивает торгово-экономическую деятельность жителей семи областей Кыргызстана. На рисунке 2 можно видеть, что доля перевозок пассажиров в 2016 г. составляет 99% от всего вида транспорта. Из года в год растет потребность пользования дорожными услугами, однако, к сожалению, состояние наших дорог не соответствует современным инженерно-техническим требованиям.

Анализ диаграмм на рисунках 1 и 2 показывает

объективную необходимость строительства сети платных автомобильных дорог, так как сегодняшняя перегрузка дорог и их неудовлетворительное эксплуатационное состояние наносят значительный экономический ущерб национальной экономике Кыргызстана.

Таким образом, вышеперечисленные факторы являются основным условием, предопределяющим целесообразность создания сети соответствующих платных автомобильных дорог. От их состояния зависит развитие дорожной отрасли Кыргызстана. Следовательно, на первоначальном этапе оценки возможных вариантов эксплуатации и строительства платных автомобильных дорог за основу можно взять

практику и опыт зарубежных стран, учитывая все ранее перечисленные факторы. В связи с этим необходимо конкретно просчитать и проанализировать каждый из этих групп факторов.

Высокий уровень вовлеченности частного сектора инвестиционных проектов поможет эффективно осуществить государственные функции в области развития дорожной инфраструктуры, позволит прийти к обоюдному согласованию в реализации проектов строительства платных дорог.

Сегодня есть потребность в платных дорогах с использованием механизмов ГЧП и у государства, и у населения, и у частного инвестора. Потребность государства заключается в том, чтобы избежать нагрузки на бюджет, за счет которого ремонтируются и строятся дороги, населения – в передвижении безопасной, скоростной, качественной дорогой, частного инвест-

тора – в получении коммерческого эффекта. Государственно-частное партнерство при создании платных дорог станет важным инструментом в обеспечении ремонта, реабилитации и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений без дополнительной нагрузки на республиканский бюджет.

#### Литература:

1. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Дороги Республики: Сегодня и завтра... Бишкек, 2005. - С. 98.
2. Кривошеев В. Платные автомобильные дороги и автомобильное сообщение в целом [Текст] / В. Кривошеев // *Politekonom*. Росс.-герман. журнал по эконом. теории и практике. - 2001. - №3 (16). - С. 64-73.
3. Статистический ежегодник Кыргызской Республики. 2012-2016 / Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. - Бишкек, 2017.