

Сакибаев К.Ш.

**КЫРГЫЗСТАНДА ТӨЛӨМ АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДОРУН КУРУУДА ЖАНА
ЭКСПЛУАТАЦИЯЛООДО МАМЛЕКЕТТИК-ЖЕКЕ ӨНӨКТӨШТҮКТҮ
ӨНҮКТҮРҮҮ**

Сакибаев К.Ш.

**РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КЫРГЫЗСТАНА**

K.Sh. Sakibaev

**THE DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN THE
CONSTRUCTION AND OPERATION OF TOLL ROADS OF KYRGYZSTAN**

УДК: 334.723

Бул макалада өлкөнүн азыркы учурдагы экономикалык өнүгүү этабы жол шарттарын гана жакшыртпастан, белгилүү шаарлардын жана региондордун зыян тийгизген күнүмдүк социалдык-экономикалык көйгөйлөрүн чечүүчү төлөм автомобиль жолдорун өнүктүрүү боюнча мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн механизмдин колдонуу ыкмалары каралат.

Негизги сөздөр: *автомобиль, жол, экономика, финансы, концепция субсидии, төлөм, курулуш, мамлекеттик-жеке өнөктөштүк.*

В статье рассматриваются способы использования механизма государственно-частного партнерства по развитию платных автомобильных дорог, на современном этапе развития экономики страны, который приведет не только к улучшению дорожных условий, но и решению злободневных социально-экономических проблем отдельных городов и регионов.

Ключевые слова: *автомобиль, дорога, экономика, финансы, концепция субсидии, платный, строительство, государственно-частное партнерство.*

The article rassmatrivayutsya ways to use the mechanism of public-private partnership for the development of toll roads, at the present stage of development of the national economy, which will lead not only to improved road conditions, but also the solution of pressing social and economic problems of individual cities and regions.

Key words: *car, road, economy, finance, subsidies, concept, charge, construction, public-private partnership.*

Автомобильные дороги объединяют все районы и связывают страну с мировым сообществом, обеспечивая условия экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики. Они являются важнейшей составляющей развития экономики страны и требуют крупных инвестиционных вложений. В настоящее время все существующие дороги в Кыргызской Республике построены без привлечения частных инвестиций. Нагрузка на государственный бюджет не позволяет планировать крупные дорожные строительства, слабая обеспеченность дорогами генерирует высокие затраты на экономику региона в целом. Также потребность в крупном инвестировании автодорожного сектора объясняется неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог по сравнению с показателями страны СНГ. Качество дорожного покрытия является одним из показателей экономического благополучия страны.

Во всех мирах основным инфраструктурным показателем развития и государства, считаются дороги, которые выполняют роль коммуникации. На сегодня отечественные автомобильные дороги не соответствуют должным требованиям, то есть ее технический уровень не соответствует перспективным требованиям. В большинстве случаев из-за ее плохого потребительского и эксплуатационного свойства отечественные дороги не позволяют полноценно обеспечить пользователей (участников движения), а во многих случаях не отвечают и функциональному назначению отдельных автомобильных дорог.

Опираясь на богатый опыт строительства и эксплуатации коммерческих объектов дорожного хозяйства за рубежом, необходимо разработать для Кыргызстана оптимальные критерии и характеристики, которые позволили бы наиболее успешно и эффективно реализовывать проекты строительства платных объектов [1].

В условиях трансформации экономики и социальной сферы качественно разработанная дорожная политика, основанная на особенностях влияния дорожного хозяйства страны на ход экономических и социальных процессов в стране нужна нашей республике. Именно, в таких периодах ощущается нарастающий дефицит финансового обеспечения дорожного хозяйства и возникает острая потребность в привлечении в отрасль негосударственных инвестиционных ресурсов.

Необходимость поиска механизмов модернизации экономического развития, новых форм привлечения ресурсов еще раз подтвердили общую финансово-экономическую нестабильность последних лет и мировой кризис 2008-2009 гг. Пришло понимание, что особую роль в сложных экономических условиях может играть укрепление взаимодействия между государством и бизнесом, привлечение бизнеса для выполнения государственных задач, государственно-частное партнерство (ГЧП) [2].

Именно одной из альтернативных вариантов государственному управлению крупными инвестиционными проектами и чисто бюджетному финансированию являются совершенствование системы отношений и механизмов государственно-частного партнерства. Зарубежные исследования и опыты многих стран показали, что в особо сложных крити-

ческих условиях ГЧП может стать необходимым инструментом производства общественных благ. Развитие ГЧП и его использование в системе управления дорожным хозяйством частные секторы могут получать в долгосрочное владение и пользование государственными активами, обеспечивающие им прибыль и стабильность на длительный период времени, что особенно важно в условиях неустойчивости экономики. А государство получает возможность концентрировать свои усилия как на поддержании внутренней социальной и экономической стабильности, на важных инфраструктурных проектах, так и на изыскании новых эффективных подходов к поддержке национального производителя [3].

В Кыргызской Республике понятие ГЧП впервые в законодательстве появилось в Законе Кыргызской Республики «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике» от 22 февраля 2012 г. N 7

Помимо этих актов, регламентируют сферу ГЧП также можно выделить:

1. Закон Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Кыргызской Республики» от 15 ноября 2013 г. N 201

2. Постановление Правительства Кыргызской Республики «Об определении уполномоченных органов в сфере государственно-частного партнерства» от 14 сентября 2012 г. N 616

3. Постановление Правительства Кыргызской Республики «Об отдельных вопросах в сфере государственно-частного партнерства в Кыргызской Республике» от 28 января 2013 г. N 39

Тем не менее, все эти нормативно-правовые акты покрывают далеко не все возможные формы ГЧП.

Анализ показал, что в Кыргызской Республике в настоящее время имеют место ограничения роста экономики в связи с недостаточным развитием автомобильных дорог. Это обуславливает необходимость решения масштабных задач по ее развитию, требующих привлечения внебюджетных инвестиций и внедрения новых технологий, в том числе путем развития механизмов государственно-частного партнерства.

Вначале выделим ряд особенностей рассмотренных проектов в сфере развития автомобильных дорог в Кыргызской Республике, оказывающих существенное влияние на принципы и механизмы их финансирования:

- значительный объем капиталовложений и соответственно, значительные риски при строительстве;
- в большинстве случаев объекты транспортной инфраструктуры находятся в собственности государства и не могут быть переданы частной стороне;
- масштабность;
- длительный период возврата вложенных инвестиций;
- высокий риск неполучения прогнозируемых доходов, служащих источником возврата инвестиций.

Указанные особенности обуславливают высокую значимость тщательной проработки механизма финансирования объектов автомобильных дорог, как на стадии отбора проектов, так и в процессе их реализации. В настоящее время реализация государственной политики в области развития автомобильных дорог характеризуется привлечением значительного объема внебюджетных средств.

В настоящее время важнейшим приоритетным направлением совершенствования механизма регулирования инвестиционной деятельности дорожного хозяйства Кыргызской Республики, включая строительство и содержание автомобильных дорог, являются: создание необходимой нормативной правовой базы и системы управления качеством проектирования автомобильных дорог; повышение эффективности использования имущества, уровня кадрового обеспечения дорожно-транспортной сферы и эффективности расходования бюджетных средств, направленных на строительство и содержание автомобильных дорог; повышение пропускной способности автомобильных дорог.

Обеспечение эффективности управления развитием экономики страны посредством государственно-частного партнерства одна из главных задач государственной власти. Согласно мировому опыту государственно-частное партнерство представляет наиболее эффективную форму партнерских отношений органов государственной власти и представителей частного бизнеса, в развитии которой заинтересованы как публично-властные структуры, так и представители бизнес-структур.

Таким образом формирование эффективного механизма, инструментов и форм ГЧП способствует привлечению потенциальных инвесторов в инфраструктурные проекты, в том числе и социального значения. На современном этапе развития экономики вопросы модернизации и реконструкции транспортных, энергетических, социальных и других объектов общественной инфраструктуры остаются актуальными как для публично-властных структур на территории страны, так и для органов местного самоуправления. Достаточно весомым барьером для восстановления и реконструкции изношенных объектов государственных основных фондов являются дефициты местных бюджетов, уменьшение объема выделяемых из бюджета субсидий и дотаций. Это в свою очередь приводит к необходимости поиска новых источников финансирования для модернизации и строительства необходимой обществу инфраструктуры, которыми являются ГЧП.

Литература:

1. Каримов Б.Б., Калилов Ж.К., Кожобергенов С.К. Горные дороги Кыргызстана. – М.: Интрансдорнаука, 2012.– 336 с.
2. Диссертационная работа Ильшина Ю.В. Механизмы управления проектами ГЧП в условиях финансово-экономической нестабильности. -3с.
3. Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013. «Синяя книга» IRI. – Б.: 2013. – 84 с.

Рецензент: д.э.н., профессор Закиров А.З.