

КР УИА Ж. АЛЫШБАЕВ АТЫНДАГЫ ЭКОНОМИКА ИНСТИТУТУ

КЫРГЫЗСТАН ЭЛ АРАЛЫК УНИВЕРСИТЕТИ

Д.08.18.572 ДИССЕРТАЦИЯЛЫК КЕҢЕШИ

Кол жазма укугунда
УДК 631.1

САКИБАЕВ КАНАТБЕК ШЕРИКБАЕВИЧ

**КЫРГЫЗСТАНДА МАМЛЕКЕТТИК-ЖЕКЕ ӨНӨКТӨШТҮК
ШАРТТАРЫНДА АКЫ ТӨЛӨНҮҮЧҮ АВТОУНАА ЖОЛДОРУН
КУРУУНУН ЭКОНОМИКАЛЫК ЭФФЕКТИВДҮҮЛҮГҮ**

08.00.05 - экономика жана эл чарбасын башкаруу адистиги
(тармактар жана ишмердүүлүк чөйрөлөрү боюнча)

Экономика илимдеринин кандидаты окумуштуулук даражасын
изденип алуу үчүн жазылган диссертациянын
авторефераты

Бишкек – 2018

Диссертациялык иш Ош мамлекеттик университетинин «Ишканалардын экономикасы жана бизнести башкаруу» кафедрасында аткарылды

Илимий жетекчиси:

Закиров Адам Закирович

экономика илимдеринин доктору, профессор

Расмий оппоненттер:

Аюпов Асылбек Нургазиевич

экономика илимдеринин доктору, профессор

Кадыралиев Алмаз Токтобекович

экономика илимдеринин кандидаты, доцент

Жетектөөчү мекеме:

Н. Исанов атындагы Кыргыз мамлекеттик курулуш, транспорт жана архитектура университетинин «Менеджмент» кафедрасы, дареги: Бишкек шаары, Малдыбаев көч. 34 б.

Диссертация 2018-жылдын 27-июнунда саат 14-00дө КР УИАнын Дж. Алышбаев атындагы экономика институтунун жана Кыргызстан эл аралык университетинин алдындагы экономика илимдеринин доктору (кандидаты) окумуштуулук даражасын коргоо боюнча Д 08.18.572 диссертациялык кенешинин отурумунда корголот. Дареги: 7200011, Кыргыз Республикасы, Бишкек шаары, Чүй кең көчөсү, 265а, диссертациялык зал (1-кабат).

Диссертация менен КР Улуттук илимдер академиясынын Борбордук илимий китепканасынан таанышууга болот. 7200011, Кыргыз Республикасы, Бишкек шаары, Чүй кең көчөсү, 265а.

Диссертациялык кеңештин
окумуштуу катчысы,
экономика илимдеринин кандидаты

Оторчиева А.Ж.

ИШКЕ ЖАЛПЫ МҮНӨЗДӨМӨ

Изилденген теманын актуалдуулугу. Улуттук экономиканын автоунаа транспорттук потенциалын калыптандыруу процесси бардык өлкөлөрдүн өнүгүүсүнүн стратегиялык фактору болуп саналат. Автоунаа транспортунун үлүшүнө ташылган жүктөрдүн жалпы көлөмүнүн 93%, жүргүнчүлөрдү ташуунун 99% ашыгы туура келгендиктен, республикада аны өнүктүрүүгө өзгөчө маани берилет. Жол куруу тармагынын натыйжалуу иш алып баруусу жана туруктуу өнүгүүсү экономикалык өсүштү, өлкөнүн бүтүндүгүн жана улуттук коопсуздугун камсыз кылуунун, калктын жашоосунун деңгээлин жогорулатуунун жана жашоо шарттарын жакшыртуунун негизин түзгөн инфраструктураны өнүктүрүүнүн башкы шарты болуп саналат.

Автоунаа жолдору улуттук экономиканын бардык тармактарын, өндүрүш менен керектөөнү бирдиктүү комплекске бириктирип, региондордун зарыл болгон бардык маанилүү экономикалык байланыштарын камсыз кылат. Тилекке каршы, жолдордун басымдуу бөлүгү бардык деңгээлдердеги мамлекеттик бюджеттерде каралуучу керектүү каржы каражаттарынын жетишсиздигинен улам канааттандырарлык эмес абалда.

Тармакка мамлекеттик эмес инвестициялык ресурстарды тартууга абдан курч муктаждык келип чыгууда. Инфраструктуралык тармактарга инвестицияларды тартуунун негизги ыкмасы болуп мамлекет менен бизнестин өнөктөштүк өз ара байланыштары шарттарында ишке ашырылган жеке секторлордун инвестициялары саналат. Өнүккөн мамлекеттик-жеке өнөктөштүк улуттук экономикага зор оң таасирин тийгизет, жана жеке бизнестин артыкчылыктарын (компетенцияларын, натыйжалуу иштөө ыкмаларын, жаңычылдык жөндөмдөрүн) коомдук-маанилүү мамлекеттик функцияларды ишке ашыруу үчүн пайдаланат, инфраструктуралык тармактарга салым жасоо үчүн кошумча мүмкүнчүлүктөрдү жаратат.

Чет өлкөлөрдүн акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу жана эксплуатациялоо тажрыйбасын эске алып Кыргызстанда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн негизинде акы төлөнүүчү объектилерди куруу боюнча долбоорлорду ийгиликтүү жана эффективдүү ишке ашырууга шарт түзгөн тиешелүү моделдерди же механизмдерди иштеп чыгууга болот.

Демек, Кыргызстанда автоунаа жолдорунун жогорку сапаттагы тармактарын түзүүнүн жана өнүктүрүүнүн стратегиялык багыттарынын бири болуп мамлекет менен жеке сектордун өз ара байланышынын негизинде акы төлөнүүчү жолдорду куруу жана эксплуатациялоо эсептелет. Мунун баары тандалып алынган теманын актуалдуулугун, анын илимий жана практикалык маанилүүлүгүн тастыктайт.

Кыргызстандын азыркы шарттарында мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн мазмунун жана өзгөчөлүктөрүн талдоо жаатында ар түрдүү көз караштардын жана мамилелердин болушу, мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү автожолдорду куруунун экономикалык эффективдүүлүгүн изилдөөнүн теориялык-методологиялык көйгөйлөрүнүн татаалдыгын шарттайт.

Россиялык экономисттер В.Варнаровский, М.Велисов, В.Гасилов, М.Дерябина, А.Добрин, В.Кабашкин, А.Кизим, И.Левитин, В. Михеев,

И.Чернышев ж.б. эмгектери экономикалык категория катары МЖӨтүн спецификасын иликтөөгө арналган.

А. Аткинсон, Дж. Бюкенен, Дж. Гэлбрейт, Дж.М.Кейнс, Ф.Лист, К.Макконнелл, В.Ойкен, Дж. Стиглиц, Г. Таллок жана ж.б. чет өлкөлүк окумуштуулар тарабынан МЖӨтүн, ошондой эле анын улуттук экономикага таасиринин методологиялык негиздери иштелип чыккан.

Кыргызстанда рынок шарттарында МЖӨтү калыптандыруу жана өнүктүрүү маселеси салыштырмалуу аз убакыттан бери карала баштады. А.А. Асанова, Т.Ш. Абдыров, Т. С. Дыйканбаева, Т.К. Койчуев, М.Т.Койчуева, Г.В. Кумсков, Р.Ш.Базарбаева, С.Е. Савина ж.б.у.с. изилдөөлөрүндө МЖӨ көйгөйү экономикалык системаны модернизациялоо жана экономикалык реформаларды жүргүзүү контекстинде чагылдырылган. Республикада МЖӨтүн айрым аспектилерин изилдөөгө ата мекендик окумуштуу-экономисттер: Ч.М. Алкадырова, М.К. Кунакунов, К.О.Орозбаев, Бакас уулу Бахтияр, А. Келдибеков, Е.Е. Тогузбаев, Б.Б. Байчубекова ж.б. зор салым кошушкан.

Диссертациянын темасынын ири илимий программалар жана илимий-изилдөө иштери менен байланышы. Диссертациялык изилдөөнүн темасы Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн 2018-2023-жылдарга «Жаны доорго – кырк кадам» Программасын, Кыргыз Республикасынын 2020-ж. Чейин инновациялык өнүгүүсүнүн концепциясын ишке ашыруу менен байланышкан.

Изилдөө темасынын актуалдуулугу, анын жетишерлик иликтене электиги изилдөөнүн максатын жана маселелерин аныктады.

Диссертациялык изилдөөнүн максаты. Кыргызстанда акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгүн жогорулатуу үчүн мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизмдерин кийирүүнүн максатка ылайыктыгын аныктоо.

Диссертациялык изилдөөнүн маселелери. Коюлган максат төмөнкү маселелерди аныктады:

- акы төлөнүүчү автоунаа жолдорунун эффективдүүлүгүнүн айрым теориялык аспектилерин тактоо;
- акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн ролун негиздөө;
- Кыргызстандагы автоунаа жолдорунун азыркы мезгилдеги абалын жана аларды куруудагы көйгөйлөрдү талдоо;
- Кыргызстанда мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизмдин пайдалануу менен акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун кийирүүнүн максатка ылайыктыгын ачып көрсөтүү;
- мамлекет менен бизнестин өз ара аракеттенүү механизмдин кийирүү аркылуу эффективдүүлүктү жогорулатуунун негизги багыттарын аныктоо.

Иштин илимий жаңылыгын акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда МЖӨтү кийирүүнүн негизги багыттарын теориялык негиздөө жана калыптандыруу түздү, анын ичинде:

1. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорунун эффективдүүлүгүнүн теориялык негиздеринин экономикалык мазмунуна тактоолор киргизилди

2. Өлкөдө акы төлөнүүчү автожолдорду курууну ишке ашырууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн формаларынын артыкчылыктары жана кемчиликтери ачып көрсөтүлдү

3. Кыргызстандагы автоунаа жолдорунун азыркы абалына жана курулушуна комплекстүү баа берилди

4. Акы төлөнүүчү альтернативдик автоунаа жолдорун мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизмдин пайдалануу менен куруунун эффективдүүлүгү бааланды

5. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү кийирүү боюнча сунуштар иштелип чыкты.

Илимий изилдөөнүн практикалык мааниси. Алынган жыйынтыктарды акы төлөнүүчү жолдор долбоорун ишке ашыруу боюнча инвестицияларды тартууда пайдаланууга болот. Иштелип чыккан сунуштар менен рекомендациялар бийлик органдары жана бизнес инвесторлор тарабынан кабыл алынуучу чечимдердин негиздүүлүгүн жогорулатууга шарт түзөт. Диссертациянын материалдары республикалык жана жергиликтүү бийлик органдарынын ишмердүүлүгүндө аймактарды социалдык-экономикалык өнүктүрүү программаларын жана пландарын калыптандырууда, ошондой эле «Аймактык экономика», «Макроэкономика» жана «Улуттук экономика» дисциплиналарын окутууда колдонулушу мүмкүн.

Алынган натыйжалардын экономикалык маанилүүлүгү аларды мамлекеттик башкаруу органдары тарабынан өлкөнүн автоунаа жолдорун өнүктүрүүнүн программаларын жана стратегияларын иштеп чыгууда пайдалануу мүмкүн экендигинде турат. Мындан тышкары аларды Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин структуралык бөлүмдөрү тармакты жана бүтүндөй улуттук экономиканы андан ары өнүктүрүүдө колдонсо болот.

Диссертациянын коргоого алынып чыгуучу негизги жоболору:

– акы төлөнүүчү жолдордун эффективдүүлүгүнүн теориялык аспектилеринин негизинде акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун ишке ашыруу калктын, мамлекеттин, инвесторлордун муктаждыктары менен кызыкчылыктарын канааттандырууга; жол шарттарынын жакшырышынын натыйжасында жүктү жана жүргүнчүлөрдү ташуу чыгымдарын кыскартууга; жүргүнчүлөрдүн жолдо убакыт жоготууларын төмөндөтүүгө; жол-транспорт кырсыктарынан зыянды азайтууга мүмкүнчүлүк түзөт экендиги аныкталды;

– акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда МЖӨтүн артыкчылыктары аныкталды: оң бюджеттик жана социалдык-экономикалык эффект; коомдук пайдалануудагы объектилерди куруу үчүн жеке капиталды тартуу; тобокелчиликтердин бир бөлүгүн жеке инвесторлордун жоопкерчилиги чөйрөсүнө өткөрүп берүү; ошондой эле МЖӨтү кийирүүнү кечендетүүчү факторлорго мамлекеттик бийлик органдарынын коррупцияланышы; мамлекеттик экономикалык саясатты жүргүзүүдө удаалаштыктын жана үзгүлтүксүздүктүн жоктугу; квалификациялуу кадрлардын жетишсиздиги; МЖӨ долбоорлорунун натыйжаларын объективдүү баалоо принциптеринин жоктугу; узак мөөнөттүү долбоорлорду ишке ашырууда тобокелчиликтердин болушу жана өнөктөш тараптардын ортосунда тобокелчиликтердин үлүштөрүн аныктоодо жана бөлүштүрүүдө карама-каршылыктардын болушу кирери аныкталды;

– учурдагы автожолдор эскирген, алар бекемдик мүнөздөмөлөрү боюнча да, жүрүү шарттары боюнча да талаптарга жооп бербейт экендиги далилденди. Жолдордун бетинде чункурларды оңдо-түзөөдөн көптөгөн жамачылар бар. Асфальт каптоосунда жыл сайын жарака, тешик жана колеялуулук түрүндөгү оңдоону талап кылган дефектилер пайда болууда. Жолдор кыймылдын коопсуздугун камсыздай албайт, буга катталган жол-транспорт кырсыктарынын жылдан-жылга көбөйүшү далил, мунун баары акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун, жол инфраструктурасын өнүктүрүүнүн максатка ылайыктуулугун дагы бир жолу тастыктайт;

– мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизм пайдалануу менен акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгүн баалоонун негизинде жолдордун перспективдүү тилкелери аныкталды жана анын техникалык ишке ашырылышы жана экономикалык жактан максатка ылайыктыгы тууралуу тыянактар чыгарылды;

– МЖӨтү кийирүүнүн концепциясын жана стратегиясын иштеп чыгуу, укуктук-ченемдик базасын өркүндөтүү, пилоттук долбоорлорду ишке ашыруу, Кыргыз Республикасынын Экономика министрлигинин алдында МЖӨ өнүктүрүү боюнча борбор түзүү, болочок өнөктөштөрдүн ортосунда өз ара байланыштарды түзүү боюнча иш-чаралардын комплексин иштеп чыгуу, МЖӨ жаатында адистерди (бакалаврларды жана магистрлерди) даярдоону жолго коюу сунуш кылынды.

Издөнүүчүнүн жеке салымын акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун мамлекеттик-жеке өнөктөштүк менен айкалыштыруунун эффективдүүлүгүн жогорулатуунун теориялык аспектилерин тактоо; автожолдорду курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү өнүктүрүүнүн көйгөйлөрүн аныктоо; акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизм пайдалануу менен куруунун экономикалык максаттуулугун ачып көрсөтүү; экономикалык эффективдүүлүгүн баалоонун негизинде жолдордун перспективдүү тилкелерин куруунун техникалык жактан ишке ашырылышын аныктоо түздү.

Издөөнүн натыйжаларын сыноодон өткөрүү. Диссертациялык иштин негизги жоболору төмөнкү конференцияларда жана семинарларда баяндалды:

1. Кыргызстанда эл аралык автоунаа жолдору тармактарын өнүктүрүүнүн көйгөйлөрү/«Евразия экономикалык интеграциясынын тенденциялары: көйгөйлөрү, реалиялары жана перспективалары» эл аралык илимий-практикалык конференциясы, Ош мамлекеттик университети – Ош, 2016

2. Совершенствование управления и финансирования дорожной отрасли Кыргызстана // «Современные инновации: теоретический и практический взгляд» эл аралык илимий-практикалык конференциясы – Москва, 2017.

Издөөнүн натыйжаларын жарыялангышы. Диссертациялык изилдөөнүн негизги жоболору автордун ЖАК тарабынан рецензияланган журналдардагы 15 илимий публикацияларында чагылдырылды.

Иштин түзүлүшү жана мазмуну. Иш киришүүдөн, 3 бөлүмдөн, тыянактар менен сунуштардан, 127 аталыштан турган колдонулган булактардын тизмесинен турат. Диссертациялык иштин жалпы көлөмү 150 бет.

ИШТИН НЕГИЗГИ МАЗМУНУ

Киришүүдө изилдөөнүн актуалдуулугу негизделип, анын максаты жана маселелери, иштин илимий жаңылыгы ачып көрсөтүлдү, коргоого алынып чыгуучу негизги жоболору аныкталды, теориялык жана практикалык маанилүүлүгү тастыкталды.

Биринчи **«Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгүнүн теориялык негиздери»** бөлүмүндө мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун эффективдүүлүгүнүн изилдөөнүн усулдары, акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууга жеке инвестицияларды тартууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү пайдалануунун чет өлкөлүк тажрыйбасы каралды.

Рынок экономикасында экономикалык эффективдүүлүк минималдык өндүрүштүк чыгымдар менен кирешени (пайданы) максималдаштырууну билдирет. Жол чарбасына салынган инвестициялардын эффективдүүлүгүн жогорулатуу аны аныктоонун методологиясын өркүндөтүү менен тыгыз байланышкан, ал, бир жагынан, инвестициялардын эффективдүүлүгүн баалоо боюнча усулдук көрсөтмөлөрдүн негизги жоболоруна толугу менен ылайык келиши керек, ал эми экинчи жагынан – жол чарбасынын тармактык өзгөчөлүктөрүн эске алууга жана жол куруу инвестициялык саясатынын талаптарына жооп берүүгө тийиш.

Жол чарбасынын экономикалык эффективдүүлүгүнүн мазмуну көрсөтүлгөн жол кызматтарынын натыйжалары жана жолдорду курууга жана ондоп-түзөөгө кеткен чыгымдар менен байланышкан. Жалпы теорияга ылайык, эффективдүүлүк натыйжалардын чыгымдарга катышы менен аныкталат. Мында акы төлөнүүчү жолдорду куруунун эффективдүүлүгү деп натыйжалар максимумга, ал эми чыгымдар минимумга умтулган абалды түшүнөбүз.

Биз курулуштун эффективдүүлүгүн баалоого төмөнкү этаптардан турган усулдук көз карашты сунуш кылабыз: жалпы жана сценарийлик көз караш; социалдык-экономикалык эффективдүүлүктү баалоо; акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу долбоорунун финансылык эффективдүүлүгүн баалоо. Долбоорду баалоонун методикасын биз төмөнкү удаалаштыкта чагылдырдык:

1. Долбоорду баалоонун жалпы жана сценарийлик жолдорун аткаруу. Баалоо мамлекеттин, каржы уюмдарынын, инвесторлордун кызыкчылыктарын алардын ортосунда оптималдык балансты сактоо түрүндө камсыз кылышы керек

2. Долбоордун социалдык-экономикалык эффективдүүлүгүн баалоону ишке ашыруу. Эгерде инвестициялык долбоор социалдык-экономикалык эффективдүүлүктү баалоонун критерийлери боюнча канааттандыралык эмес болсо, анда бул мамлекеттин долбоорго катышуусу максатка ылайык эмес дегенди билдирет. Эгерде долбоор жалпысынан натыйжалуу болсо, жана жеке сектор аны колдоого даяр болсо, анда мамлекет жеке салым жасоого колдоо көрсөтүшү мүмкүн.

3. Долбоордун финансылык эффективдүүлүгүн баалоо. Баалоо долбоорду инвестордун (инвесторлордун) менчик каражаттарынын эсебинен ишке ашыруу

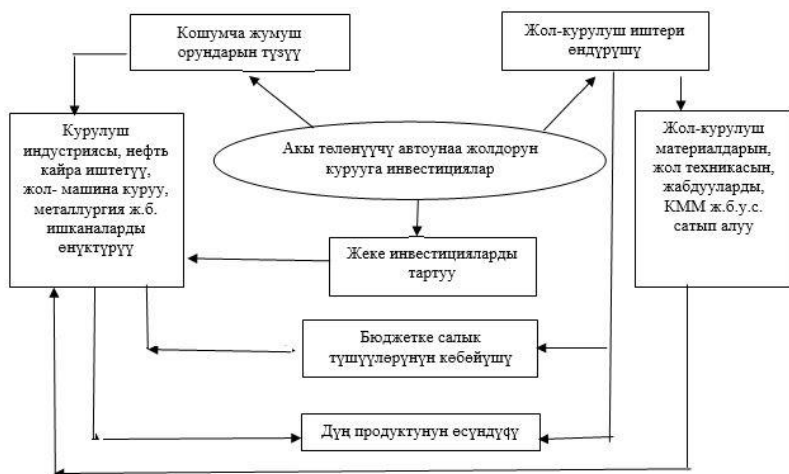
мүмкүнчүлүгүн көрсөтүүгө тийиш. Бул этап долбоорду андан ары иштеп чыгуунун максатка ылайыктыгына жооп бериши керек.

Жол чарбасынын иш-аракетинин эффективдүүлүгү маселеси акырында жол чарбасынын чыгымдары менен бул салымдар берген пайданын катышы менен байланышкан.

Жол чарбасынын чыгымдарын, анда алынган пайданы аныктоо татаал. Жол чарбасынын өнүгүүсү ташуунун наркын төмөндөтүүдөн башка да бир топ оң эффектилерди берет, алар дайыма эле сандык түрдө бааланбашы жана эске алынбашы мүмкүн, бирок, өз кезегинде, региондун экономикасында дүң продуктунун өсүшүн камсыз кылууга шарт түзөт (1-чийме).

Демек, акы төлөнүүчү жол куруунун негизги пайдасын коммерциялык эмес, коомдук, жана бюджеттик эффектилер жаатында, б.а. башка тармактар, социалдык чөйрө жана экология үчүн жол долбоорлорун ишке ашыруунун төмөнкү натыйжалары түзөт:

- жол-транспорт кырсыктарынын санынын кыскарышы;
- материалдык өндүрүштөрүндө таза продукциясынын өсүшү, башкача айтканда ташуунун арзандашынын жана жеткиликтүүлүктүн жогорулашынын натыйжасында башка (транспорттук эмес) ишканаларда өндүрүштүн көлөмүнүн көбөйүшү;
- калктын жүргүнчүлүк байланыштарга убактысынын үнөмдөлүшү;
- эски өндүрүштүн кирешелүүлүгүн жана жаңыларын түзүү мүмкүнчүлүгүнүн жогорулашы.



1-чийме. Региондун экономикасынын акы төлөнүүчү автоунаа жолдоруна салым жасоодо өнүгүшү

Булагы: автор тарабынан түзүлгөн

Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк – өлкөнүн экономикасынын ар кайсы чөйрөлөрүндө конкреттүү маселелерди чечүүдө белгилүү натыйжаларга жетүүдөгү мамлекет менен жеке бизнестин өз ара байланышынын эффективдүү формасы. Мамлекет менен бизнес кызматташтык боюнча келишим түзүшөт, анын алкагында мамлекет маселелерди аныктайт. Жеке өнөктөш, инвестиция жасоо менен, конкреттүү иш жүргүзөт. Натыйжада маанилүү коомдук долбоор ишке ашырылат, ал эми бизнес киреше алат.

Буга байланыштуу МЖӨтүн бардык түзүүчү элементтерин терең жана ар тараптан карап чыгуу жана ачып көрсөтүү абдан маанилүү, бул андан ары мамлекет менен бизнестин экономиканын ар түрдүү тармактарында кызматташуу мүмкүнчүлүктөрүн толугураак ишке ашырууга шарт түзөт.

Өнүккөн өлкөлөрдүн тажрыйбасынын анализи акы төлөнүүчү унаажолдорун курууну активдүү өнүктүрүү үчүн мамлекет менен жеке бизнестин өнөктөштүк мамилелеринин өнүгүү деңгээли чоң мааниге ээ деп тыянак чыгарууга мүмкүндүк түздү. МЖӨ-долбоорлорун ишке ашыруу - республиканын инфраструктурасын ар кайсы аспектилерден модернизациялоого шарт түзөт жана аймактык-административдик бирдиктердин социалдык-экономикалык өсүшүнүн жана өнүгүшүнүн перспективдүү багыты болуп саналат.

Чет өлкөлөрдүн жана коңшу өлкөлөрдүн тажрыйбасы мыкты мыйзам базасы жеке инвесторлор үчүн алар МЖӨ-долбоорун түзүп, каржылай жана башкара ала тургандай түшүнүктүү жана болжонуучу чөйрөнү камсыз кылуунун негизи болуп саналарын көрсөттү. Кыргыз Республикасы өлкөдө МЖӨтү мыкты эл аралык тажрыйбаны эске алуу менен өнүктүрүү боюнча алгачкы кадамдарды жасоодо.

2012-жылы Кыргыз Республикасынын "Кыргыз Республикасында мамлекеттик-жеке өнөктөштүк жөнүндө" мыйзамы (мындар ары – МЖӨ жөнүндө мыйзам) кабыл алынып, МЖӨтүн институционалдык базасы түзүлгөн, ага ылайык ыйгарым укуктуу мамлекеттик органдар аныкталган, ошондой эле 2014-жылы МЖӨ долбоорлорун даярдоону каржылоо фонду түзүлгөн.

Дүйнөлүк тажрыйба мамлекеттик-жеке долбоорлорду уюштуруу мисалдарына бай. Көпчүлүк мамлекеттерде максаты МЖӨ өзгөчөлүктөрүн изилдөө, аны өнүктүрүү жана өркүндөтүү болуп саналган эл аралык институттар иш алып барат. Аларга төмөнкүлөрдү мисал кылууга болот:

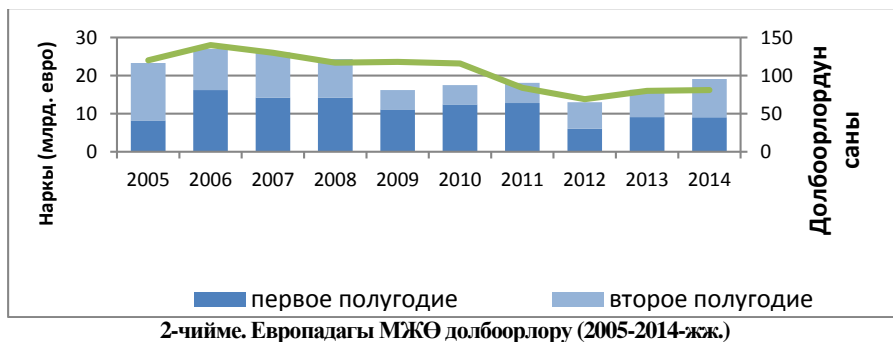
- Европа мамлекеттик-жеке өнөктөштүк эксперттик борбору (European PPP Expertise Centre);

- АКШ мамлекеттик-жеке өнөктөштүк улуттук кеңеши (The National Council PPP).

Бул уюмдарда акы төлөнүүчү долбоорлорду эффективдүү ишке ашыруу шартында жеке жана мамлекеттик өнөктөштөрдүн ортосунда долбоорлордун кооптуулуктарын эки тарап үчүн тең пайданы камсыз кылуу менен бөлүштүрүүгө басым жасалат.

Дүйнөлүк тажрыйба мамлекеттик-жеке өнөктөштүк өлкөнүн инфраструктурасын өнүктүрүүгө мамлекеттик жана жеке инвестицияларды тартуунун эң мыкты жолдорунун бири болуп саналарын көрсөттү. 2- чиймеде

ЕСда 2005–2014-жж. ишке ашырылган МЖӨ-долбоорлордун көлөмдөрү келтирилди. Көлөмдөр акчалай (биринчи жана экинчи жарым жылдыкка) жана сандык түрдө чагылдырылды.



2-чийме. Европадагы МЖӨ долбоорлору (2005-2014-жж.)

Булагы: European PPP Expertise Centre. Review of the European PPP Market in 2014 [Текст] – Luxembourg. – 2015. – 12-б.

ЕСда МЖӨ долбоорлорунун өнүгүүсүнүн динамикасы экономикалык процесстердин жеке бизнеске таасирин чагылдырат: кризистердин толкундары долбоорлордун азайышына жана кайра калыбына келишине алып келип турган.

Ошентип, акыркы 15–20 жыл ичинде топтолгон эл аралык тажрыйба, экономикалык өнүгүү үчүн пайдаланылбай калган резервдердин ресурстук базасын кеңейтүүнүн жана мобилизациялоонун, мамлекеттик жана муниципалдык (коомдук) менчикти башкаруунун эффективдүүлүгүн жогорулатуунун негизги механизмдеринин бири болуп мамлекеттик-жеке өнөктөштүк саналарын тастыктоодо. Мындай өнөктөштүк коомдук секторго кошумча ресурстарды тартууга, бюджеттик көйгөйлөрдүн курчутугун басандатууга, мамлекеттик башкаруу менен чарба жүргүзүүнүн жеке принциптеринин потенциалын, инвестицияларды, менеджментти, инновацияларды бириктирүүгө шарт түзөт.

Экинчи «Кыргызстанда акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгү» бөлүмүндө автоунаа жолдорунун азыркы учурдагы абалы талданып, мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү унаа жолдорун куруу зарылдыгын шарттаган негизги факторлордун анализи каралды. Түндүк-Түштүк акы төлөнүүчү альтернативдик автоунаа жолдорун куруу долбоорунун экономикалык эффективдүүлүгү бааланды.

Автоунаа жол тармагынын азыркы мезгилдеги абалы аны каржылоонун учурдагы механизмдерин, инструменттерин өркүндөтүү жана жаңы ыкмаларын иштеп чыгуу зарылдыгын шарттайт. Кыргыз Республикасында инфраструктураны жакшыртууну камсыз кылуунун башкы вектору болуп жол чарбасына бюджеттен тышкаркы инвестицияларды кеңири тартуу саналат. Бирок, жеке сектор жол чарбасына өзүнүн капиталын салышы үчүн жол долбоорлорунун эффективдүүлүгүн жогорулатуу талап кылынат.

Өлкөдөгү жолдор бекемдик мүнөздөмөлөрү боюнча да, анда жүрүү шарттары боюнча да эскирген. Жолдордун тегиздиги I-категориядагы жолдору үчүн талаптарга жооп бербейт. Жолдордун бетинде тешиктерди оңдоп-түзүүдөн көп сандаган жамактар бар, коелялуулук тегиз эмес үстүртөн иштетүү менен капталган. Асфальт каптоолдорунда жыл сайын жарака, тешик жана коелялуулук түрүндө оңдоону талап кылган дефектилер пайда болот.

Жалпылап айтканда, жолдордун каптоосунун канааттандырылык эмес абалы жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кыла албайт, буга автоунаа жолдорунун ушул тилкесинде катталган жол-транспорт кырсыктарынын мындан ары – ЖТК) жылдан-жылга көбөйүшү далил.

Алсак, КР Улуттук статистика комитетинин маалыматтарына ылайык 2012-жылдан 2015-жылга чейин «Бишкек-Ош» жол тилкесинде ЖТКнын натыйжаларында каза болгондордун санынын жылдык өсүшү орто эсеп менен 11%, жаракат алгандар – 9% көбөйүп отурган (1-табл.)

1-таблица. «Бишкек-Ош» тилкесиндеги жол-транспорт кырсыктары

Показатели	2012	2013	2014	2015
«Бишкек-Ош»жол тилкесинде ЖТКнын саны, анын ичинен:	612	684	697	761
Жаракат алгандар	565	456	597	670
Каза болгондор	113	98	114	128

Булагы: автор тарабынан Улуттук статистика комитетинин маалыматтарынын негизинде түзүлгөн

Кыргыз Республикасында автоунаа жолдорун өнүктүрүүдө эң көп көлөмдөгү бюджеттик каржылоо автожол тармактарына (автоунаа жолдоруна, жана жол объектилерин бөлөк жайгаштырууга) каралган. Автоунаа жолдорун курууга жана эксплуатациялоого бөлүнгөн бюджеттик каржы ресурстары 2-таблицада чагылдырылды.

2-таблица. 2010–2016–жж. Кыргыз Республикасында автоунаа жолдорун курууга жана эксплуатациялоого бөлүнгөн бюджеттик каржы ресурстары, млн. сом

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Каржылоонун көлөмү	1552,5	1349,6	1865,2	2094,2	2122,3	3587,6	4435,6
Учурдагы бюджет боюнча	1352,5	1174,6	1865,2	1683,7	1840,8	1892,7	1733,6
Мамкапсалымдар боюнча	200	175	181,5	257,8	281,5	1694,9	2702,0
Аткарылган иштердин көлөмү, км	438,3	270	390,3	383,3	511,7	624,4	575,6
Асфальт-бетон, км	64,2	63	140,4	122,4	155,7	289,6	228
ШПО, км	217,7	70	119	166,5	225,7	188	185,5
Кара шагыл, км	4,9	2	2	6	14,3	20,1	19,7
Шагыл, км	151,5	135	128,9	88,4	166,6	105,7	97,2

Булагы: КР Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин маалыматы, 2017-ж.

Таблицадан 2010–2016-жж. Кыргыз Республикасында автоунаа жолдорун курууга жана эксплуатациялоого учурдагы бюджет боюнча жана мамлекеттик капиталдык салымдар боюнча каржылоонун көлөмү көбөйгөнү көрүнүп турат, анткен менен аткарылган иштердин көлөмү өзүнүн сапаты боюнча канааттандырбайт. Мындан тышкары жылдан-жылга жолдорду ондоп-түзөөгө бөлүнгөн каржылоонун көлөмү көбөйүп жатат, бирок мамлекет автоунаа жолдорунун тиешелүү сапатын жана жүргүнчүлөрдүн кыймылынын коопсуздугун камсыз кылууга жөндөмсүз.

Кыргызстандын географиялык жайгашуусунун өзгөчөлүктөрү автоунаа транспортунун маанисин жогорулатат, анын үлүшүнө Кыргыз Республикасында транспорттун бардык түрлөрү менен ташылган жүктүн 93%, жүргүнчүлөрдүн 99% туура келет (3 жана 4-чиймелер).



3-чийме. Кыргыз Республикасында транспорттун бардык түрлөрү менен жүк ташуулар

Булагы: автор тарабынан Улуттук статистика комитетинин маалыматтарынын негизинде түзүлгөн



4-чийме. Кыргыз Республикасында транспорттун бардык түрлөрү менен жүргүнчүлөрдү ташуулар (миллион адам)

Булагы: автор тарабынан Улуттук статистика комитетинин маалыматтарынын негизинде түзүлгөн

Диаграмманын анализи акы төлөнүүчү автоунаа жолдор тармагын куруунун объективдүү зарылдыгын көрсөтүп турат, анткени бүтүнкү күндөгү жолдордун ашыкча жүктөмү жана алардын канааттандырарлык эмес эксплуатациялык абалы КР улуттук экономикасына олуттуу экономикалык зыянын тийгизүүдө.

Азыркы мезгилде өлкөнүн түндүк жана түштүк региондорун бириктирүүчү экинчи автоунаа жолдорун куруу зарылдыгы курч экендиги талашсыз. Аны куруу зарылдыгы түндүк менен түштүктү бириктирген республика ичиндеги жападан жалгыз Бишкек-Ош трассасы улам көбөйүп бараткан транспорт агымын көтөрө албай жаткандыгы менен түшүндүрүлөт.

Долбоордо каралып жаткан түндүк-түштүк альтернативдик жолунун узундугу 369 км, долбоордун наркы 400 млн. АКШ долл. түндүк-түштүк долбоорунун узактыгы жана наркы кененирээк 3-таблицада каралды.

3-таблица. Жол куруунун жана реконструкциялоонун наркы

Тилкенин аталышы	Жайгашкан жери км ден км ге чейин	Узактыгы, км	Наркы, млн.АКШ долл.	
			жалпы	1 км
Кочкор-Арал	64км-195 км	131 км	113.000	0.863
Арал-Жалал-Абад	195 км-433 км	238 км	287.000	1.206
Баары		369	400.000	1.084

Булагы: «Балыкчы – Жалал-Абад» альтернативдик автожолу долбоорун талдоонун негизинде түзүлгөн

Акы төлөнүүчү жолдор транспорт жолдорун, жана тиешелүү түрдө түштүк региондорунан Нарын жана Ысык-Көл облустарына жүргүнчүлүк жана жүк ташууларга чыгымдарды кыскартууга шарт түзөт. Аны куруу менен иштетилип жаткан кен байлыктарга: "Кара-Кече" көмүр кени, "Миңкуш" уран кени, "Макмал" алтын кени, ошондой эле Камбар-Ата жана Тогуз-Торо ГЭС тилкелеринин жеткиликтүүлүгү жакшырат. Мындан тышкары, бул трасса чоң эл аралык мааниге ээ. Бул жолдордун Казакстан, Россия, Тажикстан, Өзбекстан жана КЭРнын жолдору менен кошулушу өлкөгө транспорттук тунгуюктан чыгууга мүмкүндүк берет.

2014-жылы Кыргызжолтрансподолбоор институту тарабынан суткалык жана сезондук өзгөрүү коэффициенттери суткалык интенсивдүүлүктү (КСИ) орточо жылдык интенсивдүүлүккө (КОЖИ) өзгөртүп түзүү үчүн Кыргызстандын ар түрдүү жолдорунда жол кыймылын көп жылдык (10 жылдан ашык) изилдөөлөрдүн негизинде изилденди жана талданды.

4-таблица. Базалык 2019-жылы ар кайсы тилкелерде кыймылдын орточо жылдык интенсивдүүлүгү (КОЖИ) (чыгып кеткен жана топтолгон агымды эске алганда)

Тилкелер, км	Жеңил унаалар	Пикаптар, миниваг.об.	Автобустар	Жүк унаалары	Жүк жарым чирк.	Баары
0-195 км	2691	759	26	764	505	4745
195-433 км	2498	795	27	714	338	4371

Булагы: «Түндүк-Түштүк Юг «Балыкчы – Жалал-Абад» альтернативдик автоунаа жолун куруу долбоорунун ТЭН

МЖӨ механизмдерин пайдалануу менен акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу долбоорунун эффективдүүлүгүн баалоо үчүн төмөнкү жалпыга белгилүү ыкмалар колдонулду: өзүн-өзү актоонун жөнөкөй мөөнөтү *PBP (Payback Period)*; өзүн-өзү актоонун дисконттук мөөнөтү *DPBP (Discounted Payback Period)*; таза

келтирилген нарк *NPV (Net Present Value)*; кирешелүүлүктүн ички нормасы *IRR (Internal Rate of Return)*; пайдалуулук индекси *PI (Profitability Index)*.

Долбоордун өзүн-өзү актоочулугу автоунаанын өтүшү үчүн акы алуунун эсебинен жүрөт жана жүк жана жүргүнчү ташуулардын көлөмүнөн жана алардын интенсивдүүлүгүнөн түздөн-түз көз каранды. Базалык сценарийдеги кыймылдын интенсивдүүлүгү жогоруда 4-таблицада берилген.

Жолдо жүрүү үчүн акынын өлчөмү жол кызматтарынын чыгымдарына, жана пайдалуулугуна жараша аныкталат. Жолдо жүрүү үчүн тарифти бекитүү боюнча чет өлкөлүк тажрыйбаны эске алып (0,10 долл./км; 2 – ошол эле, 0,05 долл./км; 3 – ошол эле, 0,03 долл./км), базалык тариф катары жеңил автоунаалар үчүн 0,7 сом/км, жүк ташуучу унаалар үчүн 1,3 сом/км алынды.

5-таблица. МЖӨ механизмдин пайдалануу менен Түндүк-Түштүк акы төлөнүүчү автоунаа жолу долбоорун ишке ашыруудан алынуучу акча агымдары

Мезгил	Акча агымдарынын аталышы					
	Инвестициялык ишмердүүлүктүн агымы	Жол акысы үчүн орточо тариф, 1 сом/км	Кыймылдын жалпы интенсивдүүлүгү, авт./сут.	Жолдо жүрүү үчүн төлөм, млн. долл./жылына	Башка келип түшүүлөр, млн. долл.	Бардык келип түшүүлөр, млн. долл.
0	160,0		9116			
1		369	9116	17626920	0,034	17660920
2		369	9480	18330760	0,039	18369760
3		369	9900	19142882	0,058	19200882
4		369	10400	20109694	0,079	20188694
5		369	10600	20496419	0,101	20597419
6		369	10800	20883144	0,112	20995144
7		369	11300	21849956	0,118	21967956
8		369	12000	23203493	0,131	23334493
9		369	12800	24750393	0,186	24936393
10		369	13900	26877380	0,294	27171380
11		369	14800	28617642	0,438	29055642
12		369	15950	30841310	0,586	31427310
13		369	17000	32871616	0,735	33606616
14		369	17900	34611878	0,986	35597878
15		369	18800	36352140	1,14	37492140
16		369	19700	38092402	1,36	39452402
17		369	20600	39832664	1,59	41422664
18		369	21150	40896157	1,80	42696157
19		369	21550	41669607	1,97	43639607
20		369	22000	42539738	2,103	44642738
21		369	22100	42733100	2,167	44900100
22		369	22070	42675092	2,218	44893092
23		369	22000	42539738	2,224	44763738
24		369	21850	42249694	2,227	44766694
25		369	21500	41572926	2,228	43800926
26		369	22050	42694428	2,226	44920428
27		369	22100	42733100	2,225	44958100
28		369	21550	41669607	2,226	43895607
29		369	21800	42153031	2,225	44378013
30		369	21150	40896157	2,226	4312157

Булагы: автор тарабынан түзүлдү

Жогорудагы маалыматтарды талдоонун негизинде өзүн-өзү актоонун жөнөкөй мөөнөтүн эсептейли. Өзүн-өзү актоонун жөнөкөй мөөнөтү – бул операциялык ишмердүүлүктүн кирешелери акы төлөнүүчү жолдорду курууга жумшалган инвестициялык чыгымдарды каптоого тийиш болгон минималдык убакыт. Биздин эсептөөлөр боюнча долбоордун өзүн-өзү актоосунун жөнөкөй мөөнөтүн жалпысынан 9 жыл + (2315268/27170380) =9,09, же 9 жыл 1 айды түзөт. Бул ыкманын артыкчылыгы жана маңызы анын көрсөтмөлүүлүгүндө жана жөнөкөйлүгүндө, ал эми кемчилиги – өзүн-өзү актоо мөөнөтүнөн кийинки акча агымдарын эске албагандыгында. Мындай абалда биз өзүн-өзү актоонун дисконттук мөөнөтүн пайдаланууга туура келет. Бул ыкма акчанын убакыттын өтүшү менен ар түрдүү баалуулугун (келип түшүүлөр менен төлөмдөрдүн суммаларын) эске алат. Ыкма баштапкы салынган капитал берилген кирешелүүлүк нормасы менен капталышы мүмкүн болгон убакыт аралыгына негизделген:

$$\sum_{t=1}^n CF_1 \times \frac{1}{(1+i)^t} = I_0$$

Мында i – дисконт ставкасы; I_0 –0-убакыт мезгилине инвестициялык чыгымдар; CF_1 - t - мезгилине акча агымы.

Формуланын жардамында акы төлөнүүчү автожолду куруу долбоорунун өзүн-өзү актоосунун дисконттук мөөнөтүн аныктап, натыйжасын 6-таблицага түшүрөбүз.

6-таблица. Өзүн-өзү актоонун дисконттук мөөнөтү

Мезгил	Долбоордун акча агымы, млн. АКШ доллары	Дисконтирлөө коэффициенти (жылына 12% базасында)	Долбоордун акча агымынын бүгүнкү (кектирилген) наркы, млн. доллар	Долбоордун акча агымынын бүгүнкү (кектирилген) наркы, көбөйүүчү жыйынтык менен, млн. доллар
0	160,0	1	-160,0	- 160,0
1	17660920	0,8929	15768679	-144231321
2	18369760	0,8	14644260	-129587061
3	19200882	0,7119	13666809	-115920253
4	20188694	0,6356	12830280	-103089973
5	20597419	0,5674	11687529	-91402444
6	20995144	0,5066	10636793	-80765651
7	21967956	0,4523	9937188	-70828463
8	23334493	0,4039	9424410	-61404053
9	24936393	0,3606	8992313	-52411739
10	27171380	0,3166	8748457	-43663282
11	29055642	0,2875	8352803	-35310479
12	31427310	0,2567	8066608	-27243872
13	33606616	0,2292	7701769	-19542103
14	35597878	0,2046	7284031	-12258072
15	37492140	0,1827	6849674	-5408398
16	39452402	0,1631	6435541	1027144
17	41422664	0,1456	6032977	7060120
18	42696157	0,1300	5552191	12612311
19	43639607	0,1161	5066854	17679165

20	44642738	0,1037	4627968	22307133
21	44900100	0,0926	4155936	26463069
22	44893092	0,0826	3710078	30173147
23	44763738	0,0738	3303025	33476172
24	44766694	0,0659	2949324	36425496
25	43800926	0,0588	2576515	39002011
26	44920428	0,0525	2359257	41361268
27	44958100	0,0469	2108246	43469514
28	43895607	0,0419	1837877	45307391
29	44378013	0,0373	1658995	46966387
30	43122157	0,0334	1439328	48405715

Булагы: автор тарабынан түзүлгөн

Таблицадан көрүнүп тургандай, өзүн-өзү актоонун дисконттук мөөнөтү 15 жыл $+(5408398/39452402) = 15,13$ жылды, же 15 жыл эки айды түзөт. Таблицада акы төлөнүүчү альтернативдик жолу куруунун акча агымынын бүтүнкү баалуулугу көбөйүүчү жыйынтык менен чагылдырылды. Эсептөөнүн натыйжалары боюнча келтирилген таза нарк 48405715 АКШ долларын ($NPV=48405715$ АКШ долл.) түздү.

Келтирилген таза нарк NPV долбоордон болочок келип түшүүлөрдүн (натыйжалардын) агымынын келтирилген наркы менен бүт болжолдонуучу мезгилдин аралыгындагы төлөмдөрдүн (чыгымдардын) агымынын келтирилген наркынын айырмасы түрүндө аныкталат. Долбоордун акча агымдары (болочок келип түшүүлөр жана төлөмдөр) убакытка бөлүштүрүлгөндүктөн, ал дисконттолот:

$$NPV = \sum_{t=1}^T CF_t \times \frac{1}{(1+i)^t} - I_0$$

Мында CF_t - t -мезгилиндеги акча агымы; i – дисконт ставкасы;

I_0 - баштапкы инвестициялар; T – эсептөө горизонту (долбоордун мөөнөтү).

Таблицанын маалыматтарына ылайык дисконттук келип түшүүлөрдүн суммасы жылына 12% кирешелүүлүк нормасы менен жасалуучу инвестициялардын жалпы суммасынан (160,0 млн. АКШ долл.) 48405715 долларга ашыкча. Бул долбоор эффективдүү, долбоордун рентабелдүүлүгү дисконт ставкасынан жогору жана аны перспективдүү деп эсептөөгө болот дегенди билдирет.

Андан ары кирешелүүлүктүн ички нормасын IRR аныкташыбыз керек, ал болочок акча келип түшүүлөрүнүн (кирешелердин) келтирилген наркы долбоордун чыгымдарынын агымынын келтирилген наркына барабар, б.а. $NPV=0$ болгондой дисконттоо коэффициентин табуу менен эсептелет. Ал төмөнкү формула менен аныкталат:

$$NPV = \sum_{t=1}^T \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} - I_0 = 0$$

мында I_0 - баштапкы инвестициялар; CF_t - t мезгилиндеги акча агымы; T – долбоордун узактыгы; IRR – кирешелүүлүктүн ички нормасы.

6-таблицанын маалыматтарына таянып кирешелүүлүктүн ички нормасын эсептейбиз:

$$-160,0 + \frac{17660920}{(1 + IRR)} + \frac{18369760}{(1 + IRR)^2} + \frac{19200882}{(1 + IRR)^3} + \frac{20188694}{(1 + IRR)^4} + \dots + \frac{43122157}{(1 + IRR)^{30}} = 0$$

$IRR=15\%$

IRR долбоордун күтүлүүчү кирешелүүлүгүн, демек, долбоорду ишке ашыруу үчүн тартылган ресурстардын максималдык наркын чагылдырат. Бирдей инвестициялар талап кылынган альтернативдик долбоорлорду баалоодо жана салыштырууда IRR эң чоң болгон долбоор пайдалуу болуп саналат.

Пайдалуулук индекси PI долбоордон акча келип түшүүлөрүнүн келтирилген наркынын долбоорго жумшалуучу төлөмдөрдүн (чыгымдардын), анын ичинде инвестициялардын баштапкы келтирилген наркына катышы түрүндө аныкталат. Ал инвестициялык долбоордун эффективдүүлүгүн мүнөздөөчү жана чыгымдардын бир бирдигине туура келген кирешелердин деңгээлин чагылдыруучу салыштырмалуу көрсөткүч болуп саналат:

$$PI = \frac{\sum_{t=1}^T CF_t \times \frac{1}{(1+i)^t}}{I_0}$$

Эгерде $PI > 1$ болсо, анда долбоорду кабыл алуу зарыл; эгерде $PI < 1$ болсо, долбоорду четке кагуу керек; эгерде $PI = 1$ болсо, анда долбоор кирешелүү да, чыгашалуу да эмес болуп эсептелет.

Таблицанын маалыматтарына жана пайдалуулук индексинин формуласына таянып пайдалуулук индексин эсептейбиз:

$$PI = \frac{15768679 + 14644260 + 13666809 + 12830280 + \dots + 1439328}{160000000} = 1,3$$

Демек, биз сунуштаган Түндүк-Түштүк альтернативдик жолунда, Кочкор – Жалал-Абад шаары жолунун аймагынын тилкесинде мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизм пайдалануу менен акы төлөнүүчү автоунаа жолун куруу боюнча долбоор эффективдүү болуп саналат, анткени кирешелүүлүк индекси бирден чоң.

Жалпысынан альтернативдик акы төлөнүүчү автоунаа жолун куруу долбоорунун экономикалык эффективдүүлүгү төмөнкүдөй:

1. Таза дисконттук киреше же келтирилген нарк $NPV = 48405715$ АКШ долл.
2. Пайдалуулуктун же кирешелүүлүктүн ички нормасы $IRR = 15\%$.
3. Дисконттук өзүн-өзү актоо мөөнөтү - 15,13 жыл, же 15 жыл 2ай
4. Долбоордун жөнөкөй өзүн-өзү актоо мөөнөтү (дисконт ставкасын эске албаганда) - 9,09, же 9 жыл 1 ай
5. Пайдалуулуктун же кирешелүүлүктүн индекси $PI = 1,3$

Акы төлөнүүчү автоунаа жолдору долбоорун ишке ашырууда мамлекет үчүн негизги пайда төмөнкүлөргө жетишүүдө турат:

1. Республиканын жана Нарын, Жалал-Абад облустарынын калкынын жашоо деңгээлинин туруктуу социалдык-экономикалык өсүшүнө, алсак ТӨУСна ылайык өсүшүнө

2. Транспорт-жол комплексинин экономикалык эффективдүүлүгүн жогорулатууга жана облустарда жол тармактарынын абалын жакшыртууга

3. Жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатууга: жол-транспорт кырсыктарынан каза болгондордун жана жаракат алгандардын санынын кыскарышына

4. Жол чарбасынын инфраструктурасын жакшыртууга.

Бул долбоор экономикалык натыйжалардан тышкары ачык социалдык эффектилерге ээ:

1. Нарын жана Жалал-Абад облустарынын калкы транспорт инфраструктурасынын жакшырышынан, ЖТКнан зыяндын азайышынан кепилденген киреше алуу мүмкүнчүлүгүн алат

2. Туристтик сектордун өнүгүшү

3. Калктын инфраструктура менен камсыз болушуну, маданий деңгээлинин, мобилдүүлүгүнүн жогорулашы

4. Долбоорлонуучу зонада айыл чарба продукциясын өндүрүүнүн жана аны сатуу мүмкүнчүлүктөрүнүн көбөйүшү, 500 миңге чейин адамдын кирешелеринин жогорулашы

5. Ишке жайгашуу мүмкүнчүлүктөрү: жол куруу жана тейлөө чөйрөсүндө 5000-6000 адамды жумуш орундары менен камсыз кылуу

6. Региондор аралык жана мамлекеттер аралык соода-экономикалык байланыштарынын өнүгүшү.

Үчүнчү «Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорунун өнүгүү перспективалары» бөлүмүндө Кыргызстанда акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу үчүн мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү кийирүүнүн негизги багыттары жана жолдору, улуттук экономиканы өнүктүрүү үчүн эл аралык транспорттук коридордун мааниси каралды жана изилденди.

Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн 2018–2023-жылдарга «Жаны доорго – кырк кадам» программасы инфраструктуранын жана тиешелүү мамлекеттик кызматтардын сапаты боюнча кемчиликтерди жоюуга багытталган. Өкмөт өзүнүн иш-аракеттерин автоунаа жолдорун калыбына келтирүүгө жана сактоого, эл аралык транспорттук коридорлорду өнүктүрүүгө жана автоунаа жолдорунун ички тармактарын кеңейтүүгө багыттоого тийиш.

Программага ылайык транспорттук сектордун чечүүчү маселеси Кыргыз Республикасын тунгуюк өлкөдөн транзиттик өлкөгө айлантуу жана ага транспорт жана логистиканын регионалдык борбору статусун берүү болуп калат, анын ичинде:

- заманбап жана жеткиликтүү инфраструктураны, анын ичинен транспорттук, социалдык, ирригациялык жана санариптик инфраструктураны куруу;
- региондорду өнүктүрүү жана социалдык-экономикалык көйгөйлөрдү жеринде чечүү.

Бардык өлкөлөрдө транспорт системасынын ишинин эффективдүүлүгү өлкөнүн экономикасында да, анын жалпы өнүгүүсүндө да чоң роль ойнойт. Бул ролдун мааниси Кыргызстан сыяктуу суу жолдоруна чыгуу мүмкүндүгү жок, аймагынын 94% деңиз деңгээлинен 1000 метрден ашык бийиктикте, ал эми 40% деңиз деңгээлинен 3000 метрден ашык бийиктикте жайгашкан өлкөлөрдө абдан жогорулайт.

Транспорт системасынын өнүгүшү өнөр-жай жана айыл чарба продукциясын өндүрүүдө өндүрүмдүү эмес чыгымдардын азайышына алып келет. Эффективдүү транспорт системасынын андан-ары өнүгүшү республиканын экономикасынын бардык тармактарга таасирин тийгизет.

Мамлекеттик жана жеке секторлордун материалдык жана каржы ресурстарын концентрациялоо аркылуу өлкөнүн экономикалык өсүшүн камсыз кылуунун эң маанилүү багыттарынын бири болуп мамлекеттик-жеке өнөктөштүк саналат, ал мамлекеттик бюджеттин жүгүн жеңилдетет жана бюджеттик каражаттарды эффективдүү кайра бөлүштүрүүгө шарт түзөт.

Акы төлөнүүчү унаа жолдорду курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү кийирүүнү ийгиликтүү ишке ашыруу үчүн төмөнкүлөр талап кылынат:

1. МЖӨ кийирүү концепциясын жана стратегиясын иштеп чыгуу. Биринчи кезекте МЖӨ максатын, маселелерин жана түзүү принциптерин аныктоо, мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн уюштуруу түзүмүн жана башкаруу системасын, ишке ашыруу механизмдин жана инструменттерин реализациялоо

2. Укуктук-ченемдик актыларды өркүндөтүү, б.а. өлкөдө институционалдык-укуктук, экономикалык, уюштуруучулук чөйрөлөрүн түзүү, социалдык жана саясий стабилдүүлүктү камсыз кылуу

3. Пилоттук долбоорлорду ишке ашыруу. Эксперименталдык долбоорлорду ишке киргизүүгө даярдык чараларын жүргүзүү, жана МЖӨтүн иш принциптерин чагылдыруу боюнча маалыматтык мүнөздөгү иш-чараларды уюштуруу абдан маанилүү.

4. Кыргыз Республикасынын Экономика министрлигинин алдында МЖӨ боюнча башкаруу борборун түзүү

5. Болочок өнөктөштөрдүн ортосундагы өз ара байланыштарды өнүктүрүү боюнча комплекстүү иш-чараларды иштеп чыгуу, анткени МЖӨтү өнүктүрүү маселелеринде кызыкдар тараптардын ортосунда диалогдун жоктугу байкалат: мамлекеттик органдар бизнестин демилгелери тууралуу билишпейт, ал эми бизнес, өз кезегинде, байкоочунун позициясын кармайт.

6. МЖӨ жаатында адистерди (бакалаврларды жана магистрлерди) күчөтүлгөн даярдоону улантуу жана чет өлкөлүк окутуу жана стажировкалардан өтүү тажрыйбаларын жайылтуу. PPP Experts Ltd британ компаниялары менен иштешкен Казакстандагы мамлекеттик-жеке өнөктөштүк борборунун жана Россия мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү өнүктүрүү борборунун кызматкерлерди окутуу жана квалификациясын жогорулатуу жаатындагы тажрыйбасын пайдалануу

Эл аралык маанидеги унаа жолдорун куруу региондорду өнүктүрүүгө шарт түзөт, мунун натыйжасында, автомагистралдар районунда жайгашкан жергиликтүү ишканаларда өндүрүлгөн товарлардын атаандаштыкка жарамдуулугу жогорулайт, бул аймактардын инвестициялык жагымдуулугу жакшырат, жаңы өндүрүштөрдү

түзүү үчүн шарттар жаралат, бул региондордо социалдык-экономикалык кырдаал жакшырат, жергиликтүү калк үчүн жаны жумуш орундары пайда болот.

Эл аралык транспорттук коридорлорду түзүү боюнча долбоорлор киреше алууга эле мүмкүнчүлүк бербестен, региондордун жана өлкөнүн социалдык-экономикалык өнүгүшүнө импульс берет. Республиканын эң башкы автомагистралдык жана башка транспорттук коридорлорун өз убагында жана масштабдуу модернизациялоо сооданы жандандырат, товарлар менен кызматтардын экспорту менен импортунун көлөмүнүн көбөйүшүнө, өлкөнүн аймагынан контейнердик ташуу системасын кийирүүгө жана транзиттик ташууларды өнүктүрүүгө шарт түзөт.

Бүгүнкү күндө Кыргызстанда автоунаа жолдорундагы жүк агымдарынын базасында эл аралык транспорттук коридорлорду өнүктүрүү, анын негизинде акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу зарыл. Эл аралык транспорттук коридорлор - бул транзит, анын жардамында башка өлкөлөр менен соода-экономикалык мамилелер өнүгөт, автоунаа жолдоруна жакын жайгашкан калктуу пункттарда социалдык-экономикалык кырдаал жакшырат. Кыргызстандын эл аралык транспорттук коридорлорун төмөнкү төрт багытта классификациялоого болот:

1. Кыргызстан – Казакстан: Бишкек – Алматы; Бишкек – Чалдовар – Казакстан менен чек ара; Суусамыр – Талас – Тараз; Балыкчы – Чолпон –Ата – Түп – Кеген –Казакстан менен чек ара;

2. Кыргызстан – КЭР: Бишкек - Нарын – Торугарт –КЭР менен чек ара; Ош – Сары Таш – Иркештам –КЭР менен чек ара; Тажикстан менен чек ара - Карамык – Сары-Таш – Иркештам –КЭР менен чек ара;

3. Кыргызстан – Өзбекстан: - Бишкек – Ош - Андижан;

4. Кыргызстан – Тажикстан: Ош - Исфана –Тажикстан менен чек ара; Сары-Таш – Карамык –Тажикистан менен чек ара.

Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизм кийирүү менен бул транспорттук коридорлордун алкагында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун натыйжалуу курууну ишке ашыруу зарыл, ал эл аралык сооданы өнүктүрүүгө зо таасирин тийгизет, кошумча транзиттик агымдарды тартууга, ЭАТКна жакын жайгашкан региондордун социалдык-экономикалык абалын бир топ жакшыртууга өбөлгө түзөт.

ТЫЯНАКТАР ЖАНА СУНУШТАР:

1. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгүн аныктоонун теориялык аспектилери акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу жөнүндө чечим кабыл алуу үчүн негиз түзөт, анткени, акы төлөнүүчү жолдор жол чарбаларынын инфраструктурасын өнүктүрөт, жолдоо жүрүү убактысын кыскартат, калктын мобилдүүлүк деңгээлин жогорулатат, мамлекеттин бюджеттик чыгымдарын азайтат, жаны ишканаларды жана иш орундарын түзүүгө шарт түзөт, өлкөнүн ички дүң продуктусунун көбөйүшүн шарттайт.

2. Жол тармагына жол объектилерин куруу, ондоп-түзөө жана кармоо чөйрөсүнө инвестициялардын өнөктө жетишпестиги мүнөздүү. Жол тармагынын негизги көйгөйү болуп анын жетишсиз каржыланышы саналат. Бул көйгөйдү чечүү үчүн жеке инвесторлордун инвестицияларын тартуу зарыл

3. МЖӨтү пайдалануунун жалпыланган эл аралык тажрыйбасын колдонуу, айрым өлкөлөрдөгү МЖӨ системасынын өзгөчөлүктөрүн эске алуу өлкөнүн социалдык-экономикалык өнүгүүсүнүн деңгээлине жараша МЖӨ механизмдин пайдалануунун артыкчылыктуу тармактарын тандоо мүмкүнчүлүгүн берет

4. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун өнүктүрүүнү жемиштүү рыноктук мамилелердин зарыл шарты катары мамлекеттик бийлик менен бизнестин ортосундагы өз ара аракеттешүүсүз элестетүү мүмкүн эмес. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүк системасын колдонуу бюджеттик каражаттарды эффективдүү пайдаланууга жана өлкөнү социалдык-экономикалык өнүктүрүү, коомдук секторго кошумча каржы ресурстарын тартуу боюнча мамлекеттик функцияларды натыйжалуу аткарууга өбөлгө түзөт

5. Келечекте КРда МЖӨтүн эффективдүүлүгүн жогорулатуу көбүнчө мамлекеттин МЖӨ механизмдин пайдалануу менен акы төлөнүүчү альтернативдик автоунаа жолдорун куруу долбоорун ишке ашыруунун алкагында инвестициялык климаттын катышуучуларынын өз ара аракеттешүүсү үчүн жагымдуу чөйрөнү жана саясатты калыптандыруу боюнча иш-аракеттеринен көз каранды болот

6. Автоунаа жолдорунун азыркы деңгээли жана өнүгүү темптери калктын жана жалпы улуттук экономиканын учурдагы жана болочок муктаждыктарынан артта калууда. Мунун башкы себеби жолдордун канааттандыруулык эмес абалы, анализ жолдордун 39% асфальт-бетон каптоосу бар, 61% - каптоосу асфальтталбаган экендигин жана төмөн техникалык параметрлер менен мүнөздөлөрүн көрсөттү. Жол тармагында кыймылдын масштабдары менен жолдордун айрым тилкелериндеги жүктөмдүн ортосунда дал келбөөчүлүк бар, бул орточо ылдамдыктын өнүккөн өлкөлөргө салыштырмалуу болжол менен 30 км/саатка кыскарышына, ташуулардын наркынын 20-25% жана күйүүчү майдын чыгымынын 1,5 эсе жогорулашына алып келет.

7. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууну ишке ашыруу айыл чарба продукцияларынын көлөмүнүн көбөйүшүнө, долбоорлонуучу зонада 500 миңге жакын адамдын кирешелеринин жогорулашына, жол куруу жана тейлөө чөйрөсүндө 5000–6000 адам үчүн жумуш орундарын ачууга шарт түзүп, калктын жакырчылыгынын деңгээлинин төмөндөшүнө, эл аралык жана мамлекеттер аралык байланыштар менен сооданын өнүгүшүнө жол ачат

8. Акы төлөнүүчү Түндүк-Түштүк альтернативдик жолунда, Кочкор – Жалал-Абад тилкесинде акы төлөнүүчү автоунаа жолун курууну мамлекет үчүн да, жеке инвестор үчүн натыйжалуу долбоор катары бааланды. Аны ишке ашыруу Нарын жана Жалал-Абад облустарынын ишкерлерине транспорт инфраструктурасынын жакшырышынан кепилденген киреше алуу мүмкүндүгүн берип, ЖТКнын азайышына, экономиканын бардык секторлорунун өнүгүшүнө шарт түзөт, жол шарттарынын жакшырышынын натыйжасында жүк менен жүргүнчүлөрдү ташуу чыгымдарын кыскартат; жүргүнчүлөрдүн жолдо жүрүүдө

убакытты жоготууларын азайтат, калктын, мамлекеттин, инвесторлордун муктаждыктары менен кызыкчылыктарын канааттандырууга мүмкүнчүлүк берет

9. Акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу чөйрөсүнө МЖӨ механизмдерин кийирүү мыйзамдык, институционалдык жана каржы чөйрөлөрүн өркүндөтүүнүн негизинде ишке ашырылууга тийиш. Ал үчүн МЖӨ механизмдерин пайдалануунун артыкчылыктарын мамлекеттик денгээлде аныктоо, бирдиктүү ыйгарым укуктуу жөнгө салучу органды дайындоо, МЖӨ методологиялык базасын унификациялоо жана институционалдык жана укуктук чөйрөнү өнүктүрүүнүн комплекстүү программасын ишке киргизүү зарыл.

ДИССЕРТАЦИЯНЫН ТЕМАСЫ БОЮНЧА ЖАРЫККА ЧЫККАН ЭМГЕКТЕРДИН ТИЗМЕСИ

1. Проблемы развития строительства и пути улучшения инвестирования жилищного строительства // Наука и новые технологии. – 2009. – № 10. – С. 84–86.

2. Приоритетные отрасли для привлечения иностранных инвестиций в КР. – Алматы: КазЭУ Хабаршысы, 2011. – № 4. – С. 58–62.

3. Пути реализации инвестиционного потенциала Южного региона Кыргызстана // Вестник КЭУ. – 2013. – № 4. – С. 138–140.

4. Проблемы развития сети международных автомобильных дорог Кыргызстана // Вестник ОшГУ. – 2016. – № 3. – С. 275–277.

5. Развития государственно-частного партнества в строительстве и эксплуатации платных автомобильных дорог Кыргызстана // Наука, новые технологии и инновации. – 2016. – № 10. – С. 193–194.

6. Проблемы управления и финансирования строительства международных автомобильных дорог Кыргызстана // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – М., 2016. – № 11(94). – С. 164–165.

7. Роль и место основных международных транспортных коридоров в развитии экономики Кыргызстана // Международный научный журнал БФЭА «Экономика Управление Образование». – 2016. – № 3. – С. 30–35.

8. Совершенствование управления и финансирования дорожной отрасли Кыргызстана // Современные инновации. – М.: Издательство “Проблемы науки”. – 2017. – № 1(15). – С. 50–52.

9. Проблемы развития государственно-частного партнерства в строительстве автодорог в Кыргызстане // Economics. – М.: Издательство “Проблемы науки”, 2017. – № 1(22). – С. 41–44.

10. Пути повышения эффективности международных автомобильных дорог Кыргызстана // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. М., 2017. – № 01(96). – С. 143–145.

Сакибаев Канатбек Шерикбаевичтин 08.00.05. - экономика жана эл чарбасын башкаруу багыты боюнча экономика илимдеринин кандидаты окумуштуулук даражасын алуу үчүн «Кыргызстанда мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгү» аттуу жазылган диссертациялык ишинин

РЕЗЮМЕСИ

Негизги сөздөр: курулуш, альтернативалык, акы төлөнүүчү жол, натыйжа, тобокел, мамлекет, жеке менчик, өнөктөштүк, баало, финансы, инфраструктура, инвестиция, укуктук актылар, каражат, унаатранспорт.

Изилдөөнүн объектиси: Кыргыз Республикасында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу.

Изилдөөнүн предмети: мамлекеттик-жеке өнөктөштүк шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруу процессиндеги экономикалык мамилелер.

Изилдөөнүн максаты: Кыргызстанда акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун экономикалык эффективдүүлүгүн жогорулатуу үчүн мамлекеттик-жеке өнөктөштүк механизмдерин кийирүүнүн максатка ылайыктыгын аныктоо.

Изилдөөнүн ыкмалары: системалык жана ойлонуу-логикалык анализдөө, экономикалык-математикалык, экономикалык-статистикалык, салыштыруу-аналитикалык, прогноздоо.

Алынган жыйынтыктар: мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруунун натыйжалуулугу, экономикалык маңызы изилденди жана илимий теоретикалык мааниси жыйынтыкталды, акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн дүйнөлүк тажрыйбасы үйрөнүлдү, мамлекет жана бизнестин чогуу иштешинин натыйжалуулугунда мамлекеттик-жеке өнөктөштүк ролу аныкталды, өлкөнүн автомобиль жолдорунун бүгүнкү акыбалы изилденди, мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн шартында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун куруудагы көйгөйлөр аныкталды, өлкөгө эл аралык транспорттук коридорлордун курулушунун жана пайдалануусунун зарылдыгы негизделди, Батыш-Чыгыш альтернативдүү автомобиль жолунун долбоорунун курулушунун экономикалык натыйжалуулугу бааланды.

Колдонуу денгээлдери: диссертациядагы иштелип чыккан сунуштар, чет элдик инвестицияларды тартууда, автоунаа жолдорунун курулушунда жана иштетүүсүндө жаңы технологияларды пайдалануусунда, эл аралык автомобилдик ташуунун көлөмүн көтөрүүдө, автоунаа жолдорунун жеектеринде жаңы жумушчу орундарын түзүүдө мамлекеттик программаларды иште чыгууда пайдаланышы мүмкүн.

Колдонуу тармактары: Изилдөөнүн жыйынтыктары Кыргыз Республикасынын транспорт жана коммуникация Министерлигинин мекемелеринде, мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн негизинде акы төлөп жүрүүчү автоунаа жолдорун курууда, тармактын мындан аркы өнүгүшүнө жана дүйнөлүк экономикага биздин унаа жолдору менен интеграция болушуна пайдаланылышы мүмкүн.

РЕЗЮМЕ

диссертации Сакибаева Канатбека Шерикбаевича на тему: «Экономическая эффективность строительства платных автомобильных дорог в Кыргызстане в условиях государственно-частного партнерства» на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством

Ключевые слова: строительство, альтернативный, платная дорога, эффективность, риск, государства, частный, партнерства, оценка, проект, финансы, инфраструктура, инвестиция, правовые акты, автотранспорт.

Объект исследования: строительство платных автомобильных дорог в Кыргызской Республике.

Предмет исследования: экономические отношения в процессе строительства платных автомобильных дорог в условиях государственно-частного партнерства.

Цель исследования: выявление целесообразности внедрения механизма государственно-частного партнерства для повышения экономической эффективности строительства платных автомобильных дорог в Кыргызстане.

Методы исследования: методы системного и абстрактно-логического анализа, экономико-статистические, экономико-математические, сравнительно-аналитические, прогнозные.

Полученные результаты: исследованы и обобщены научные теоретические взгляды на сущность, экономическое содержание и эффективность строительства платных автомобильных дорог в условиях государственно-частного партнерства, изучен мировой опыт ГЧП при строительстве платных автодорог, определена роль государственно-частного партнерства как эффективной формы взаимодействия власти и бизнеса, исследовано текущее состояние автомобильных дорог страны, определены проблемы внедрения государственно-частного партнерства в строительстве платных автомобильных дорог, обоснована необходимость строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог, оценена экономическая эффективность проекта строительства платной альтернативной автомобильной дороги Север – Юг.

Степень использования: разработанные в диссертации предложения могут быть использованы при разработке государственных программ, связанных с привлечением иностранных инвестиций, использованием новых технологий при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, повышением объема международных перевозок, созданием новых рабочих мест вдоль автодорог.

Область применения: результаты исследования могут быть использованы структурными подразделениями Министерства транспорта и коммуникаций КР при строительстве и эксплуатации платных автомобильных дорог в условиях государственно-частного партнерства, для дальнейшего развития отрасли и интеграции экономики.

SUMMARY

of thesis of Sakibaev Kanatbek Sherikbaevich on the topic: "Economic efficiency of construction of toll roads in Kyrgyzstan in the conditions of public-private partnership" for the degree of candidate of economic sciences in specialty 08.00.05 - economics and management of national economy.

Keywords: construction, alternative, toll highway, efficiency, risk, state, private, partnership, evaluation, project, finance, infrastructure, investment, legal acts, motor transport.

Study subject: construction of toll roads in the Kyrgyz Republic.

Research subject: economic relations in the process of construction of toll roads in the conditions of public-private partnership.

Research objective: to identify the feasibility of introducing a public-private partnership mechanism to improve the economic efficiency of the construction of toll roads in Kyrgyzstan.

Research methods: methods of system and abstract-logical analysis, economic-statistical, economic-mathematical, comparative-analytical, predictive.

The results obtained: the scientific theoretical views on the essence, economic content and efficiency of the construction of toll roads in the conditions of public-private partnership are studied and summarized, the world experience of PPP in the construction of toll roads was studied, the role of public-private partnership as an effective form of interaction between government and business was defined, the current state of the country's highways has been explored, the problems of implementing public-private partnership in the construction of toll roads were determined, the necessity of the construction and operation of toll roads was proved, the economic efficiency of the project of construction of the toll alternative road North – South was estimated.

Reliance: the proposals developed in the thesis can be used to develop state programs related to attracting foreign investment, using new technologies in the construction and operation of highways, increasing the volume of international transportation, creating new employment along the roads.

Field of application: the research results can be used by the structural subdivisions of the Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic in the construction and operation of toll roads in the conditions of public-private partnership, for further development of the industry and integration of the economy.

Басылмага кол коюулган 24.05.18.

Формат $60 \times 84^{1/16}$

Офсеттик басуу. Көлөмү 1,0 т.к.

Нускасы 100 экз. Заказ 288.

КРСУ басмаканасында басылып чыкты
720048, Бишкек ш., Анкара, 2.