

**ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ им. Дж. АЛЫШБАЕВА НАН КР
МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КЫРГЫЗСТАНА**

Диссертационный совет Д.08.18.572

На правах рукописи
УДК 631.1

САКИБАЕВ КАНАТБЕК ШЕРИКБАЕВИЧ

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА
ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В КЫРГЫЗСТАНЕ
В УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям и сферам деятельности)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Бишкек – 2018

Диссертационная работа выполнена на кафедре «Экономики предприятий и управления бизнесом» Ошского государственного университета

Научный руководитель:

Закиров Адам Закирович

доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Аюпов Асылбек Нургазиевич доктор
экономических наук, профессор

Кадыралиев Алмаз Токтобекович

кандидат экономических наук, доцент

Ведущая организация:

Кафедра «Менеджмент» Кыргызского
государственного университета строи-
тельства, транспорта и архитектуры им.
Н. Исанова, г. Бишкек, ул. Малдыбаева 34 б.

Защита диссертации состоится 27 июня 2018 года в 14-00 часов на заседании диссертационного совета Д 08.18.572 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) экономических наук при Институте экономики им. Дж. Алышбаева НАН КР и Международном университете Кыргызстана по адресу: 7200071, Кыргызская Республика, г. Бишкек, пр. Чуй, 265 а, диссертационный зал (1 этаж).

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке Национальной академии наук КР по адресу: 7200071, г. Бишкек, пр. Чуй, 265 а.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат экономических наук

Оторчиева А.Ж.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Процесс формирования автомобильного транспортного потенциала национальных экономик является стратегическим фактором развития любой страны. Развитию автомобильного транспорта, на долю которого приходится около 93 % общего объема перевозимых грузов, а в перевозках пассажиров – более 99 %, в нашей республике придается важнейшее значение. Эффективное функционирование дорожной отрасли и ее устойчивое развитие являются важнейшим условием развития инфраструктуры, которая является основой экономического роста, обеспечения целостности и национальной безопасности страны, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

Автодороги объединяют в единый комплекс все отрасли национальной экономики, производство и потребление, обеспечивают жизненно необходимые экономические связи регионов. К сожалению, значительная часть дорог находится в неудовлетворительном состоянии в результате нехватки необходимых финансовых средств, закладываемых в госбюджеты всех уровней.

Возникает острая потребность в привлечении в отрасль негосударственных инвестиционных ресурсов. Основным способом привлечения инвестиций в инфраструктурные отрасли являются инвестиции частных секторов, осуществляемые на условиях партнерского взаимодействия государства и бизнеса. Развитое государственно-частное партнерство оказывает существенное положительное влияние на национальную экономику, и использует преимущества (компетенции, эффективные методы работы, способности к новаторству) частного бизнеса для реализации общественно-значимых государственных функций, создает дополнительные возможности для инвестирования в инфраструктурные отрасли.

Учитывая опыт зарубежных стран по строительству и эксплуатации платных автомобильных дорог, можно разработать для Кыргызстана соответствующие модели или механизмы, которые позволили бы наиболее успешно и эффективно реализовывать проекты строительства платных объектов на основе государственно-частного партнерства.

Таким образом, одним из стратегических направлений развития и создания высококачественной сети автомобильных дорог в Кыргызстане является строительство и эксплуатация платных дорог на основе взаимодействия государства и частного сектора. Все это свидетельствует об актуальности выбранной темы, ее научной и практической значимости.

Существование различных точек зрения и подходов, анализирующих содержание и особенности государственно-частного партнерства в современных условиях Кыргызстана, предопределило сложность теоретико-методологических проблем исследования экономической эффективности строительства платных автодорог в условиях государственно-частного партнерства.

Работы российских экономистов, в частности В. Варнавского, М. Велисова, В. Гасилова, М. Дерябиной, А. Добрина, В. Кабашкина, А. Кизима, И. Ле-

витина, В. Михеева, И. Чернышева и других посвящены рассмотрению специфики ГЧП как экономической категории.

Зарубежными учеными, такими как А. Атkinson, Дж. Бюкенен, Дж. Гэлбрейт, Дж. М. Кейнс, Ф. Лист, К. Макконнелл, В. Ойкен, Дж. Стиглиц, Г. Таллок и другими разработаны методологические основы ГЧП, а также его влияние на национальную экономику.

В Кыргызстане вопрос становления и развития ГЧП в рыночных условиях рассматривается сравнительно недавно. В исследованиях А.А. Асановой, Т.Ш. Абдырова, Т.С. Дыйканбаевой, Т.К. Койчуева, М.Т. Койчуевой, Г.В. Кумскова, Р.Ш. Базарбаевой, С.Е. Савиной и других проблема ГЧП представлена в контексте модернизации экономической системы и проведения экономических реформ. Существенный вклад в исследование отдельных аспектов ГЧП нашей республики внесли работы таких отечественных ученых-экономистов, как: Ч.М. Алкадырова, М.К. Кунакунов, К.О. Орозбаев, Бакас уулу Бахтияр, А. Келдибеков, Е.Е. Тогузбаев, Б.Б. Байчубекова.

Связь темы диссертации с крупными научными программами и научно-исследовательскими работами. Тема диссертационного исследования связана с реализацией Программы Правительства Кыргызской Республики «Жаны доорго – кырк кадам» 2018–2023 годов, Программы развития ГЧП в КР (2016–2021 гг.), Концепции инновационного развития Кыргызской Республики до 2020 года.

Актуальность темы исследования, недостаточная ее проработанность определили цель и задачи исследования.

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

Задачи диссертационного исследования. Поставленная цель определила следующие задачи:

- уточнить некоторые теоретические аспекты эффективности платных автомобильных дорог;
- обосновать роль государственно-частного партнерства в строительстве платных автомобильных дорог;
- проанализировать современное состояние автомобильных дорог и проблемы их строительства в Кыргызстане;
- выявить целесообразность внедрения платных автомобильных дорог с использованием механизма государственно-частного партнерства в Кыргызстане;
- определить основные направления повышения эффективности путем внедрения механизма взаимодействия государства и бизнеса.

Научная новизна данной работы заключается в том, что в ней дано теоретическое обоснование и сформулированы основные направления внедрения ГЧП при строительстве платных автомобильных дорог, в том числе:

1. Внесены уточнения в экономическое содержание теоретических основ эффективности платных автомобильных дорог.

2. Выявлены преимущества и недостатки форм государственно-частного партнерства при осуществлении строительства платных автодорог страны.

3. Дана комплексная оценка современного состояния и строительства автомобильных дорог в Кыргызстане.

4. Произведена оценка эффективности строительства платных альтернативных автомобильных дорог с использованием механизма государственно-частного партнерства.

5. Разработаны предложения по внедрению государственно-частного партнерства при строительстве платных автомобильных дорог.

Практическое значение научного исследования. Полученные результаты можно использовать в привлечении инвестиций по реализации проекта платных дорог. Разработанные предложения и рекомендации обуславливают повышение обоснованности решений, принимаемых органами власти и бизнес-инвесторами. Материалы, изложенные в диссертации, могут быть использованы в деятельности республиканских и местных органов власти при формировании программ и планов социально-экономического развития территорий, а также при изучении дисциплин «Региональная экономика», «Макроэкономика» и «Национальная экономика».

Экономическая значимость полученных результатов состоит в том, что они могут быть использованы органами государственного управления в ходе разработки программ и стратегий развития автомобильных дорог страны, а также применимы структурными подразделениями Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики для дальнейшего развития отрасли и национальной экономики в целом.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

– на основании теоретических основ эффективности платных автомобильных дорог определено, что реализация платных автомобильных дорог дает возможность удовлетворить потребности и интересы населения, государства, инвесторов; сократить затраты на перевозку грузов и пассажиров в результате улучшения дорожных условий; снизить потери времени пребывания в пути пассажиров; уменьшить ущерб от дорожно-транспортных происшествий;

– выявлены преимущества ГЧП при строительстве платных автомобильных дорог: положительный бюджетный и социально-экономический эффект; привлечение частного капитала для строительства объектов общественного пользования; перенос части рисков в сферу ответственности частных инвесторов; а также определено, что факторами, сдерживающими внедрение ГЧП, являются: коррумпированность органов государственной власти; отсутствие последовательности и преемственности в осуществлении государственной экономической политики; недостаток квалифицированных кадров; отсутствие принципов объективной оценки результатов проектов ГЧП; наличие рисков при осуществлении долгосрочных проектов и противоречий между сторонами партнерства в определении и распределении доли рисков между участниками ГЧП, позволяющие провести качественную оценку уровня развития дорожной инфраструктуры страны;

– доказано, что существующие автодороги имеют большой износ, они не удовлетворяют требованиям как по прочностным характеристикам, так и по условиям проезда. Асфальтовое покрытие дорог имеет многочисленные заплаты от ямочного ремонта, ежегодно появляются дефекты в виде трещин, выбоин и колеи, требующие исправления. В таком состоянии дороги не обеспечивают безопасность движения, о чем свидетельствует ежегодный рост зафиксированных дорожно-транспортных происшествий, что еще раз подтверждает целесообразность строительства платных автомобильных дорог, развития дорожной инфраструктуры;

– на базе оценки экономической эффективности строительства платных автомобильных дорог с использованием механизма государственно-частного партнерства выявлены перспективные участки дорог и сделаны выводы о их технической оснащенности и экономической целесообразности;

– предложено разработать концепцию и стратегию внедрения ГЧП, усовершенствовать нормативно-правовую базу, запустить пилотные проекты, создать центр по развитию ГЧП при Министерстве экономики Кыргызской Республики, разработать комплекс мер по созданию взаимосвязей между потенциальными партнерами, наладить подготовку специалистов (бакалавров и магистров) в области ГЧП.

Личный вклад автора заключается в уточнении теоретических аспектов повышения эффективности платных автомобильных дорог в сочетании с государственно-частным партнерством; в определении проблем развития государственно-частного партнерства в строительстве автодорог; в выявлении экономической целесообразности строительства платных автомобильных дорог с использованием механизма государственно-частного партнерства; в определении технической осуществимости строительства перспективных участков дорог на базе оценки экономической эффективности.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационной работы были представлены на конференциях и семинарах:

1. Проблемы развития сети международных автомобильных дорог Кыргызстана // Международная научно-практическая конференция: «Тенденции Евразийской экономической интеграции: проблемы, реалии и перспективы» / Ошский государственный университет. – Ош, 2016.

2. Совершенствование управления и финансирования дорожной отрасли Кыргызстана // Международная научно-практическая конференция: «Современные инновации: теоретический и практический взгляд». – Москва, 2017.

Публикации результатов исследований. Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 10 научных публикациях в рецензируемых журналах ВАК.

Структура и содержание работы. Работа состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка использованных источников, включающего 127 наименований. Общий объем диссертационной работы – 150 с.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность исследования, степень ее изученности, определяются цель и задачи, раскрывается научная новизна полученных результатов, определены основные положения, выносимые на защиту, обосновано теоретическая и практическая значимость работы.

В **первой главе «Теоретические основы экономической эффективности строительства платных автомобильных дорог в условиях государственно-частного партнерства»** рассматриваются методические подходы в исследовании эффективности строительства платных автомобильных дорог в условиях государственно-частного партнерства, зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства в привлечении частных инвестиций в строительстве платных автомобильных дорог.

В рыночной экономике экономическая эффективность предполагает максимизацию дохода (прибыли) при минимальных производственных затратах. Повышение эффективности инвестиций в дорожное хозяйство неразрывно связано с совершенствованием методологии ее определения, которая, с одной стороны, должна полностью соответствовать основным положениям методических рекомендаций по оценке эффективности инвестиций, а с другой – учитывать отраслевые особенности дорожного хозяйства и соответствовать требованиям дорожной инвестиционной политики.

Содержание экономической эффективности дорожного хозяйства связано с результатами оказываемых дорожных услуг и затратами на строительство и ремонт дорог. Согласно общей теории, эффективность определяется соотношением результатов к затратам. При этом под достижением эффективности строительства платных дорог понимается такое состояние, когда результаты стремятся к максимуму, а затраты – к минимуму.

Нами предлагается методический подход к оценке эффективности строительства, состоящий из следующих этапов: общий и сценарные подходы; оценка социально-экономической эффективности; оценка финансовой эффективности проекта строительства платных автомобильных дорог. Методику оценки проекта мы представили в виде следующей последовательности.

1. *Выполнение общего и сценарных подходов оценки проекта.* Оценка должна обеспечить удовлетворение интересов государства, финансовых организаций, инвесторов в виде сохранения оптимального баланса между ними.

2. *Выполнение оценки социально-экономической эффективности проекта.* Если инвестиционный проект по критериям оценки социально-экономической эффективности неудовлетворителен, то это означает, что участие государства в этом проекте не целесообразно. Если проект в целом реализуем, то государство может поддержать частное инвестирование, если частный сектор находит его положительным.

3. *Выполнение оценки финансовой эффективности проекта.* Оценка должна показать возможность реализации проекта за счет собственных средств инвестора (инвесторов). Этот этап должен дать ответ на целесообразность дальнейшей проработки проекта.

Вопрос об эффективности функционирования дорожного хозяйства в конечном итоге связан с оценкой соотношения затрат на дорожное хозяйство и той прибыли, которую эти вложения дают.

Сложность заключается в определении затрат на дорожное хозяйство, а также определении прибыли, которую дает дорожное хозяйство. Развитие дорожного хозяйства кроме снижения стоимости перевозок дает целый ряд положительных эффектов, которые не всегда могут быть оценены и учтены в количественной форме, которая в свою очередь позволит обеспечить прирост валового продукта в экономике региона (рис. 1).



Рис. 1. Развитие экономики региона при инвестировании платных автомобильных дорог

Таким образом, основные выгоды от платного дорожного строительства лежат в области не коммерческого, а общественного и бюджетного эффектов, т.е. в результате осуществления дорожных проектов для других отраслей социальной сферы и экологии:

- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий;
- прирост чистой продукции в отраслях материального производства, то есть увеличение объемов производства других (нетранспортных) предприятий как следствие общего удешевления перевозки и роста доступности;
- экономия времени населения на осуществление пассажирских сообщений;
- повышение доходности существующих и возможность создания новых производств.

Государственно-частное партнерство – эффективная форма взаимодействия государства и частного бизнеса в достижении определенных результатов в решении конкретных задач в различных сферах экономики страны. Государство и бизнес заключают договор по сотрудничеству, в рамках которого государство определяет задачи. Частный партнер, вкладывая инвестиции, производит конкретную работу. В итоге реализуется важный общественно значимый проект, а бизнес получает свою прибыль.

В связи с этим важно глубоко и всесторонне рассмотреть и раскрыть все составляющие элементы ГЧП, что позволит в последующем полнее реализовать возможности сотрудничества государства и бизнеса в различных областях экономики.

Анализ опыта развитых стран позволяет сделать вывод о том, что для активного продвижения строительства платных автодорог большое значение имеет уровень развитости партнерских отношений государства и частного бизнеса. Реализация ГЧП-проектов способствует модернизации различных аспектов инфраструктуры республики и является перспективным направлением социально-экономического роста и развития территориально-административных единиц.

Опыт зарубежных и соседних стран свидетельствует о том, что проработанная законодательная база является для частных инвесторов основой, обеспечивающей понятную и предсказуемую среду для того чтобы они могли строить, финансировать и управлять ГЧП-проектами. Кыргызская Республика предприняла первоначальные шаги по развитию ГЧП в стране с учетом лучшей международной практики.

В 2012 году принят Закон Кыргызской Республики «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике» (далее – Закон о ГЧП), создана институциональная база ГЧП, согласно которой определены уполномоченные государственные органы, а также в 2014 году создан Фонд финансирования подготовки проектов ГЧП.

Мировая история богата примерами организации государственно-частных проектов. Во многих государствах действуют международные институты, целью которых является изучение особенностей ГЧП, его продвижение и совершенствование. К их числу можно отнести:

- Европейский экспертный центр государственно-частного партнерства (European PPP Expertise Centre);
- Национальный Совет государственно-частных партнерств США (The National Council PPP).

В этих организациях упор делается на разделение рисков проектов между частным и государственным (публичным) партнером с обеспечением выгоды для двух сторон при условии эффективной реализации платных проектов.

Мировой опыт показал, что государственно-частное партнерство является одним из лучших способов привлечения государственных и частных инвестиций в развитие инфраструктуры страны. На рисунке 2 приведены объемы реализованных в ЕС ГЧП-проектов за 2005–2014 гг. Объемы представлены в денежном (за первое и второе полугодие) и количественном выражении.



Источник: European PPP Expertise Centre. Review of the European PPP Market in 2014 [Текст] – Luxembourg. – 2015. – 12 с.

Рис. 2. Проекты ГЧП в Европе (2005–2014 гг.)

Динамика развития проектов ГЧП в ЕС отражает влияние экономических процессов на частный бизнес: волны кризисов приводили к спаду и последующему восстановлению объемов проектов.

Таким образом, международный опыт, накопленный в течение последних 15–20 лет, свидетельствует, что одним из основных механизмов расширения ресурсной базы и мобилизации неиспользованных резервов для экономического развития, повышения эффективности управления государственной и муниципальной (общественной) собственности является государственно-частное партнерство. Такого рода партнерство позволяет привлечь в общественный сектор дополнительные ресурсы, ослабить остроту бюджетных проблем, объединить потенциал государственного управления и частные принципы хозяйствования, инвестиции, менеджмент, инновации.

Во второй главе «Экономическая эффективность строительства платных автомобильных дорог в Кыргызстане» проанализировано современное состояние автомобильных дорог, а также основных факторов, обуславливающих целесообразность строительства платных автодорог в условиях государственно-частного партнерства. Дана оценка экономической эффективности проектов строительства платных альтернативных автомобильных дорог Север – Юг.

Существующее сегодня состояние автомобильной дорожной отрасли диктует необходимость нового подхода в разработке и совершенствовании действующих механизмов и инструментов ее финансирования. Основным вектором улучшения инфраструктуры в Кыргызской Республике является широкомасштабное привлечение внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство. Однако, для того чтобы частный сектор вкладывал свои капиталы в дорожные хозяйства необходимо повысить эффективность дорожного проекта.

В настоящее время дороги имеют износ как по прочностным характеристикам, так и по условиям проезда. Ровность дороги не отвечает требованиям I-й категории дороги. Покрытие дороги имеет многочисленные заплаты от ямочного ремонта, койкость перекрыта шероховатой поверхностной обработкой. На асфальтовом покрытии ежегодно появляются дефекты в виде трещин, выбоин и койкости, требующие исправления.

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 – 9 % (см. 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.

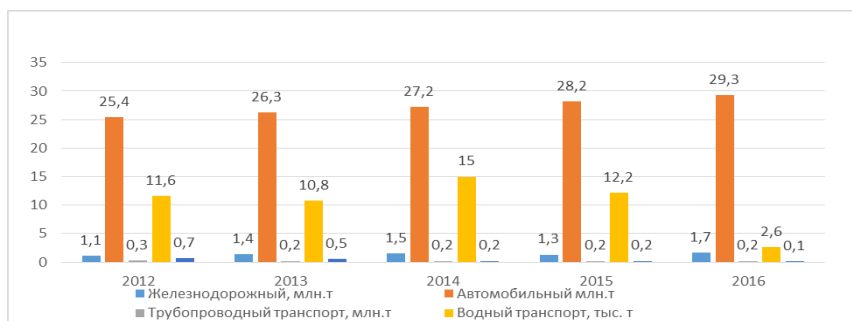
Таблица 2 – Выделение бюджетных финансовых ресурсов на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог в Кыргызской Республике за период 2010–2016 гг., млн сом.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Объем финансирования	1552,5	1349,6	1865,2	2094,2	2122,3	3587,6	4435,6
По текущему бюджету	1352,5	1174,6	1865,2	1683,7	1840,8	1892,7	1733,6
По госкапвложению	200	175	181,5	257,8	281,5	1694,9	2702,0
Объем выполненных работ, км	438,3	270	390,3	383,3	511,7	624,4	575,6
Асфальто-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
Черногравийный, км	4,9	2	2	6	14,3	20,1	19,7
Гравийный, км	151,5	135	128,9	88,4	166,6	105,7	97,2

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.

Особенность географического расположения Кыргызстана позволяет использовать автомобильный транспорт как самое основное средство передвижения, на долю которого приходится около 93 % перевозок грузов, около 99 % перевозок пассажиров всеми видами транспорта (см. рис. 3 и 4).



Источник: анализ составлен автором на основе материалов Национального статистического комитета КР

Рис. 3. Перевозки грузов всеми видами транспорта в Кыргызской Республике



Источник: анализ составлен автором на основе материалов Национального статистического комитета КР

Рис. 4. Перевозки пассажиров всеми видами транспорта в Кыргызской Республике (млн чел.)

Анализ диаграмм на рис. 3 и 4 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.

В настоящее время возникла острая необходимость строительства второй автомобильной дороги, которая будет соединять северные и южные регионы страны. Необходимость ее строительства объясняется тем, что единственная внутриреспубликанская существующая трасса Бишкек – Ош, соединяющая север и юг, не справляется с растущим транспортным потоком.

Протяженность рассматриваемого проекта альтернативной дороги Север – Юг составит 369 км, стоимость проекта – 400 млн долл. США. Более подробно протяженность и стоимость проекта Север – Юг отражена в таблице 3.

Таблица 3 – Стоимость строительства и реконструкции дороги Север – Юг

Наименование участка	Местонахождение, от км до км	Протяжение, км	Стоимость, млн долл. США	
			общая	1 км
Кочкор – Арал	64–195 км	131 км	113.000	0.863
Арал – Джалал-Абад	195 – 433 км	238 км	287.000	1.206
Всего		369	400.000	1.084

Источник: составлена на основе анализа проекта альтернативной автодороги Балыкчи – Джалал-Абад»

Платная дорога позволит сократить транспортные пути и, соответственно, расходы на пассажирские и грузовые перевозки из южных регионов в Нарынскую и Иссык-Кульскую области. С ее строительством улучшится доступ к разрабатываемым месторождениям: угольному – «Кара-Кече», урановому – «Минкуш», золоторудному – «Макмал», а также к участкам Камбаратинских и Тогуз-Тороуской ГЭС. Кроме того, данная трасса имеет большое международное значение. Соединение данной дороги с дорогами Казахстана, России, Таджикистана, Узбекистана и КНР позволит стране выйти из транспортного тупика.

Суточные и сезонные коэффициенты изменения для преобразования суточной интенсивности (СИД) в среднегодовую интенсивность (ССИД) были изучены и проанализированы в 2014 году институтом Кыргыздортранспроект на основе многолетнего (более 10 лет) исследования дорожного движения на различных дорогах Кыргызстана (см. табл. 4).

Таблица 4 – Среднегодовая интенсивность движения (ССИД) на различных участках базового 2019 года (с учетом отвлеченного и сгенерированного потока)

Участки, км	Легковые	Пикапы, минивэны	Автобусы	Грузовые	Грузовые-полупр.	Всего
0–195	2691	759	26	764	505	4745
195–433	2498	795	27	714	338	4371

Источник: ТЭО проекта «Строительство альтернативной автомобильной дороги Север – Юг «Балыкчи – Джалал-Абад»

Для оценки эффективности проекта строительства платных автомобильных дорог с использованием механизмов ГЧП использованы следующие общеизвестные методы: простой срок окупаемости *PBP* (*Payback*

Period); дисконтированный срок окупаемости *DPBP* (*Discounted Payback Period*); чистая приведенная стоимость *NPV* (*Net Present Value*); внутренняя норма доходности *IRR* (*Internal Rate of Return*); индекс прибыльности *PI* (*Profitability Index*).

Окупаемость проекта достигается за счет взимания платы за проезд автотранспорта и прямо зависит от объемов грузовых и пассажирских перевозок и соответствующей им интенсивности. Интенсивность движения в базовом сценарии была приведена выше, в таблице 4.

Размер платы за проезд определяется с ориентацией на затраты и на полезность дорожных услуг. Учитывая зарубежный опыт по установлению тарифа за проезд (0,10 долл./км; 2 – то же, 0,05 долл./км; 3 – то же, 0,03 долл./км), в качестве базового тарифа взяли для легковых автомобилей 0,7 сом/км, для грузовых – 1,3 сом/км.

Таблица 5 – Денежные потоки, получаемые от реализации проекта платных автомобильных дорог Север – Юг с использованием механизма ГЧП

Период	Наименование денежных потоков					
	Поток от инвестиционной деятельности	Средний тариф за проезд, 1 сом/км	Общая интенсивность движения, авт./сут.	Плата за проезд, млн долл./год	Другие поступления, млн долл.	Всего поступления, 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	43122157

Источник: составлен автором.

На основе анализа приведенных данных таблицы 5 рассчитаем простой срок окупаемости. Простой срок окупаемости – это минимальный временной период, в течение которого поступления от операционной деятельности инвестора покроют инвестиционные затраты на проект строительства платной дороги. По нашим расчетам простой срок окупаемости проекта в целом составит 9 лет + $(2315268/27170380) = 9,09$, или 9 лет 1 месяц. Преимущества и суть этого метода в его наглядности и простоте, а недостатки – не учитывается денежный поток за пределами периода окупаемости. В подобных ситуациях нам придется использовать метод дисконтированного срока окупаемости. Этот метод учитывает разную ценность денег (сумм поступлений и выплат) во времени. Метод основан на расчете периода времени, в течение которого первоначально вложенный капитал может быть погашен с заданной (требуемой) нормой доходности:

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

где i – ставка дисконтирования; I_0 – инвестиционные затраты в 0-й момент времени; CF_t – денежный поток в t -й период.

Основываясь на формуле, рассчитаем дисконтированный срок окупаемости проекта строительства платных автодорог. Подробный расчет представлен в таблице 6.

Таблица 6 – Расчет дисконтированного срока окупаемости

Период	Денежный поток проекта, млн доллар США	Коэффициент дисконтирования (на базе 12 % годовых)	Сегодняшняя (приведенная) стоимость денежного потока проекта, млн. долл.	Сегодняшняя (приведенная) стоимость денежного потока проекта, нарастающим итогом, млн долл.
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

Источник: составлена автором.

Из анализа таблицы 6 видно, что дисконтированный срок окупаемости составляет 15 лет $+(5408398/39452402) = 15,13$ лет, или 15 лет два месяца. В таблице отражена сегодняшняя ценность денежного потока строительства платных альтернативных дорог нарастающим итогом. По результатам расчета чистая приведенная стоимость равна 48405715 долл. США ($NPV=48405715$ долл. США).

Чистая приведенная стоимость NPV определяется как разница между приведенной стоимостью потока будущих поступлений (результатов) от проекта и приведенной стоимостью потока выплат (затрат) в течение всего прогнозируемого периода. Поскольку денежный поток проекта (будущие поступления и выплаты) распределен по времени, он дисконтируется:

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

где, CF_t – денежный поток в t -й период; i – ставка дисконтирования; I_0 – начальные инвестиционные; T – горизонт расчета (срок жизни проекта).

Согласно анализу таблицы 6, сумма дисконтированных поступлений превышает общую сумму инвестиций (160,0 млн долл. США) на 48405715 долларов при заданной норме доходности в 12 % годовых. Это означает, что проект является эффективным, рентабельность проекта превышает заранее выбранную ставку дисконтирования и проекта, которую можно считать перспективной.

Необходимо определить внутреннюю норму доходности IRR , которая рассчитывается нахождением коэффициента дисконтирования, при котором приведенная стоимость будущих денежных поступлений (доходов) равна приведенной стоимости потока затрат на проект, то есть при котором $NPV = 0$. Определяем по следующей формуле:

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

где I_0 – начальные инвестиционные; CF_t – денежный поток в период t ; T – длительность проекта; IRR – внутренняя норма доходности.

Основываясь на данных таблицы 6, можно рассчитать внутреннюю норму доходности:

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

$$IRR = 15\%$$

IRR представляет ожидаемую доходность проекта, а следовательно, и максимальную стоимость ресурсов, привлекаемых для реализации проекта. При оценке и сравнении альтернативных проектов с одинаковыми суммами инвестиций предпочтительным является тот проект, который имеет большую IRR.

Индекс прибыльности PI рассчитывается как отношение приведенной стоимости денежных поступлений от проекта к приведенной стоимости выплат (расходов) на проект, включая первоначальные инвестиции. Он представляет собой относительный показатель, характеризующий эффективность инвестиционного проекта и отражающий уровень доходов на единицу затрат:

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

Если $PI > 1$, то проект следует принять; если $PI < 1$, проект следует отвергнуть; если $PI = 1$, то проект не является ни прибыльным, ни убыточным.

Основываясь на формуле индекса прибыльности и данных таблицы 6, рассчитаем индекс прибыльности:

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

Таким образом, предлагаемый нами проект по строительству платных автомобильных дорог с использованием механизма государственно-частного партнерства на альтернативной дороге Север – Юг, на участке территории дорог с. Кочкор – Джалал-Абад, считается эффективным, так как индекс доходности больше единицы.

В общей сложности экономическая эффективность проекта строительства альтернативных платных автомобильных дорог выглядит следующим образом:

1. Чистый дисконтированный доход или приведенная стоимость NPV – 48405715 долл. США.
2. Внутренняя норма прибыльности или доходности IRR – 15 %.
3. Дисконтированный срок окупаемости составляет – 15,13 года, или 15 лет 2 месяца.
4. Простой срок окупаемости (без учета ставки дисконта) проекта составляет – 9,09, или 9 лет 1 месяц.
5. Индекс прибыльности или доходность PI – 1,3.

Основная выгода для государства при реализации проекта платных автомобильных дорог заключается в достижении :

1. Устойчивого социально-экономического роста уровня жизни населения республики и Нарынской, Жалал-Абадской областей, в частности в соответствии с НСУР;

2. Повышении экономической эффективности транспортно-дорожного комплекса и улучшении состояния дорожной сети в областях;

3. Росте уровня безопасности движения: сокращение числа погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях;

4. Улучшении инфраструктуры дорожного хозяйства.

Данный проект, кроме экономических результатов, имеет ярко выраженный социальный эффект:

1. Население Нарынской и Жалал-Абадской областей приобретает возможность получения гарантированного дохода от улучшения транспортной инфраструктуры, уменьшения ущерба от ДТП.

2. Развитие туристического сектора.

3. Повышение инфраструктурной обеспеченности, культурного уровня, мобильности населения.

4. Увеличение производства сельхозпродукции и возможностей для ее реализации, увеличение доходов до 500 тыс. чел. в проектной зоне.

5. Возможности для трудоустройства, обеспечения рабочими местами до 5000–6000 чел. в сфере строительства и содержания автодорог.

6. Развитие межрегиональных и межгосударственных торгово-экономических связей.

В третьей главе «Перспективы развития платных автомобильных дорог в условиях государственно-частного партнерства» рассмотрены и изучены основные направления и пути внедрения государственно-частного партнерства для строительства платных автодорог в Кыргызстане, значение международных транспортных коридоров для развития национальной экономики.

Программа Правительства «Жаны доорго – кырк кадам» Кыргызской Республики на период 2018–2023 гг. признает пробелы в отношении качества инфраструктуры и соответствующих государственных услуг. Правительство должно направить свои усилия на реабилитацию и сохранение автомобильных дорог, развитие международных транспортных коридоров и расширение внутренней сети автомобильных дорог.

Согласно Программе, ключевой задачей в транспортном секторе станет превращение Кыргызской Республики из тупиковой страны в транзитную и придание ей статуса регионального центра транспорта и логистики, в том числе:

– построение современной и доступной инфраструктуры, включая транспортную, социальную, ирригационную и цифровую;

– развитие регионов и решение социально-экономических проблем на местах.

В любой стране эффективность работы транспортной системы играет значительную роль как в экономике страны, так и в ее общем развитии. Значение этой роли особенно существенно увеличивается для стран, не имеющих выходов к водным путям сообщения, таким как Кыргызстан, где

более 94 % территории располагается на высоте более 1000 метров над уровнем моря, а около 40 % территории – на высоте более 3000 метров.

Развитие транспортной системы ведет к сокращению непроизводительных издержек при производстве промышленной и сельскохозяйственной продукции. Дальнейшее развитие эффективной транспортной системы необходимо для стимулирования всех отраслей экономики республики.

Одним из самых важных направлений развития и обеспечения экономического роста страны посредством концентрации материальных и финансовых ресурсов государственного и частного секторов является государственно-частное партнерство, которое снижает нагрузку на государственный бюджет и способствует эффективному перераспределению бюджетных средств.

Для успешной реализации внедрения государственно-частного партнерства в строительстве платных автодорог необходимо:

1. Разработать концепцию и стратегию введения ГЧП. В первую очередь определить цели, задачи и принципы создания ГЧП, выработать организационную структуру и систему управления, механизм и инструменты реализации государственно-частного партнерства.

2. Усовершенствовать нормативно-правовые акты, то есть создать институционально-правовую, экономическую, организационную среду, обеспечить социальную и политическую стабильность в стране.

3. Запустить пилотные проекты. Необходимо провести подготовительные мероприятия к запуску экспериментальных проектов, и весьма важно организовать мероприятия, имеющие информационный характер по освещению принципов работы ГЧП.

4. Создать центр управления по ГЧП при Министерстве экономики Кыргызской Республики.

5. Разработать комплексные меры по развитию взаимосвязей между потенциальными партнерами, поскольку наблюдается отсутствие диалога между заинтересованными сторонами в вопросах развития ГЧП: государственные органы не знают об инициативах бизнеса, бизнес, в свою очередь, принимает позицию наблюдателя.

6. Продолжить усиленную подготовку специалистов (бакалавров и магистров) в области ГЧП, а также необходимо выстроить практику зарубежного обучения и стажировок. Применить опыт казахстанского центра государственно-частного партнерства и российского центра развития государственно-частного партнерства в сфере обучения и повышения квалификации сотрудников, которые работают с британской компанией PPP Experts Ltd.

Строительство автодорог, имеющих международное значение, будет способствовать развитию регионов, в результате чего повысится конкурентоспособность товаров, производимых на местных предприятиях, расположенных в районе автомагистралей, улучшится инвестиционная привлекательность этих территорий, появятся условия для создания новых производств, улучшится социально-экономическая ситуация в этих регионах, появятся новые рабочие места для местного населения.

Проекты по созданию международных транспортных коридоров представляют возможности не только для получения доходов, но и дают импульс социально-экономическому развитию регионов и страны. Своевременная и масштабная модернизация важнейших автомагистральных и других транспортных коридоров республики стимулирует торговлю, способствует росту объема экспорта и импорта товаров и услуг, внедрению системы контейнерных и росту транзитных перевозок через территорию страны.

Сегодня в Кыргызстане на базе существующих грузопотоков по автомобильным дорогам необходимо развивать международные транспортные коридоры на основе платных автомобильных дорог. Международные транспортные коридоры – это транзит, с помощью которого развиваются торгово-экономические отношения с другими странами, улучшается социально-экономическая ситуация в населенных пунктах, прилегающих к автомобильным дорогам. Международные транспортные коридоры Кыргызстана можно классифицировать по четырем направлениям:

1. Кыргызстан – Казахстан: Бишкек – Алматы; Бишкек – Чалдовар – граница с Казахстаном; Суусамыр – Талас – Тараз; Балыкчи – Чолпон-Ата – Тюп – Кеген – граница с Казахстаном.

2. Кыргызстан – КНР: Бишкек – Нарын – Торугарт – граница с КНР; Ош – Сары Таш – Иркештам – граница с КНР; граница с Таджикистаном – Карамык – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР.

3. Кыргызстан – Узбекистан: Бишкек – Ош – Андижан;

4. Кыргызстан – Таджикистан: Ош – Исфана – граница с Таджикистаном; Сары-Таш – Карамык – граница с Таджикистаном.

Таким образом, с внедрением механизма государственно-частного партнерства в рамках транспортных коридоров необходимо реализовать эффективное строительство платных автомобильных дорог, которое даст существенный толчок для развития международной торговли, позволит привлечь дополнительные транзитные потоки, существенно улучшить социально-экономическое положение регионов, примыкающих к МТК.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Теоретические аспекты определения экономической эффективности строительства платных автомобильных дорог дают основания для принятия такого решения, так как платные дороги развивают инфраструктуру дорожных хозяйств, сокращают время поездок, повышают уровень мобильности населения, снижают бюджетные расходы государства, способствуют созданию новых предприятий и рабочих мест, стимулируют рост валового внутреннего продукта страны.

2. 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.

3. Применение обобщенного международного опыта использования ГЧП, учет особенностей системы ГЧП в отдельных странах дают возможность выбора приоритетных сфер применения механизма ГЧП в зависимости от уровня социально-экономического развития страны.

4. Развитие платных автомобильных дорог невозможно представить без взаимодействия органов государственной власти и бизнеса как необходимого условия 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.

5. Повышение эффективности ГЧП в Кыргызской Республике в будущем во многом будет зависеть от усилий государства по формированию политики и благоприятной среды для взаимодействия участников инвестиционного комплекса в рамках реализации проектов строительства платных альтернативных автомобильных дорог с использованием механизма ГЧП.

6. 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 % – неасфальтированное 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

7. Осуществление строительства платных автомобильных дорог будет способствовать росту объемов реализации сельхозпродукции, увеличению доходов 500 тыс. человек в проектной зоне, созданию рабочих мест для 5000–6000 чел. в сфере строительства и содержания автодорог, окажет содействие сокращению уровня бедности населения, развитию международных и межгосударственных связей и торговли.

8. Строительство платной альтернативной автомобильной дороги Север – Юг на участке с. Кочкор – г. Жалал-Абад оценено нами как эффективный проект как для государства, так и для частного инвестора. Его реализация обеспечит предпринимателям и Нарынской, и Жалал-Абадской областей 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.

9. Внедрение механизмов ГЧП в сфере строительства платных автомобильных дорог должно осуществляться на базе совершенствования законодательной, институциональной и финансовой сред. Для этого необходимо на государственном уровне определить приоритеты использования механизма ГЧП, назначить единый уполномоченный регулирующий орган, унифицировать методологическую базу и запустить комплексную программу по развитию институциональной и правовой среды ГЧП.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

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 партнерства 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: күрүлүш, альтернативалык, акытөлөнүүчү жол, натыйжа, тобокел, мамлекет, жеке менчик, өнөктөштүк, баало, финансы, инфраструктура, инвестиция, үкүктүк актылар, каражат, внаатранспорт.

Изилдөөнүн объектиси: Кыргыз Республикасында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун күрүлүш.

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 ойлонүү-логикалык анализдөө, экономикалык-математикалык, экономикалык-статистикалык, салыштыруу-аналитикалык, прогноздоо.

Алынган жыйынтыктар: мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн шарттарында акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун күрүлүшүн натыйжалуулугу, экономикалык маңызы изилденди жана илимий теоретикалык мааниси жыйынтыкталды, акы төлөнүүчү автоунаа жолдорун курууда мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн дүйнөлүк тажрыйбасы үйрөнүлдү, мамлекет жана бизнестин чогуу ишешинин 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 жаны технологияларды пайдалануусунда, эл аралык автомобилдик ташуунун көлөмүн көтөрүүдө, автоунаа жолдорунун жеектеринде жаны 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.

Подписано в печать 24.05.2018. Формат 60x84 ¹/₁₆
Офсетная печать. Объем 1,5 п.л.
Тираж 100 экз. Заказ 289.

Отпечатано в типографии КРСУ
720048, Бишкек, ул. Анкара, 2