

## ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

*Республиканын автомобиль жолдорунун абалы, аларды тутуу жана ремонтту каржылоо боюнча талдоо жүргүзүлгөн. Жолдорду эксплуатациялоону жакшыртууга мүмкүн болгон ыкмалар белгиленген.*

*В работе проведен анализ состояния автомобильных дорог республики, финансирования их ремонта и содержания. Отмечены возможные пути улучшения эксплуатации дорог.*

*Road sector of the Kyrgyz Republic as well as funding of road maintenance and reconstruction works has been analyzed. In addition, ways for improving a level of road maintenance were proposed.*

Развитие любой отрасли экономики в нашей горной стране зависит от степени развития дорожных систем, поскольку значительный объем всех перевозок приходится на долю автотранспорта. В республике 95 % грузоперевозок и 85 % пассажироперевозок осуществляется автомобильным транспортом.

Железные дороги Кыргызской Республики состоят из одной ветви на севере, соединяющейся с Казахской железно-дорожной системой, и ветви на юге, которая является частью Узбекской железно-дорожной сети. Несколько судов на озере Иссык-Куль составляет водный транспорт страны.

Воздушно-транспортная система состоит из двух международных и нескольких междугородных аэропортов.

Поэтому автомобильные дороги являются очень важным экономическим фактором, оказывающим влияние на все сферы жизни и экономики республики.

В стране существует более 34 тыс. км автомобильных дорог. Из них 19 тыс. км являются дорогами общего пользования и обслуживаются организациями Министерства транспорта и коммуникаций республики. 15 тыс. км автодорог это дороги местного значения и внутрихозяйственные проезды.

Основная сеть автомобильных дорог охватывают всю территорию страны, связывает все населенные пункты, обеспечивая международную и внутригосударственную транспортно-экономическую связь. Из общей протяженности дорог лишь 40 % имеют твердое покрытие.

Существующая сеть дорог способна удовлетворить экономические нужды страны в перевозках, хотя эксплуатируется в условиях хронического финансового дефицита.

Анализ показывает, что на ремонт и содержание дорог ежегодно выделялось около 10-15 % необходимых средств. Например: в 1995 году при расчетной потребности 700 млн сомов выделено 80,2 млн сомов (11,4 %); в 2000 году при расчетной потребности 694 млн сомов выделено 141,6 млн сомов, или уровень обеспеченности составил 20 %, а в 2005 году – 31 %.

В табл. 1 приводятся данные о финансировании ремонта и содержания дорог.

Таблица 1

Показатели	едизм.	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 год	2003 год	2004	2005 год
		гол	гол	гол	гол							
Потр-ть в млн. средствах	сом	700	605	694	694	694	694	694	694	694	694	694
Выделено	млн. средств сом	80,2	64,0	85	113	141	139	292	189	256	278	221

Графическое изображение данных Таблицы 1



В результате несвоевременного ремонта и отсутствия надлежащей эксплуатации, при возрастающем количестве автотранспорта и интенсивности движения, дороги с низкой капитальностью дорожной одежды начали разрушаться.

В новых рыночных условиях, находясь под угрозой полного разрушения, дороги Бишкек-Ош, Бишкек-Нарын-Торугарт, Иссык-Кульское кольцо, Жамбыл-Талас-Суусамыр продолжали обеспечивать бесперебойную работу автотранспорта во внутригосударственных и международных перевозках.

В результате поисков путей решения проблем восстановления и содержания автомобильных дорог в 1997 году при финансовой поддержке Азиатского Банка Развития, Исламского Банка

Развития и Фонда Зарубежного Экономического Сотрудничества Японии начались работы по реабилитации главной артерии экономики республики- дороги Бишкек-Ош.

Реабилитация дорог производится с использованием всех доступных отечественных и международных опытов по строительству дорог.

Наряду с международными компаниями работают отечественные дорожно-строительные организации, реализовывая знания и профессиональный опыт, совместно с иностранными специалистами осуществляют технический надзор отечественные инженеры. Применяется современная высокопроизводительная техника и передовая технология строительства.

За эти годы завершены работы:

– по проекту Реабилитации автодороги Бишкек-Ош. Качество восстановленной дороги отвечает требованиям мирового стандарта.;

– на участке Георгиевка – Бишкек регионального проекта реабилитации автодороги Алматы – Бишкек;

– на участке Жалалабат-Ош протяженностью 100 км, благодаря которому транспортники получили возможность проезда не пересекая границу соседней республики, что способствует уменьшению транспортных расходов.

В настоящее время восстановительные работы ведутся на дорогах Ош – Сары-Таш-Иркештам, Сары-Таш – Карамык, Бишкек – Нарын – Торутарт, Ош – Исфана.

В дальнейшем поэтапно будут восстановлены все дороги в соответствии с требованиями международного стандарта.

После реабилитации, при соответствующей эксплуатации, дороги обеспечат безопасную и бесперебойную работу автотранспорта в течение 18 -20 лет без капитального ремонта.

К факторам, обеспечивающим нормальной эксплуатации; дорог можно отнести:

- 1 .Достаточное финансирование и эффективное использование средств по назначению.
2. Качественное выполнение строительных и ремонтных работ и контроль качества.
3. Эффективная система управления дорожным хозяйством.
4. Финансовый контроль.

Следует отметить, что с 2006 года объем средств, направляемых на ремонт и содержание дорог страны, ежегодно увеличивается.

Таблица 2

Финансирование ремонта и содержание автодорог в 2005-2010 гг.

№ п/п	Виды работ	Ед. изм.	2005 год	2006 год	2007год	2008 год	2009 год	2010	Ожид. 2011год
1.	Объем выпол-я	млн.с.	2131	234	234	234	234	234	234

2.	Объем финан-я	млн.с.	345	345	345	345	345	345	345
----	------------------	--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

В целях достижения эффективного финансирования постановлением Правительства КР создан Дорожный фонд, в который должны поступать все налоги, имеющие отношение к дороге. Фонд денежных средств на ремонт и содержания дорог складывается из 0,8%-ного дорожного налога с оборота нескольких крупны предприятий.

Пользователи автодорог не вовлечены в финансирование эксплуатации дорог.

Фонд пополняться мог бы из других источников, имеющих отношение к дороге.

Например:

– налоги на топливо;

– ежегодный налог с пользователей дорог(включая налоги с владельцев автотранспорта за технический осмотр автомобилей, который не используется на эксплуатацию автомобильных дорог);

–налог с транзитного транспорта.

На практике неэффективное использование средств, технических и людских ресурсов является более важной причиной плохого содержания дорог, чем недостаточное финансирование.

Необходимо, чтобы все налоги с пользователей дорог направлялись только на строительство и эксплуатацию дорог и ни на какие другие цели.

Следующий фактор, влияющий на состояние эксплуатации, это *контроль за качеством* выполняемых работ.

В каждом дорожно-эксплуатационном предприятии есть работники, ответственные за качество выполняемых работ. Однако они контролируют качество собственной работы, так как в данной системе функции заказчика и исполнителя работ объединены.

*Управление* дорожным хозяйством заслуживает особого внимания.

В системе планирования должны просматриваться стратегия и политика на долгий промежуток времени, с учетом данных о процессе и модели разрушения дорог.

Систему выработки приоритетов ремонта и содержания дорог следовало бы пересмотреть, так как она при определении очередности ремонта дорог по их значению (международные, республиканские. местные) не полностью соответствует требованиям, поскольку учитывает не все необходимые показатели. Некоторые дороги, которые имеют одинаковые характеристики, но которые более разрушены, не будут в первую очередь ремонтироваться только из-за своей меньшей значимости.

На эксплуатации автодорог, где ощущается дефицит денежных средств, очень важно эффективно и по назначению использовать имеющиеся средства. Существуют службы, осуществляющие контроль за использованием средств по назначению – внутренний и внешний аудит. Следует достичь своевременности и действенности контроля за использованием фондов, предназначенных для целей эксплуатации дорог.

При организации эксплуатации дорог на должном уровне, с эффективным использованием всех ресурсов, наши дороги, которые восстановлены в соответствии с требованиями международного стандарта, могут обеспечивать бесперебойную и безопасную работу транспорта на долгие годы без капитального ремонта.

### **Список литературы**

1. Журнал «Автомобильные дороги». – 1998. – № 3. – С. 14-15.
2. Журнал «Автомобильные дороги». – 2001. – № 7. – С.18.
3. Отчет по «Проекту институционального усиления дорожного сектора КР». Консультационная фирма FINNRA (Финляндия). – 400 с.
4. Тургунбаев А.А. Управление эксплуатацией автомобильных дорог в Кыргызской Республике: Отчет по итогам курса, организованного Дирекцией автомобильных дорог Дании, 1997 г. – С.32.
5. Материалы ежегодных отчетов о проделанной работе по реализации проектов по реабилитации автомобильных дорог Кыргызской Республики.