

УДК 336:625.7 (575.2) (04)

## АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ И НЕОБХОДИМОСТЬ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

*Ж.Б. Ысыраилова* – аспирант КГУСТА ИСЭМ

---

Level of development and technical condition of a high system it is essential and it is diverse influence economic and social development of the country as a whole. Changes in sociopolitical development, economic reforms essentially increase requirements to reliability and an overall performance of a network of highways.

Автомобильные дороги – это комплекс инженерных сооружений, предназначенных для обеспечения круглогодичного, непрерывного, удобного и безопасного движения автомобилей с расчетной нагрузкой и установленными скоростями в любое время года и в любых условиях погоды. В состав этого комплекса входят земляное полотно, дорожная одежда, мосты, трубы и другие искусственные сооружения, обустройство дорог и защитные дорожные сооружения дорожных и автотранспортных служб. В настоящее время общая протяженность автомобильных дорог в Кыргызской Республике составляет более 34 000 км, из них 19 000 км дорог общего пользования, которые обслуживаются дорожными организациями Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, и остальные 15 000 км – дороги сельскохозяйственных и промышленных предприятий.

Управление функционированием автомобильных дорог осуществляют производственно-линейные управления автомобильных дорог (ПЛУАД), генеральная дирекция автомобильных дорог (ГДАД), государственный проектный институт (ГПИ “Кыргыздортранспроект”), которые непосредственно подчиняются Главному управлению автодорог Министерства транспорта и коммуникаций КР (ГУАД).

Главное управление автомобильных дорог имеет штатную численность из 18 человек, состоит из трех отделов. Производственно-линейные управления (ПЛУАД) №1–7 и ГДАД Бишкек – Ош являются региональными органами государственного управления сетью автомобильных дорог общего пользования, дорожными сооружениями, зданиями комплекса дорожно-эксплуатационной службы и природного сервиса, осуществляют контрольные, исполнительные и распределительные функции в дорожной отрасли.

Состояние автомобильных дорог определяется физическим и моральным износом [1]. К физическому износу можно отнести природно-климатические, дорожно-эксплуатационные, строительные и проектные факторы, а моральный износ обуславливается постоянным ростом технических параметров транспортных средств под влиянием научно-технического прогресса. Так, существенное влияние на состояние дорог и условия движения автомобилей оказывают природно-климатические условия. Для нашей республики это имеет огромное значение, поскольку она имеет высокогорный рельеф местности. По данным Министерства транспорта и коммуникаций, для поддержания технического уровня и качества существующих автодорог ежегодно необходимо произвести: капитального ремонта –

1 600 км, среднего ремонта – 5 200 км и текущего ремонта – 12 020 км [2].

Современная дорожная сеть автомобильных дорог общего пользования в КР состоит из дорог: международного значения, они составляют 22,1%, государственного значения – 30,1% и местного значения – 47,8%; при этом по техническим характеристикам: с цементобетонным покрытием – 0,1%, асфальтобетонным – 26,4%, черногравийным – 11,9%, гравийным покрытием – 52,9%, грунтовые дороги – 8,7%.

Анализ технического уровня показывает, что только 39% дорог с более качественным покрытием, остальные дороги – гравийные и грунтовые.

В последние годы оживление экономики и повышение доходов населения привело к увеличению числа автотранспортных средств в республике. Так, за последние три года численность автотранспортных средств выросла приблизительно на 76 582 единиц. По статистике, автомобильный парк, включая все виды автомобилей, мототранспорт и прицепы с полуприцепами, в 2002 г. составлял 381 918 единиц, а в 2005 г. – 458 500 единиц, в том числе автомобилей – 367 296 и 381 540 единиц соответственно. На долю автотранспорта приходятся значительные объемы перевозок грузов и междугородных пассажирских перевозок. Темпы развития автомобильных дорог отстают от возрастающей потребности в автомобильных перевозках и темпов роста автомобилизации, которая должна служить определяющим фактором для перспектив развития автодорог.

Автомобильные дороги – важнейшее звено транспортной системы страны, без которого не может функционировать ни одна отрасль народного хозяйства. Параметры и состояние всех элементов дороги и дорожных сооружений определяют технический уровень и эксплуатационное состояние дороги. Существующий Дорожный фонд не справляется с обеспечением необходимого финансирования содержания дорог. В среднем в республике на 1 км автодороги в 2003 г. расходы на содержание составили 353 долл. США, а если исключить Генеральную дирекцию автомобильных дорог Бишкек – Ош и городские дороги, среднее значение затрат составит 218 долл. США

на 1 км. Аналогичные затраты на содержание в развивающихся странах составляют около 2 000 долл. США на 1 км [3].

Реализуемые проекты по дорожному строительству в КР были осуществлены после проведения технико-экономического обоснования на грантовой основе в виде Техпомощи международными донорами, такими, как: Исламский банк развития, Азиатский банк развития, Всемирный банк и др.

Уровень развития и техническое состояние дорожной сети существенно и многообразно влияют на экономическое и социальное развитие страны в целом. Перемены в социально-политическом развитии, экономические реформы существенно повышают требования к надежности и эффективности работы сети автомобильных дорог. Эффективное управление и устойчивое развитие сети автомобильных дорог – необходимые условия экономического роста, повышения конкурентоспособности и снижения издержек товаропроизводителей, выравнивания уровня социально-экономического развития областей и районов. Сегодня дорожное хозяйство не обеспечивает поддержание автомобильных дорог на необходимом уровне. Причиной этого являются недостаточное и несвоевременное финансирование. В приведенной ниже таблице показаны средства, выделяемые на ремонт и содержание автодорог.

Такое положение приводит к невыполнению планов по ремонту дорог, что, естественно, увеличивает износ сети автомобильных дорог. В Кыргызской Республике износ дорог по сети общего пользования достигает 72%, а на местных дорогах – до 85%.

После распада СССР Кыргызская Республика, как и другие постсоветские страны, столкнулась с большими экономическими трудностями, преодолев которые, с целью дальнейшего развития своей экономики постепенно интегрирует в мировое экономическое сообщество. В последнее десятилетие много говорят о несовершенстве существующей системы финансирования дорожного хозяйства и ее неспособности обеспечить устойчивое развитие дорожной сети. Однако так и не обновляется парк дорожно-строительных

Год	Годовой бюджет страны, млн. сом.	Средства, выделенные на содержание дорог, млн. сом.	Дорожный бюджет по отношению к бюджету страны, %
2002	15188,6	189,3	1,2
2003	16890,6	189,4	1,1
2004	16241,8	185,0	1,1
2005	16813,4	185,2	1,1
2006	20478,9	286,9 (с утв. бюдж.)	1,4
2006	20478,9	410,0 (с учетом доп. фин.)	2,00

машин и механизмов в организациях дорожной отрасли, отсутствуют специализированные машины и механизмы по зимнему содержанию и производству среднего и текущего ремонта дорог (исключение составляет состояние автодороги Бишкек – Ош).

Таким образом, транспортно-экономические показатели автодорог в КР не отвечают современным требованиям.

Эффективное использование средств, выделяемых на дорожное хозяйство, влияет на качество дорожных работ, повышая которое, можно снизить удельные затраты на ремонтные работы. Современное развитие науки и техники позволило разработать автомобили повышенной грузоподъемности, рациональное использование которых может снизить затраты на транспортировку грузов. Однако экономический эффект от этих перевозок напрямую зависит от состояния дорог, которое должно обеспечивать высокую скорость движения и пропускную способность.

Для повышения качества дорожных работ необходим более эффективный и действенный подход, предусматривающий мобилизацию всех внутрипроизводственных факторов, влияющих на качество, и усилий различных контролирующих органов.

Система управления качеством дорожных работ предусматривает обеспечение их качества посредством разработки и внедрения:

- ↳ на предприятиях отрасли сертифицированных систем управления качеством;
- ↳ в производство дорожных работ механизма повышения контроля качества со стороны организаций, осуществляющих инспекционные проверки качества выполняемых работ и надзорные функции за деятельностью организаций по реализации дорожных проектов.

Организация контроля качества зимнего содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них осуществляется путем организации постоянного мониторинга качества дорожных работ. Это позволит выявить проблемы в обеспечении качества дорожных работ. Результаты мониторинга и статистики будут способствовать выработке обоснованных предупреждающих и корректирующих воздействий, направленных на предотвращение ошибок и дефектов в дальнейшем.

Развитие экономики страны и международной торговли существенно увеличили транспортные потоки между разными странами мира. В этих условиях важным становится повышение капитальности дорожных одежд, обеспечение высокой скорости, удобства и безопасности движения, инженерного оборудования и обустройства дорог, архитектурно-эстетического оформления и другие задачи, составляющие комплекс эксплуатационного обеспечения функционирования дорог.

Таким образом, необходимо создание системы финансирования автомобильных дорог общего пользования, которая обеспечила бы достаточный и стабильный уровень расходов, необходимых для сохранения ровности и прочности существующих дорог, а также расширения их сети для снятия перегрузки и уменьшения вынужденных перепробегов транспорта. Например, плотность автодорог с твердым покрытием по отношению к численности населения у нас существенно меньше. Особое беспокойство вызывает значительное количество дорожно-транспортных происшествий по причине плохих дорожных покрытий, чему в значительной степени способствует перегруженность и состояние автодорог.

Наряду с задачами развития и поддержания сети автомобильных дорог требуют своего ре-

шения проблемы формирования законодательной и нормативно-технической базы обеспечения сохранности автодорог, развития индустрии дорожного хозяйства и стройматериалов, совершенствования планирования, управления и финансирования дорожного хозяйства.

**Литература**

1. Экономика дорожного хозяйства / Под ред. Е.Н. Гарманова. – М.: Транспорт, 1990.
2. Дороги республики: Сегодня и завтра... – Бишкек, Министерство транспорта и коммуникаций, 2005.
3. Исследования состояния и стратегический экономический анализ ключевой дорожной сети КР (Фаза 2): Финальный отчет / Проектный институт “Кыргыздортранспроект” Министерства транспорта и коммуникаций. – Бишкек, 2006.