

**Джаманкулов Анаркан Самарович,**

канд. экон. наук,  
заведующий отделом отраслей экономики  
Научно-исследовательского университета  
«Кыргызский экономический университет  
имени М. Рыскулбекова»

**Жаманкулов Анаркан Самарович,**

экономика илимдеринин кандидаты,  
тармактык экономика бөлүмүнүн башчысы  
М. Рыскулбеков атындагы  
Кыргыз экономикалык университетинин  
илимий-изилдөө университети

**Anarkan Samarovich Jamankulov,**

Ph.D. in Economics, Head of the Department of  
Sectoral Economy Research University of Kyrgyz  
Economic University named after M. Ryskulbekov

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ПРИОРИТЕТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА  
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ТРАНСПОРТТУК КОМПЛЕКСИНИН  
АРТЫКЧЫЛЫК ИНФРАСТРУКТУРАСЫ -АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДОРУ**

**MOTOR ROADS PRIORITY INFRASTRUCTURE OF THE TRANSPORT COMPLEX  
OF THE KYRGYZ REPUBLIC**

---

***Аннотация.** Развитие транспортной системы страны становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Кыргызской Республики и улучшения качества жизни населения.*

*Транспортный комплекс обеспечивает эффективное функционирование экономики, содействует росту торговли способствует территориальной интеграции и улучшению качества жизни населения. В этом контексте государственная политика должна быть направлена на создание и поддержку современной, эффективной и устойчивой транспортной системы.*

*Объектом исследования являются приоритетная инфраструктура как автомобильные дороги, являющаяся ключевой отраслью в осуществлении экономических реформ в стране.*

*Транспортная инфраструктура -это такая подсистема хозяйства, которая создает и реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения, в равной степени необходимые для деятельности всех сфер общественного производства.*

*Термин «инфраструктура» появился в экономической литературе в конце 40-х годов прошлого столетия для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство (строительство шоссейных дорог,*

каналов, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, транспорт, связь, водоснабжение и канализация и т.п.)

Иногда термин «транспортная инфраструктура» используется и в более широком понимании. Так как транспортная сфера всегда увязывается и общим развитием производительных сил, то она рассматривается как одна из важнейших составляющих частей инфраструктуры экономики в целом. В этом смысле понятия «транспортная система» и «транспортная инфраструктура» практически тождественны.

Транспорт-совокупность средств, предназначенных для перемещения людей, грузов, сигналов и информации из одного места в другие. Нередко под термином «транспорт» подразумевают всю совокупность инфраструктуры, управления, транспортных средств.

Автомобильные дороги являются мощным фактором формирования государственнотерриториального устройства, внутреннего и внешних рынков они через автотранспорт объединяют в единое целое все отрасли народного хозяйства, производство и потребление, обеспечивает жизненно необходимые экономические связи регионов, способствует преодолению размежевания общества и сближению народов. Устойчивое и эффективное функционирование автомобильных дорог является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики обеспечивая целостности, национальной безопасности обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения.

**Ключевые слова:** транспортный комплекс, автомобильные дороги, инфраструктура, Кыргызстан, развитие, модернизация, транзит.

**Аннотациясы.** Азыркы учурда өлкөнүн транспорттук системасын өнүктүрүү Кыргыз Республикасынын инновациялык экономикалык өсүү моделин ишке ашыруунун жана калктын жашоо сапатын жакшыртуунун зарыл шарттарынын бири болуп калды. Транспорт комплекси экономиканын натыйжалуу иштешин камсыздайт, сооданын өсүшүнө көмөктөшөт, аймактык интеграцияны жана калктын жашоо сапатын жакшыртууну колдойт. Бул контекстте мамлекеттик саясат заманбап, натыйжалуу жана туруктуу транспорттук системаны түзүүгө жана колдоого багытталышы керек.

Изилдөөнүн объектиси катары экономикалык реформаларды ишке ашырууда негизги тармак болуп саналган автожолдорду өнүктүрүү артыкчылыктуу инфраструктура катары каралат.

Транспорттук инфраструктура — бул чарбанын бир бөлүгү болуп, өндүрүштүн жана калктын жашоосунун жалпы шарттарын түзүүчү жана ишке ашыруучу подсистема болуп эсептелет.

«Инфраструктура» термини экономикалык адабиятта өткөн кылымдын 40-жылдарынын аягында пайда болгон жана өнөр жайды жана айыл чарбасын тейлеген чарба тармактарынын комплексин билдирет (автожолдорду, каналдарды, портторду, көпүрөлөрдү, аэродромдорду, кампаларды куруу, энергетикалык чарба, транспорт, байланыш, суу менен камсыздоо жана канализация ж.б.).

Кээде «транспорттук инфраструктура» термини кеңири мааниде да колдонулат. Транспорттук тармак өндүрүш күчтөрүнүн жалпы өнүгүшү менен тыгыз байланышта болгондуктан, ал инфраструктуранын эң маанилүү бөлүгү катары каралат. Бул жагынан алып караганда, «транспорттук система» жана «транспорттук инфраструктура» түшүнүктөрү дээрлик окшош болуп саналат.

Транспорт — бул адамдарды, жүктөрдү, сигналдарды жана маалыматтарды бир жерден башка жерге ташуу үчүн арналган каражаттардын жыйындысы. Көп учурда «транспорт» түшүнүгү инфраструктураны, башкарууну жана транспорт каражаттарын камтыган жалпы системаны түшүндүрөт.

*Автомобиль жолдору мамлекеттик-территориялык түзүлүштү, ички жана тышкы базарларды түзүүдөгү күчтүү фактор болуп саналат, алар автотранспорт аркылуу эл чарбасынын бардык тармактарын, өндүрүштү жана керектөөнү бир бүтүнгө бириктирет, региондордун ортосундагы экономикалык байланыштарды камсыздайт, коомдогу ажырымды азайтууга жана элдердин жакындашуусуна көмөктөшөт.*

*Автомобиль жолдорунун туруктуу жана натыйжалуу иштеши экономиканы турукташтыруу, көтөрүү жана структуралык кайра куруу үчүн зарыл шарт болуп саналат, өлкөнүн бүтүндүгүн, улуттук коопсуздукту жана коргонуу жөндөмдүүлүгүн камсыз кылууга, калктын жашоо шарттарын жана деңгээлин жакшыртууга өбөлгө түзөт.*

**Негизги сөздөр:** транспорттук комплекс, автомобиль жолдору, инфраструктура, Кыргызстан, өнүгүү, жаңыртуу, транзит

**Abstract:** *At present, the development of the country's transportation system has become a necessary condition for implementing the innovative model of economic growth in the Kyrgyz Republic and improving the quality of life of its population.*

*The transport complex ensures the effective functioning of the economy, promotes trade growth, contributes to territorial integration, and enhances the quality of life. In this context, state policy should be aimed at creating and supporting a modern, efficient, and sustainable transport system.*

*The object of the research is the priority infrastructure — particularly, highways — which represent a key sector for carrying out economic reforms in the country.*

*Transport infrastructure is a subsystem of the economy that creates and implements general conditions necessary for the functioning of production and the population's daily life, equally essential for all sectors of public production.*

*The term "infrastructure" appeared in economic literature in the late 1940s to denote a complex of industries serving industrial and agricultural production (construction of highways, canals, ports, bridges, airfields, warehouses, energy facilities, transport, communications, water supply, sewage, etc.).*

*Sometimes the term "transport infrastructure" is used more broadly. Since the transport sector is closely tied to the overall development of productive forces, it is considered one of the key components of the economy's infrastructure. In this sense, the concepts of "transport system" and "transport infrastructure" are almost identical.*

*Transport refers to the collection of means intended for the movement of people, goods, signals, and information from one place to another. Often, the term "transport" encompasses the entire infrastructure, management, and transport vehicles.*

*Highways are a powerful factor in shaping the state's territorial organization and internal and external markets; through road transport, they unite all sectors of the national economy, production, and consumption into a single whole, ensure vital economic connections between regions, help overcome societal divisions, and foster the rapprochement of peoples. The stable and effective functioning of highways is a necessary condition for the stabilization, growth, and structural transformation of the economy, ensuring the integrity, national security, and defense capability of the country, as well as improving living conditions and standards.*

**Keywords:** *transport complex, automobile roads, infrastructure, Kyrgyzstan, development, modernization, transit*

**Основной целью и задачи** исследования является решение экономических вопросов развития автомобильных дорог, которая остается постоянной проблемой для нашей республики. Дорожная сеть нарушается с течением времени из-за недостаточности средств для адекватного и устойчивого финансирования ее реабилитации и технического обслуживания. В дальнейшем

если не будет произведено безотлагательное и устойчивое финансирование, степень разрушения будет возрастать требуя еще больших затрат в будущем.

**Методологические аспекты** исследования при рассмотрении вопросов совершенствования системы финансирования автомобильных дорог нами принято государственное регулирование, в виде создания законодательной базы по источникам доходов для финансирования рыночного механизма-коммерциализации использования дорог.

При формировании доходов необходимых для содержания и развития автомобильных дорог в условиях рыночной экономики, использование дорог следует рассматривать как предмет купли-продажи услуг, оплачивающей потребителем этой услуги. Пользователи дорог платят определенный сбор, не связанные с другими налогами, зачисляемыми в дорожный бюджет.

Все эти поступления должны производиться пользователями дорог и напрямую использоваться на развитие и содержание автомобильных дорог. При этом необходимо закономерно определить виды и порядок сборов и налогов в дорожный бюджет и управлении этим бюджетом.

Основные результаты исследования будут произведены в области Дорожного фонда. Об эффективном использовании финансовых средств Дорожного Фонда источниками которого являются несколько объектов накапливаемые финансовые ресурсы. Рассмотреть каждый вид источник финансирования о их происхождении, анализ ее деятельности<sup>16</sup>.

Обеспечение функционирования автомобильных дорог и автотранспортной деятельности в новых условиях хозяйствования требует разработки и внедрения адекватной рыночным отношениям системы финансирования и организационных форм управления глубокой проработки и научного обоснования необходимых преобразований.

**Основные результаты** или новизна исследования будет заключаться в следующем: - будут систематизированы и предложены новые источники доходов для финансирования автомобильных дорог в рыночных условиях, позволяющие в 2 раза увеличить доходы Дорожного фонда;

- разработать перспективные направления развития автомобильных дорог в республике.

По результатам исследования выявлены, что строительство и реабилитация автомобильных дорог средства Дорожного фонда весьма недостаточны.

Поэтому основные дороги международного значения реабилитируется за счет привлечения инвестиций международных доноров, также как АБР, ЕБРР, ИБР, Эксимбанк (КНР), ВЕ, ЕС, ЕАБР, Госбанк КНР. Вышеуказанными донорами реабилитировано 1497 км автомобильных дорог международного значения. Благодаря данным инвестициям за период с 2010 г. по 2018 г. протяженность автомобильных дорог международного значения в отличном и хорошем состоянии увеличились с 37,8% до 82.1%. *В 2010 г. в Кыргызстане не было, международных автотранспортных коридоров в отличном состоянии. Однако уже в 2007 году их доля была 67,1 %.*

#### ➤ **Выводы.**

С началом XXI века все более отчетливо проявляются объективная необходимость реформирование общей модели рыночной организации хозяйствования. Ключевым вопросом является обеспечение устойчивости социально-экономического развития. Одной из стратегических отраслей народного хозяйства в республике, обеспечивающее устойчивое социально-экономическое развитие, является автомобильные дороги. Недостаточность их финансирования самим государством остается еще проблемой.

В вопросах исследования системы финансирования автомобильных дорог, обеспечивающей устойчивое социально-экономическое развитие нашего общества, путем формирования источников доходов для содержания сети автомобильных дорог. В условиях социально-экономических преобразований значимость автомобильного транспорта в транспортной системе страны постоянно возрастает.

В настоящее время 95-97% грузовых и пассажирских перевозок осуществляется именно автомобильным транспортом, который составляет основную часть транспортного сектора страны<sup>17</sup>.

1. Закон Кыргызской Республики « О Дорожном Фонде » от 30 мая 2022 г. № 36

2 Экономика Кыргызской Республики (авт. Камчибеков Т.К. Атышов К.А. К.Бакас уулу Б. г.Бишкек 2018г

В осуществлении экономических реформ в стране важную роль играют автомобильные дороги, решение экономических вопросов развития автомобильных дорог остается постоянной проблемой для нашей республики. В результате дорожная сеть разрушается с течением времени. Затраты, связанные с низким уровнем финансирования, ложатся в основном на пользователей дорог. В случае, когда дорога разрушается, каждый доллар, не вложенный в содержание дорог, увеличивает величину себестоимости автомобильных перевозок на 2-<sup>1</sup> доллара<sup>18</sup>. Нам предстоит разработать наиболее эффективную систему финансирования автомобильных дорог, отличающейся по методике и рационализацию той которая существовало ранее.

Составляющими системы финансирования автомобильных дорог является:

- доходы от финансирования автомобильных дорог;
- управление финансированием автомобильных дорог;

При анализе использования средств Дорожного фонда утвержденного Законом Кыргызской Республики от 1июля 1998 года позволило выявить множество недостатков: ➤ только часть собранных средств идет на содержание дорог;

- ассигнования в Министерство транспорта и коммуникаций (МТК) осуществляются по обычным принципам бюджета, а не Дорожного фонда;
- в 2002 г. был открыт специальный счет для аккумулирования средств фонда, однако деньги туда не поступают;
- налоги и сборы, составляющие доходную часть Дорожного фонда, не соответствуют затратам пользователей дорог;
- нет прозрачных правил ассигнования средств на содержание дорог;
- отсутствуют поступления в Дорожный фонд от пользователей грузового транспорта, работающего на дизельном топливе, хотя именно они являются виновниками разрушения дорожного покрытия;
- налог с владельцев транспортных средств и сборы за регистрацию в зависимости от объема двигателя являются больше « налогом на достаток», чем налогом за пользование дорог и их повреждение;
- ситуация вокруг налога за пользование автомобильными дорогами (с оборота товаров и услуг в размере 0,8%) не имеет прямого отношения к пользованию дорогами и их повреждению;
- низкий уровень ставок налога с владельцев транспортных средств.

Эти недостатки были учтены в последующем Законе Кыргызской Республики от 30 мая 2022 года №36 « О Дорожном фонде » Упрощена процедура п.3 статьи 1 в новом Законе. Средства дорожного фонда аккумулируются в республиканском бюджете, имеют специальное назначение и не подлежат изъятию или расходованию на другие нужды.

<sup>1</sup> Экономические проблемы развития автомобильных дорог в Кыргызской Республике (Келдибеков А.К. г.Бишкек 2007г

В этом законе обоснованно были увеличены источники образования средств Дорожного фонда (В редакции Закона Кыргызской Республики от 15 февраля 2024 года №43). Что в финансовом положении улучшается увеличения поступление средств в Дорожный фонд и соответственно их целевое, рациональное использование отразиться положительным образом на качестве строительства новых дороги реконструкции существующих.

Также средства фонда будут использоваться на те ключевые направления, которые непосредственно способствует улучшению качества выполняемой работы в направлении дорожного строительства.

Фактически ежегодные поступления средств в Дорожный фонд, в виде сборов по его источником составляет более млн сом всего % потребности для финансирования дорог.

Развитие инфраструктуры, включая транспортные и энергетические проекты, также будет способствовать достижению высоких темпов роста ВВП. Инвестиции в транспортную инфраструктуру позволяет улучшить логистику, снизить транспортные издержки и обеспечить более эффективную связь между регионами страны и международными рынками. Важным направлением станет модернизация дорожной сети, строительство новых автомобильных и железнодорожных маршрутов, а также улучшения автомобильного сообщения. За 30 лет реконструировано и построено 4200 км международных автомобильных дорог -2200 км. На это было потрачено 2,5 млрд долларов<sup>2</sup>.

В то же время:

2. С 1995 года количество автотранспортных средств увеличилось в 10 раз. В стране 1 миллион 400 автомобилей. Включая: - легковой автомобиль 4500;  
- грузовой автомобиль – 213089.

2. Расход смазочных материалов ежегодно увеличивался:

- бензин - 650 тыс. тонн;
- дизельное топливо – 600 000 тонн.

3. Интенсивность полетов увеличилась в 7 раз:

- пассажирские перевозки – 12 млрд 516,2 млн км.
- грузоперевозки – составили 2 млрд 777,3 млн км.

Если посмотреть на средства, выделяемые государством дорожному хозяйству: с 2008 года – они стали превышать 2 миллиарда сомов. В 2016 году он был профинансирован на 4,4 миллиарда сомов и был принят хорошо. Финансирование на 202 год составляет 1,4 миллиарда сомов и сократилось. Сумма необходимых средств ежегодно составляет 101 миллиарда сомов. Включая :

На капитальный ремонт 320 км дорог необходимо более 3 миллиарда сомов.

На средний ремонт 1000 км дороги – на один слой асфальта необходимо 2,6 миллиарда сомов.

На ежедневное содержание необходимо 1,8 миллиарда сомов. Сегодняшний день: - 59% дорог международного значения – в хорошем состоянии, - 64% местных дорог находятся в плохом состоянии.

- 58% государственных дорог находятся в плохом состоянии.

На содержание очень важных международных транспортных коридоров нам необходимо 5,6 миллиарда сомов ежегодно. Это лишь 54% от общей суммы распределенных сегодня средств.

---

<sup>2</sup> Программа развития отраслей министерства транспорта Кыргызской Республики на 2009-2011г. Программа развития автомобильных дорог.

Если посмотреть на международный опыт финансирования дорожных сетей, по сути был создан Дорожный фонд. Их основным источником является налог на горючесмазочные материалы.

От 50% до 67% конечной цены каждого проданного литра бензина в мире составляют налоги. Наши налоги на 1 литр ГСМ после повышенной ставки налога:

- для бензина марки АИ 98 – 25%,
- для бензина марки АИ 80 – 30%,
- по дизельному топливу – в пределах 15%. Какие это налоги? Это
- налог на добавленную стоимость (НДС)+ - налог с продаж (SST)+ - акцизный налог.

Согласно закону, Дорожный фонд:

- Отчеты Счетной палаты,
- Под контролем Министерства финансов,
- Повышается ответственность Минтранса.

Кроме того, в декабре прошлого года Кабмин утвердил положение о размере и порядке взимания платы за проезд по автомобильным дорогам общего пользования, а также грузовых автомобилей и автобусов.

Внедрение механизма сбора будет осуществляться в сотрудничестве с частным партнером, который будет выбран в течение этого года. Он начнет работать с 1 января 2023 года.

Если максимальный размер сбора за грузовое транспортное средство массой более 25 тонн составляет 8 сомов, взимается 30% ставки, установленной в 1- год. По оценкам:

В 2023 году сумма вкладов составит 1,2 миллиарда сомов,

В последующие годы ежегодно собирается 3.5-5 миллиарда сомов.

В среднесрочной перспективе сборы составят 8,4 миллиарда сомов. Потом начнем расчеты по кредитам, взятым с дорог на все 30 лет. Вы знаете, что пик погашения кредита (пиковый платеж) соответствует 2028 году.

С помощью дорожного фонда планируется ежегодно проводить следующие мероприятия:

- Проводить капитальный ремонт 200 км дорог;
- 200 км дорог будут асфальтированы;
- начнется строительство бетонных дорог
- откроются полные возможности для улучшения сельских дорог;
- часть средства будут направлены на покрытие задолженности по кредитам.

Таким образом Кабмин полностью поддержал депутатов о создании Дорожного фонда.

После регистрации дорожный фонд скорее всего будет полностью финансировать расходы на содержание дорог, одновременно он будет разрабатывать и заключать договоренности об условиях разделения затрат на срок от трех до пяти лет. После этого условия должны быть пересмотрены и, если необходимо, пересматриваться ежегодно.

Дорожный фонд должен иметь процедуру по выплате средств дорожным организациям. Данные процедуры должны использоваться для усиления финансовой дисциплины. Существует три основных способа структурирования выплат. Дорожные фонды могут: переводить проверку их использования, принимая решения по приемке выполненных работ, или напрямую оплачивать услуги подрядчика, но только после принятия и сертификации выполненных работ.

Первый вариант более приемлем для стран с эффективной системой управления, компетентными дорожными организациями и сильно децентрализованной дорожной

организацией. Дорожный фонд финансирует дорожные организации лишь после принятия последних условий фонда по процедурам контроля над использованием ассигнованных средств. Регулярно производится технический и финансовый аудит дорожных организаций, а проверка процедур – один раз в несколько лет. Если дорожная организация не соответствует стандартам, установленным дорожным фондом, она может быть вынуждена вернуть все средства, полученные из дорожного фонда. Транс-фонд Новой Зеландии функционирует в соответствии с данной системой.

Второй метод напоминает кредитную линию. Сначала дорожный фонд устанавливает процедуры и системы, которым должна следовать дорожная организация. Это включает в себя проведение годовой проверки внутренних систем контроля и финансовой отчетности независимым аудитором. Кроме того, персонал дорожного фонда самостоятельно проверяет данные процедуры и имеет право проводить полные инспекции дорожных организаций, финансируемых дорожным фондом. Ежегодно утверждается план расходов дорожной организации. Дорожный фонд утверждает представленные обосновывающие документы и переводит требуемые средства на счет дорожной организации. Процесс обязательной сертификации дает фонду возможности дополнительного контроля. Данная система используется федеральным дорожным Трастфондом США.

Третий метод подразумевает усиленный контроль со стороны дорожного фонда. Процесс начинается с утверждения программы расходов, однако затем, вместо перевода средств на счета организации, фонд оплачивает услуги подрядчика напрямую. Оплата производится лишь после сертификации выполненных работ. Данная система хорошо функционирует, когда работы производятся на контрактной основе и, кроме того, просто усиливает отчетность. Процесс сертификации обычно производится местной фирмой консультантом. На практике подрядчик ежемесячно предоставляет фонду информацию о выполненных работах, и через установленный период времени консультант сертифицирует работы. Данная система хорошо используется в Африке (Бенине) при оплате работ, произведенных подрядчиком (Мозамбик), и в случаях, если услуги производились частным подрядчиком (Замбия). Некоторые фонды финансируют содержание лишь основных или национальных дорог (ЮАР), другие – только государственных и региональных дорог (Аргентина, Транспортный фонд и Фонд федеральных дорог в США, Региональный дорожный фонд в России и Фонд муниципальных и региональных дорог в Латвии). Некоторые фонды были основаны как фонды городских дорог с целью финансирования только содержания городских дорог. Большинство фондов, однако, финансируют всю дорожную сеть в целом<sup>3</sup>.

Некоторые дорожные фонды финансируют также затраты, напрямую не относящиеся к дорогам. Дорожный фонд Республики Кореи имеет специальный счет, с которого финансируют городские и скоростные железные дороги, аэропорты и морские порты<sup>4</sup>.

На основании вышеописанного можно сделать следующие выводы и рекомендации:

- Многие страны уже имеют созданные дорожные фонды, хотя большинство из них не в состоянии обеспечить стабильный и достаточный приток средств, они также страдают от отсутствия финансовой дисциплины.
- Наиболее проблематичными являются фонды «первого поколения», учрежденные в Восточной Европе и Африке. □ Дорожные фонды первого поколения страдают от систематических проблем. Наиболее острыми являются сбор доходов,

<sup>3</sup> Хегтне И., Коммерциализация африканских дорог: Трансформация роли общественного сектора// Транспортное обозрение, 1995.

<sup>4</sup> Могилевкин И. Мировой транспорт: время перемен //Мировая экономика и международная отношения. -1999. -№8.

несанкционированная трата средств, оплата услуг и товаров, которые не были поставлены, и слабая финансовая отчетность.

- Ключевые моменты для обеспечения жизнеспособности коммерческих дорожных фондов для стран с развивающейся экономикой: во-первых, регистрация дорожного фонда должна представлять собой лишь часть общей коммерциализации управления дорогами; во-вторых, в средства фонда должны зачисляться лишь платежи пользователей дорог (обычно плата за регистрацию автомобиля и налог на топливо); в-третьих, не должны привлекаться средства из других секторов экономики; вчетвертых, деятельность дорожного фонда должна контролироваться частнообщественным советом под управлением сильного, независимого секретариата; впятых, должен производиться независимый технический и финансовый аудит. □ Финансирование новых дорог должно осуществляться в соответствии с принятыми правилами.
- Национальный дорожный фонд должен финансировать все типы дорог, так как пользователи дорог платят за все виды дороги. Дорожный фонд должен полностью оплачивать расходы, связанные с основными дорогами, дороги регионов самоуправлений и районные дороги должны финансироваться по принципу разделения затрат. Для финансирования городских и отдельных внегородских дорог могут быть зарегистрированы более мелкие фонды.
- Дорожный фонд должен иметь ясную законодательную базу. Он регистрируется в соответствии с законодательством, либо в соответствии с временным законом. В последнем случае временный закон должен содержать дату вступления в силу постоянного закона, либо фонд должен быть закрыт.
- Дорожный фонд должен контролироваться избранным управленческим советом.
- Доходы должны собираться, используя сборы, состоящие из налога на топливо, платы за регистрацию автомобилей, налоги на грузовые автомобили и штрафы за превышение загрузки автомобиля. Сборы должны обеспечивать уверенность в том, что финансовые средства не уходят из отрасли. Дополнительные расходы на дороги должны компенсироваться дополнительными сборами с пользователей дорог. □ Должна существовать ясная процедура повышения и понижения ставки дорожных сборов.
- Должна существовать ясная процедура разделения средств среди различных организаций. Данная процедура должна быть разработана и опубликована советом дорожного фонда.
- Должна существовать процедура раздела затрат на финансирование дорог местных самоуправлений. На уровне местных администраций данные соглашения должны допускать возможность натурального взноса своей доли (путем предоставления рабочей силы, оборудования и др.).
- Процедуры, используемые для перевода средств различным дорожным организациям, должны усиливать финансовую дисциплину.

Законодательные инструменты, используемые для регистрации дорожного фонда, должны базироваться на опубликованных правилах. В идеале в официальной прессе должны быть опубликованы законодательные правила.

В 2014 году был начат проект соединяющий Север с Югом Кыргызстана.

В том же году был подписан кредитное соглашение. Этот проект делится на 3 фазы. 2 -фаза протяженностью 99 км это проект дороги Арал-Казарман. Было построено 2 эстакадных

моста и работа была завершена на 100%. Общая протяженность автодороги Север-Юг составляет 433 км, а на расстоянии 171 км вообще не было дороги и они были построены. Были произведены взрывные работы в горах и очищены для строительства новой дороги. Дороги строила китайская компания «Чайна Роуд Энд Бридж Корпорейшн». Особенно уникальны эстакадные мосты высота опор над землей составила 36-38 метров и под землей до глубины 40-46 метров. Общий вес моста составил 150 тонн. В истории строительства дорог Республики это большая новость.

Предлагаемый Проект Пути соединения между транспортными коридорами ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3 (.Проект) позволит улучшить национальное и региональное соединение путем реабилитации около 253 километров (км) участков дороги, соединяющий Коридоры ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3 в центре Кыргызской Республики. Предлагаемый проект соответствует приоритетам Правительства относительно предоставления альтернативного доступа для национального и регионального соединения, а также Стратегии Азиатского Банка Развития (АБР) в области странового партнерства (2013-2017 г.г.)<sup>5</sup> и среднесрочному обзору стратегии 2020 г. и Среднесрочному обзору стратегии 2020г<sup>6</sup>. Кроме того, он включен в проект Бизнес-плана АБР по страновым операциям (2015-2017 г.г.)<sup>24</sup> Смысл проекта: Чтобы государства работала как единый организм необходимо между регионами должна функционировать безопасный транспортное сообщение. Наша страна горная и 95% грузов перевозиться автомобильными дорогами.

Смысл проекта: Чтобы государства работала как единый организм необходимо между регионами должна функционировать безопасный транспортное сообщение. Наша страна горная и 95% грузов перевозиться автомобильными дорогами.

Альтернативная дорога Север-Юг имеет здесь государственную значимость.

- социальная значимость: - облегчиться перевозка грузов дальним аймакам, сократиться время в пути (на трассе Бишкек-Ош на 55% меньше будет автомобильных поломок. Сократиться расход горюче-смазочных материалов, уменьшится тариф на проезд. Районы в непосредственной близости станут более мобильными. Это в свою очередь создаст рабочие места и упростить трудоустройства граждан.

- экономическая значимость: - Доезд до угольных месторождений Кара-Кече и до золоторудного месторождения «Макмал» намного улучшится, и сократиться издержки на разработку и перевозку руды и сырья. Также откроется дорога на участках Камбар- Агинской и Тогуз-Тороузкой ГЭС. Это намного облегчит перевозку гидроагрегатов до места назначения.

- стратегическая значимость: это дорога не проходит по центру и в приграничных районах и эта дорога поведет страну к развитию. Проводимые работы в настоящее время по дорогам:

- Альтернативная дорога Север-Юг, дороги Ош -Баткен-Исфана, Талас-Тараз-Суусамыр;

- В Баткенской области дороги асфальтируются и строятся объездные дороги;

- В первые в истории республики за счет финансовых средств Кумтора возобновили строительство автомобильную дорогу Балыкчы-Барскоон.

Строительство дорог в ближайшей перспективе:

- в течении 2-3 лет завершатся строительство альтернативной дороги Север-Юг, Ош Баткен-Исфана;

- в ближайшие годы на строительство отдельных участков автодороги Арал-

Суусамыр и на кольцевую автодорогу Иссык-Куля ожидаются привлечения финансовых средств.

<sup>5</sup> АБР 2013 г. Стратегия в области странового партнерства: Кыргызская Республика, 2013-2017г.г.

<sup>6</sup> АБР 2014 г. Среднесрочный обзор стратегии 2020 г. Решение проблем преобразующихся стран Азии и тихоокеанского региона.Манила

<sup>24</sup> АБР 2014 г.Бизнес-план АБР по страновым операциям Кыргызская Республика, 2015-2017г.г. Манила.

- будет развиваться железная дорога, мы перед строительством большого железнодорожного проекта Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

С момента независимости с 1996 годов на дороги международного значения были привлечены 2,7 млрд долларов финансовых средств (20.10.2021) Из них 2,3 млрд долларов – кредит, 405 млн долларов -грант, а на строительство 2-фазы альтернативной дороги Север-Юг израсходовано 298.7 млн долларов США. Все эти финансы кредит, дороги нам нужны и без дороги не решаются многие вопросы. Тогуз-Торо в географическом положении расположен в центре Кыргызстана и в распутье 9- дорог. Он превратиться в важную стратегическую дорогу. Зима здесь суровая, лета жаркая, дороги сложные и каменистые теперь для развития региона будет большая заинтересованность.

В Кыргызской Республике общая протяженность дорог составляет 34 тыс. км, из них 19 тыс. км дорог являются автомагистралями общего пользования. Он находится в

Дорожный фонд должен подвергаться регулярному техническому и финансовому аудиту, производимому независимым аудитором, главным контролером и аудитором, назначенным главным контролером.

Стратегически важная работа. Открытие 2-х путепроводов на 2-й очереди альтернативной дороги Север-Юг Арал-Казарман. Министерство транспорта в области транспортной и дорожной инфраструктуры за последние два года уложило 1386 км асфальтированных дорог, поступило 298 единиц дорожной техники, открыты 4 асфальтовых завода и 4 бетонных завода, 10 дробильных установок. Согласно планам до 2026 года будет приобретено около 700 единиц механизированной техники. За два года было получено 40 тыс битума, модернизируются внутренние аэропорты.

В 2024 году планируется приобретение четырех самолетов, приводятся в порядок новые автобусные вокзалы.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Закон Кыргызской Республики «О Дорожном фонде» от 30 мая 2022 года №36.
2. Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» от 22.05.2023г.
3. Стратегия развития дорожного сектора Кыргызской Республики до 2025 года.
4. Концепция развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики 2020-2024 гг.
5. Для проекта необходима подготовительная ТП и авансовое финансирование на подготовку проекта
6. АБР 2013 г. Стратегия в области странового партнерства: Кыргызская Республика, 2013 2017г.г. —Манила
7. АБР 2014 г. Среднесрочный обзор стратегии 2020 г. Решение проблем преобразующихся стран Азии и тихоокеанского региона. Манила
8. АБР 2014 г. Бизнес-план АБР по страновым операциям Кыргызская Республика, 2015 2017г.г. —Манила.
9. Закон КР « Об основных принципах бюджетного права в Кыргызской Республике» от 16 мая 2016г.
10. Закон Кыргызской Республики « О налогах с предприятий, объединений и организаций за пользование автомобильными дорогами от 17.12.1991г.
11. Постановление Жогорку Кенеша Кыргызской Республики « Об утверждении порядка взимания и распределения сборов за пропуск тяжеловесных, крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования» от

02.06.2006г.

12. Бугроменко В. Дорожная отрасль и экономика: принцип сообщающихся сосудов // Автомобильные дороги. – 2004-№9.
13. Келдибеков А., Тогузбаев Е. Вопросы коммерциализации автомобильных дорог // Экономический вестник.-2002.-№2.
14. Келдибеков А., Тогузбаев Е. Дорожные фонды: источники доходов и управление // Известия вузов – 2002. -№1-2.
15. Келдибеков А. К. Концепция развития автомобильных дорог в Кыргызской Республике // Экономика и статистика-2003.-№3.
16. Кеннет М. и др. Вернувшиеся дорожные фонды: Предварительная оценка эффективности дорожных фондов второго поколения, TWU 47, Всемирный банк, 2002.
17. Койчуев Т.К. Проблемы подъема реальной экономики /»Проблемы реализации КОР Кыргызской Республики». – Бишкек, 2002.
18. Кумсков В.И. Денежно-финансовое развитие переходной рыночной экономики Кыргызской Республики// Мировая экономика и международные отношения.- 1999.№8.
19. Отчет UNI №95 / Иен Хеггие «Выбор подходящих налогов для дорожных пользователей». -Всемирный банк: Вашингтон, 1992.