

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ КЫРГЫЗСТАНА

Сакибаев К. Ш.

Сакибаев Канатбек Шерикбаевич / Sakibaev Kanatbek Sheribekovich - старший преподаватель,
кафедра экономики предприятий и управления бизнесом, факультет бизнеса и менеджмента,
Ошский государственный университет, г. Ош, Кыргызская Республика

Аннотация: для совершенствования систем управления и финансирования дорожной отрасли Кыргызстана необходимы экономические механизмы, анализ и описание систем управления и финансирования, как совокупности взаимодействующих компонентов и взаимосвязей между ними. Рассматриваются и анализируются способы внедрения экономических механизмов, повышающих эффективность управления дорожным хозяйством, так как строительство новых автомобильных дорог самым прямым и непосредственным образом влияет на подъем экономики, снижение расходов и себестоимости выпускаемой продукции, товаров и услуг, повышает прибыль предприятий и организаций и, тем самым, повышает уровень рентабельности транспортных предприятий.

Ключевые слова: финансирования, управления, автомобильные дороги, транспорт, конкуренция, транспортный коридор, себестоимость перевозок.

Экономические механизмы развития дорожной отрасли страны направлены на формирование условий, которые обеспечили бы на деле ликвидацию недостатков, присущих государственной экономике с преобладанием одной формы собственности. Учитывая, что отставание в развитии сети автомобильных дорог, главным образом, объясняется причинами, которые носят экономический характер, реформирование дорожной отрасли страны было бы правильно начать с реформирования системы финансирования и управления во взаимосвязи с изменениями классификации дорог как объектов собственности [1].

Каждая экономическая система может считаться эффективной лишь тогда, когда она способна в конкретных макроэкономических обстоятельствах обеспечить достижение базовых целей. В условиях становления рыночных отношений коренным образом изменяются многие традиционные взгляды, подходы, методики и критерии эффективности развития страны. Усиливается тенденция положительного отношения к автомобильным дорогам, обеспечивающим перевозки грузов и людей, которые как межотраслевая система создают условия жизнедеятельности и хозяйствования. Все более осознается тот факт, что развитие автомобильных дорог является первым и необходимым условием преодоления отсталости страны, и только с созданием эффективной системы управления дорожной отраслью появляется нормальная возможность межгосударственного разделения труда, углубления и расширения товарного обмена (табл. 1) [3].

Таблица 1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования Кыргызской Республики, км

Наименование показателей	Дороги общего пользования	в том числе		
		международные	государственные	местные
Автомобильные, в т.ч:	18618	4073	5689	8856
с твердым покрытием - всего, из них:	16942	4062	5514	7366
- с усовершенствованным покрытием	5263	2400	1292	1571
- цементобетонные	8,7		4,7	4
- асфальтобетонные и другие с применением вяжущих материалов	2056	588	875	593
- с покрытием переходного типа (щебеночные, гравийные и т.д.)	9615	1074	3343	5198
- грунтовые	1676	11	175	1490

Организационно-договорная структура реализации инвестиционных проектов по развитию автомобильных дорог, базирующаяся на форме концессии, в наибольшей степени отвечает современным условиям и позволит вывести экономику страны на новый уровень развития производительных сил.

Состояние дорожно-транспортной инфраструктуры увязывается с решением ключевых проблем социально-экономического базиса общества и всей экономической деятельности народного хозяйства.

Внедрение экономических механизмов, повышающих эффективность управления дорожным хозяйством, требует значительных финансовых ассигнований со стороны государства, однако эти вливания оправданны, так как строительство новых автомобильных дорог самым прямым и непосредственным образом влияет на подъем экономики, снижение расходов и себестоимости

выпускаемой продукции, товаров и услуг, повышает прибыль предприятий и организаций и, тем самым, повышает уровень рентабельности транспортных предприятий.

Учитывая то, что через территорию Кыргызской Республики проходят международные транспортные коридоры, они приобретают особую значимость. Наша страна имеет выгодное географическое положение для международного транзита, что предопределяет объективные возможности дальнейшего привлечения иностранных инвестиций для строительства международных автомобильных дорог, объектов дорожного сервиса.

На пути экономии средств бюджета государственно-частное партнерство может стать мощным фактором оживления деловой активности в стране, а именно предоставление концессии на строительство международных автомобильных дорог и введение платы за пользование ими. Однако следует отметить, что внедрение концессии неизбежно приводит к введению платы за проезд, то есть развитию сети платных автомобильных дорог. При этом следует иметь в виду, что платные дороги должны быть построены там, где высокие показатели интенсивности движения. Необходимо также помнить, что взимание платы за проезд по автомобильным дорогам в соответствии с законодательством возможно только в случае наличия альтернативного проезда.

В технико-экономическом обосновании инвестиций для перевода участка автомобильной дороги на платную эксплуатацию должны быть рассмотрены четыре самостоятельных варианта финансирования полных инвестиций (строительство дороги, придорожной инфраструктуры, объектов придорожного сервиса и реконструкция альтернативного проезда), различающихся по структуре источников финансирования:

- финансирование большей части инвестиций за счет средств государственного бюджета;
- финансирование за счет средств государственного бюджета всего проекта за исключением объектов придорожного сервиса;
- оценка возможности привлечения кредитных ресурсов под гарантии Правительства;
- оценка эффективности привлечения собственного капитала инвестора (негосударственных инвестиций).

При рассмотрении экономических механизмов развития дорожных хозяйств страны необходимо уделить особое внимание вопросам финансирования работ в отрасли. Дорожное хозяйство традиционно является областью, преимущественно финансируемой за счет государственных средств. Это обусловлено стратегическим значением дорожного хозяйства в социально-экономическом развитии стран. На сегодняшний день основными источниками финансирования дорожного хозяйства страны являются: субсидии и субвенции из государственного бюджета, налоговые поступления и дополнительные (альтернативные) источники (табл. 2) [4].

Таблица 2. Выделения финансовых ресурсов на ремонт и содержание дорожной сети Кыргызстана за 2005-2016 гг.

№ п/п	Годы	Нормативная потребность в средствах, млн сом	Выделено и освоено, млн сом	% обеспеченности
1	2005	1200	185,7	15,5
2	2010	5000	1528,3	30,5
3	2015	10000	3532,6	35,3
4	2016	10000	4500,0	45,0

В дорожной отрасли уже несколько лет не утихает спор о преимуществах различных систем финансирования: концессионной, бюджетной или фондовой (дорожные фонды). Опыт работы зарубежных стран показывает, что дорожное строительство должно иметь обособленные источники финансирования [2].

Одним из эффективных способов привлечения средств предпринимателей в развитие дорожного хозяйства страны может стать законодательное закрепление налоговых льгот для адресатов добровольных пожертвований в развитие дорог. К тому же, среди частного капитала есть достаточный слой предпринимателей, который заинтересован в развитии дорожных хозяйств как составляющей развития своего бизнеса и готов оказать финансовую поддержку национальным проектам по строительству автомобильных дорог общего пользования.

Следует также предоставить предпринимателям, осуществляющим безвозмездные перечисления в развитие дорожных хозяйств, налоговые вычеты, а также суммы добровольных перечислений могли бы не облагаться налогом на прибыль. При этом следует определить верхний предел налогового вычета.

Таким образом учитывая все вышесказанного, что дорожные хозяйства выполняют социально-экономическую функцию, содействуя экономическому развитию государств, а также значение международных транзитных коридоров для укрепления экономических связей между странами, считаем целесообразным в перспективе разработать программы по совершенствованию управления и финансирования дорожной отрасли страны.

Литература

1. *Ганин А. В.* Автомобильные дороги как инфраструктура рыночной экономики: теория и практика развития: дисс... канд. экон. наук / А. В. Ганин. Орел, 2000.
2. *Кулик Г.* Дорожному хозяйству - надежное финансирование / Г. Кулик // Автомобил. дороги, 2002. № 5.
3. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Дороги Республики: Сегодня и завтра... Бишкек-2005. С. 98.
4. Отчет Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики за 2015 г. Бишкек, 2016 г. Стр. 15.