

**РЕКОНСТРУКЦИЯ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
А-377 «Г.САМАРКАНД-Г.АЙНИ»**

КОНЦЕПЦИЯ ПРОЕКТА

2026 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ	3
1.1. Национальная компетенция.....	3
1.2. Промышленность и институциональный потенциал	17
1.3. Цели и достижения, которые будут достигнуты в результате реализации проекта	22
Глава 2. ЦЕЛЬ ПРОЕКТА.....	31
2.1. Цель проекта	31
2.2. Участники проекта	34
2.3. Анализ реализованных аналогичных проектов.....	37
Глава 3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	42
3.2. Источники погашения кредитных средств, привлеченных в рамках проекта	55
Глава 4. ОЦЕНКА ПРОЕКТА	60
4.1. Оценка технической осуществимости	60
4.2. Предварительный экономический и финансовый анализ	65
4.3. Социальные аспекты	100
Глава 5. ОСНОВНЫЕ РИСКИ ПРОЕКТА.....	104
5.1. Общая оценка рисков проекта и мер по их смягчению.....	104

Глава 1. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ

1.1. Национальная компетенция

В Узбекистане автодороги являются одной из крупных базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, играют важную роль в социально-экономическом развитии страны.

Географическое положение Узбекистана в центре Евразийского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия – Европа, большинство из которых включают в себя участки узбекской автодорожной сети.

Автодорожная сеть объединяет все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства, она определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Автодороги обеспечивают выход к определённым государствам, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей республики и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Сеть автомобильных дорог общего пользования международного значения сформирована из 11 автодорог, представленных в таблице ниже, которые, являясь опорной сетью страны, в том числе автомобильная дорога «А-377 «Самарканд-Айний (на территории Республики Узбекистан)» протяжённостью 37 км., обеспечивают надежные внутриобластные, межобластные и международные транспортные связи.

Сеть автодорог общего пользования международного значения.

Таблица 1.

№	Номер автодороги	Название дороги	Длина, км
1.	М34	Тошкент — Душанбе (Тошкент-Янгиул-Чиноз-Сирдаря-Гулистон-Ховос-Душанбе, на территории Республики Узбекистан)	153
2.	М37	Самарканд-Бухоро-Туркманбоши (Самарканд-Иштихон-Каттакурғон-Кармана-Бухоро-Олот- Чоржой, на территории Республики Узбекистан)	367
		подъезд:	
		а) Самаркандская кольцевая дорога	46
		Итого с подъездами:	413
3.	М39	Алматы - Бишкек - Тошкент - Шахрисабз - Термиз (Через Шымкент, граница Республики Казахстан -Гиштакприк -Ташкент - Чиназ - Джизак - Самарканд -Шахрисабз - Гузар - Термез, на территории Республики Узбекистан)	628
		подъезд:	
		а) Въезд в Хайратон (на территории Республики Узбекистан)	30
		Итого с подъездами:	658
4.	М41	Бишкек - Душанбе - Термиз (через Ош и Хорог, граница Республики Таджикистан - Денов -	188

Жаркургон — Термиз)		
5.	A373	Тошкент - Ош
		Тошкент - Ахангарон - Ангрен - Коканд - Шахрихон - Андижон (на территории Республики Узбекистан)
		379
		подъезд:
		а) Ахангарон - Гулистон - Сардоба
		129
		б) до города Коканд (192 км.)
		66
		Итого с подъездами:
		574
6.	A376	Каканд — Жиззах
		(Каканд- Бешарик – по территории Республики Таджикистан, через Конибодом ва Хожанд, Бекобод — Ховос — Жиззах)
		153
7.	A377	Самарканд - Айний (на территории Республики Узбекистан)
		37
8.	A378	Самарканд - Гузар
		152
9.	A379	Навоий - Учкудук
		289
10.	A380	Гузар - Бухоро - Нукус - Бейнеу
		(Гузар - Карши - Муборак - Бухоро - Тупроккаля - Беруний - Нукус - Хужайли – Кунгират - Бейнеу)
		1 204
11.	A381	Хужайли - Тошовуз (на территории Республики Узбекистан)
		12
Всего автомобильные дороги общего пользования международного значения:		3 833

Проходящие через территорию Узбекистан автомобильные дороги обслуживают перевозки импортных товаров и транзитных грузов такими

государствами, как Россия, Казахстан, Кыргызстан, Китай, Турция, Иран, Афганистан и многими другими странами Европы и Азии.

Перевозка грузов и грузооборот

По итогам января-марта 2025 года всеми видами транспорта было перевезено 369,1 млн. т грузов, что составила 103,5 % к уровню января-марта предыдущего года. По перевозке грузов среди всех видов транспорта автомобильным транспортом было перевезено 325,8 млн т, железнодорожным транспортом 27,0 млн т груза, а через трубопроводный транспорт перекачаны 16,3 млн т газа. На воздушном транспорте зафиксирован на уровне 13,9 тыс. т.

Перевозка грузов (за январь-март 2025 года)

Таблица №2

Перевозка грузов	Объем	Темп роста, в %
Перевезено грузов транспортом, млн. т	369,1	103,5
железнодорожным	27,0	103,0
автомобильным	325,8	104,0
воздушным, тыс. т	13,9	131,9
трубопроводным	16,3	94,0

Объем перевезенных грузов

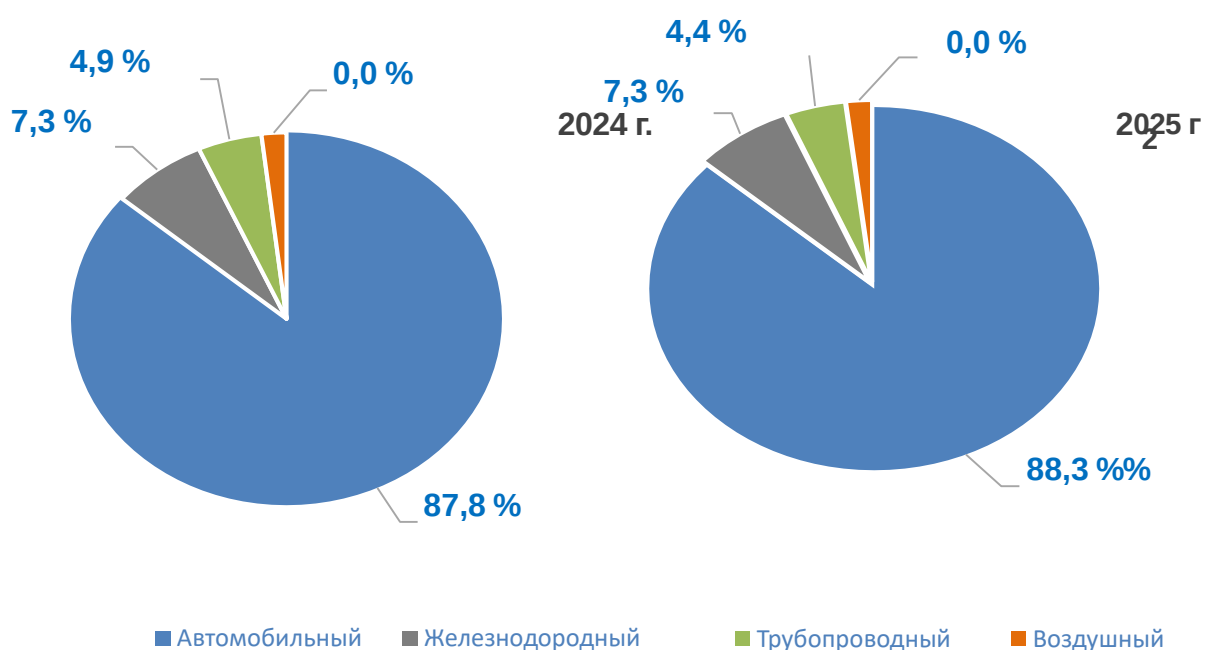
За январь-март 2025 года объем грузооборота всеми видами транспорта составил 19 403,0 млн т-км (рост на 2,0 %). Доля трубопроводного транспорта в общем объеме грузооборота составила 38,4 % (7 458,9 млн т-км).

Перевозка грузооборот (за январь-март 2025 года)

Таблица 3.

Перевозка грузооборот	Объем	Темп роста, в %
Грузооборот транспорта, млн. т-км	19 403,0	102,0
железнодорожного	6 656,0	109,4
автомобильного	5 230,6	105,3
воздушного	57,5	141,6
трубопроводного	7 458,9	94,0

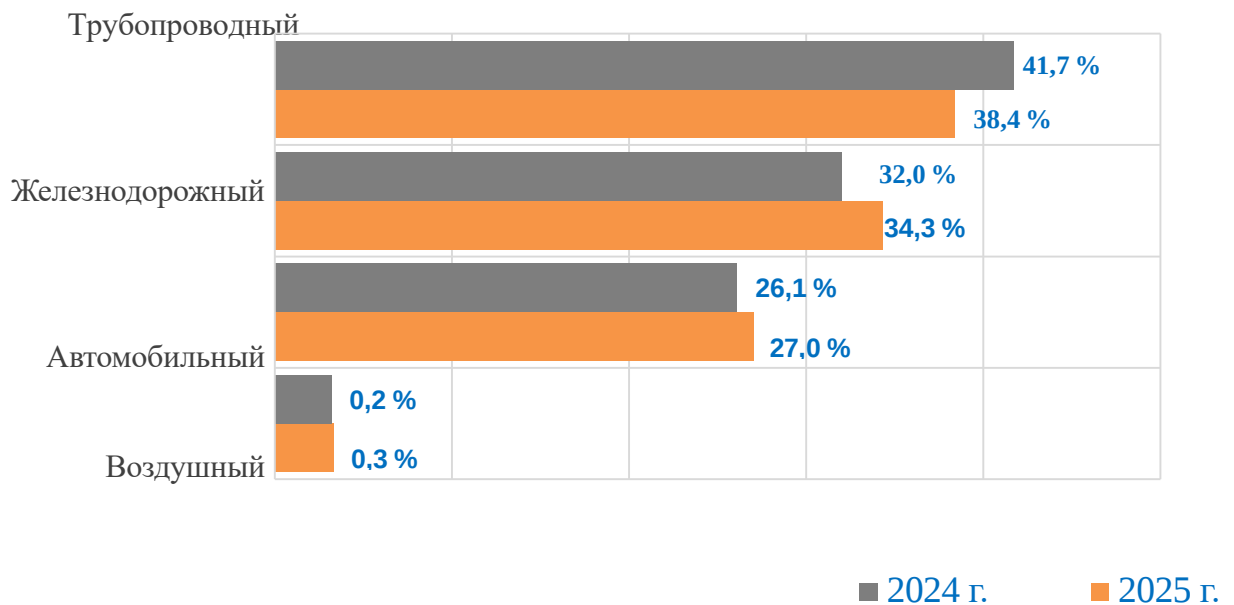
Структура перевозки грузов по видам транспорта (январь-март)



За январь-март 2025 года значительную часть в общем объеме перевозки грузов занимал автомобильный транспорт – **88,3 %**, на долю перевозки другими видами

транспорта пришлось – **11,7 %**.

Структура грузооборота по видам транспорта (январь-март)

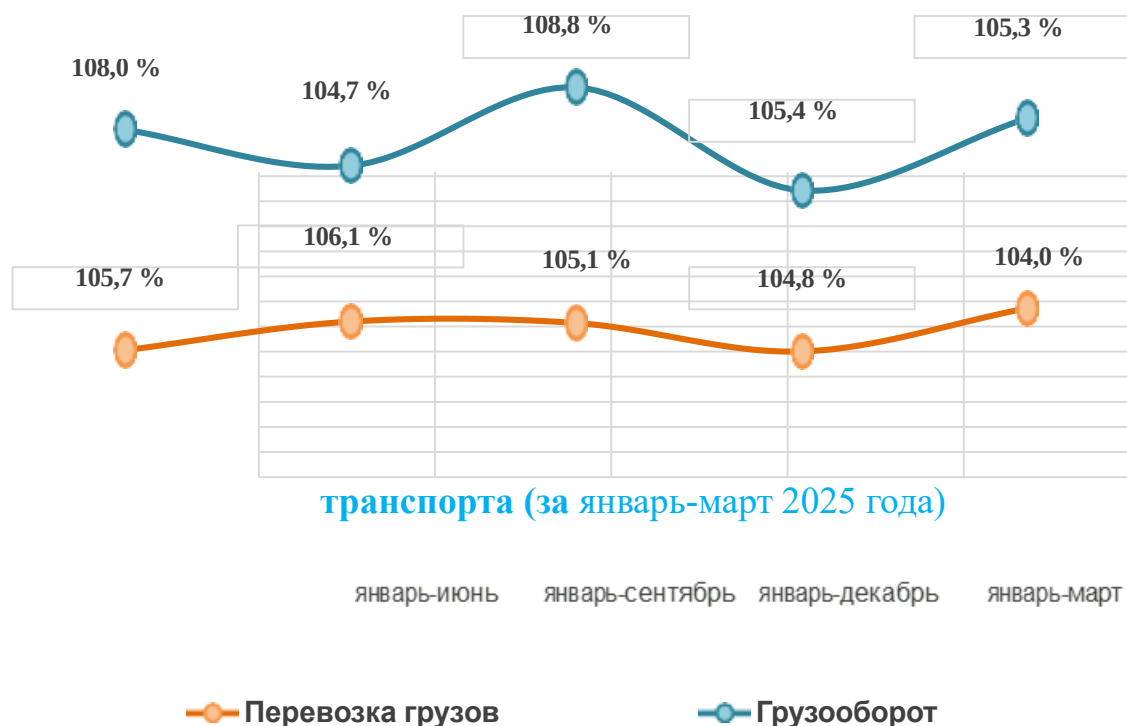


По сравнению с 2024 годом, за январь-март 2025 года наблюдалось изменение доли некоторых видов транспорта в общем объеме грузооборота, а именно: трубопроводный транспорт снизил свои потоки на 3,3 %, в то же время было отмечено увеличение доли железнодорожного транспорта – на 2,3%, автомобильного транспорта – на 0,9 %, воздушного транспорта – на 0,1 %.

Автомобильный транспорт

Значительную роль в перевозке грузов играл автомобильный транспорт. Автомобильным транспортом было перевезено 325,8 млн т грузов, что на 4,0 % больше, чем в аналогичном периоде 2024 года. В январе-марте 2025 года объем грузооборота здесь увеличился на 261,5 млн т-км и составил 5 230,6 млн т-км, или стал больше на 5,3 %, чем в аналогичном периоде 2024 года.

Темпы роста перевозки грузов и грузооборота автомобильного



Для сравнения: в январе-марте 2024 года темп роста грузооборота автомобильного транспорта составил 108,0 %. Автомобильным транспортом было перевезено 313,2 млн т грузов, что на 5,7 % больше, чем в аналогичном периоде 2023 года.

Перевозка пассажиров и пассажирооборот

За январь-март 2025 года перевозка пассажиров всеми видами транспорта, по сравнению с аналогичным периодом 2024 года, увеличилась на 5,2 % и составила 1 624,2 млн человек.

Перевозка пассажиров по видам транспорта

Таблица 4.

	Объем	Темп роста, в %
Перевезено пассажиров транспортом, млн пасс.	1 624,2	105,2
железнодорожным	2,9	103,3
автомобильным	1 548,6	105,0
воздушным	1,7	116,9
городским электрическим	71,0	111,0
из них:		
метрополитен	70,2	111,3
трамвай	0,7	88,2
троллейбус	0,1	99,3

Автомобильным транспортом было перевезено **1 548,6** млн человек, темп роста составил **105,0 %**, а пассажирооборот, по сравнению январем-мартом с 2024 годом увеличился на **3,0 %**.

**Структура перевозки пассажиров автомобильным транспортом по
регионам (январь-март, в %)**

Таблица 5.

	2024 г.	2025 г.
Республика Узбекистан	100,0	100,0
Республика Каракалпакстан	2,3	2,2
<i>области:</i>		
Андижанская	11,7	11,4
Бухарская	4,5	4,4
Джизакская	1,5	1,4
Кашкадарьинская	5,2	5,2
Навоийская	2,8	2,7
Наманганская	7,1	6,9
Самаркандская	7,0	7,2
Сурхандарьинская	4,6	4,5
Сырдарьинская	1,4	1,4
Ташкентская	12,2	12,5
Ферганская	10,9	10,6
Хорезмская	7,3	7,2
г.Ташкент	21,5	22,4

Роль автомобильных перевозок будет со временем увеличиваться, поскольку они являются более быстрыми и надежными, а также связаны с более низким уровнем риска утраты или повреждения грузов. Вместе с этим, для ряда скоропортящихся продуктов и срочных товаров автоперевозки являются единственным реальным способом транспортировки. В силу этого, автомобильный транспорт является предпочтительным средством перевозки

сельскохозяйственной продукции, текстильных изделий и других не сырьевых товаров, экспортируемых из Узбекистана.

Внедрение эффективной системы логистики международных перевозок грузов позволит сократить транспортные расходы, в результате чего повысится конкурентоспособность товаров стран центрально-азиатского региона на внешних рынках.

За годы независимости в Республике проведена целенаправленная работа по развитию современных автодорог, комплексной реконструкции и ремонту важнейших транзитных транспортных артерий.

Правительство Узбекистана придаёт большое значение развитию международных коридоров, проходящих через территорию республики, обновлению транспортных магистралей, а также совершенствованию транспортной инфраструктуры Узбекистана. Для комплексного решения вопросов увеличения объёмов международных перевозок грузов, и привлечения транзитного грузопотока через территорию республики, уже сегодня необходимо начать активную работу над повышением качества услуг, предоставляемых транспортными и логистическими компаниями республики. В связи с этим, одним из приоритетов экономического развития республики стало внедрение на предприятиях Узбекистана систем управления качеством, соответствующих международным стандартам.

Стремительное развитие экономик стран Юго-Восточной Азии и Китайской Народной Республики соответственно увеличение грузопотоков в направлении Азия–Европа–Азия стало основным фактором активизации международных организаций, направленных на упрощение торговли и транспортных перевозок в странах Центрально-азиатского региона и создание транснациональных коридоров. Через Специальную программу для экономики Центральной Азии (SPECA) и программу действий по развитию доступа к мировым рынкам стран, не имеющих выхода к морю и стран

транзита, а также через свои региональные комиссии ЕЭК и ЭСКАТО, на протяжении последних лет ООН предпринимает значительные усилия по развитию Евроазиатских транспортных коридоров.

Европейский Союз с 1993 года активно поддерживает программу развития транспортного коридора для перевозки грузов в направлении Европа-Кавказ-Азия ТРАСЕКА.

Азиатский Банк Развития (АБР) реализует программу центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества – ЦАРЭС, в рамках которой осуществляется проект по мониторингу международных коридоров стран ЦАРЭС.

Международные коридоры

Транс афганский международный транспортный коридор

Термез (Узбекистан) - Мазари Шариф - Герат (Афганистан) - Бандар-Аббас (порт) и Чобахор (порт) (Иран).

Транспортный коридор Андижан–Ош–Сарыташ–Иркештам–Кашгар является наикратчайшим путем, связывающие наземные коммуникации между Узбекистаном и Китаем. (Трехстороннее соглашение между КНР, Киргизской Республикой и Республикой Узбекистан о международном автомобильном движении подписано в феврале 1998 года).

Международный транспортный коридор Узбекистан–Туркменистан–Иран–Оман–Катар. (Маршрут этого транспортного коридора, открывающего собой новую страницу в развитии геоэкономического сотрудничества, проляжет от Узбекистана через Фараб в Туркменистан и через Серахс в Иран, оттуда, достигнув Персидского залива - к портам Омана и Катара).

Существующие транспортные коридоры (автомобильные перевозки) к морским портам.

Ташкент – Кизил-Орда – Аральск – Актюбинск – Балтийские порты

Ташкент – Чимкент – Балхаш – Астана – Петухово – Челябинск – Москва

Ташкент – Чарджоу – Нукус – Гурьев – Астрахань – Черноморские порты

Ташкент – Чимкент – Алматы – Семипалатинск – Дальневосточные порты

Развивающиеся транспортные коридоры (автомобильные перевозки).

Ташкент – Алматы – Дружба – Урумчи – порт Ляонгань (Китай) – порт Пуссан (Корея)

Ташкент – Бухара – Чарджоу – порт Бендер-Аббас (Иран)

Ташкент – порт Туркменбаши – Баку – порт Поти (Грузия)

Ташкент – Чарджоу – Тегеран – порт Мерсин (Турция)

Ташкент – Кунград – Бейнеу – Астрахань – Россия (Украина) – Европа

Перспективные транспортные коридоры (автомобильные перевозки).

Ташкент – порт Актау – Баку – порт Поти (Грузия)

Ташкент – порт Актау – Волга – Волга-Дон канал – Черное море

Ташкент – порт Туркменбаши – Астрахань – Россия – Европа

Ташкент – Кунград – Астрахань – порт Новороссийск

Ташкент – Андижан – Ош – Сарыташ – Иркештам – Кашгар (Китай)

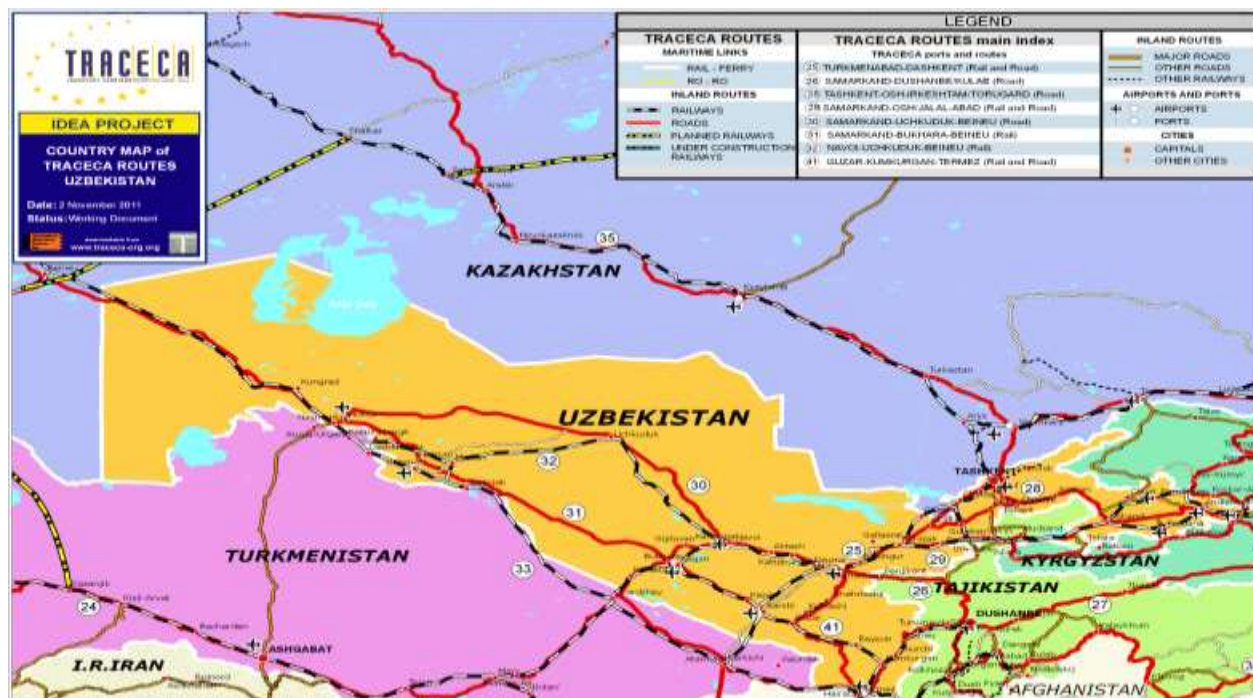
Ташкент – Термез – Мазари-Шариф – Шеберган – Герат – Догарун – порт Бендер Аббас, (или Тегеран - Анкара)

Ташкент – Термез – Мазари-Шариф – Шеберган – Герат – Дилором – Милак – порт Чахбехар.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Самаркандской области составляет 4090 км, включая 385 км международных, 979 км государственных и 2726 км местных дорог. Регион имеет развитую

сеть, соединяющую крупные города (Самарканд, Каттакурган, Ургут) и обеспечивающую доступ к важным туристическим объектам. Основные магистрали регулярно модернизируются.

Автомобильная дорога «А-377 «Самарканд-Айний (на территории Республики Узбекистан)» проходит через территорию Самаркандской области и соединяет автодорожную сеть Республики Узбекистан с автодорожной сетью Республики Таджикистан входит в международный коридор ТРАСЕКА.



Страны Узбекистан и Таджикистан объединены не только географически, у них общая культурная, политическая и экономическая история, и сегодня перед ними стоят общие задачи трансформирования системы государственного управления и государственных предприятий в более эффективные структуры. Это требует решения очень многих проблем, одной из которых является преодоление значительного «экономического расстояния», отделяющего их от мировых рынков товаров и услуг. Так как

«экономическое расстояние» — это сумма всех временных и материальных затрат, понесенных в процессе доставки груза на внешние рынки, вопросы оптимизации и снижения издержек на пути движения товаров, а также построение грамотной логистической цепочки поставок, для всех стран региона, являются определяющим фактором в их экономическом развитии. Если исходить из этих позиций, то необходимо отдавать приоритет развитию автомобильных грузовых и пассажирских перевозок.

Проект поможет обеспечить отвечающую требованиям, эффективную, безопасную и устойчивую сеть автомобильных дорог в Узбекистане, которая предусматривает внутреннее и региональное соединение, способствующее устойчивому экономическому росту и росту внутренней и внешней торговли.

В настоящее время социально-экономическое развитие государства в некоторой степени сдерживается из-за низкого транспортно-эксплуатационного состояния и недостаточного уровня обслуживания отдельных участков ряда автодорог.

Автомобильная дорога «А-377 «Самарканд-Айний (на территории Республики Узбекистан) начинается на примыкании к улице Пенджикент г. Самарканд и завершается на границе с Таджикистаном. Общая длина дороги 37 км, из них 0-2 км находится на территории г. Самарканда, 2-27 км на территории Тайлакский района и 27-37 км на территории Ургутский района. Присвоенные категории дороги – 10 км I, 19 км – II и 8 км – III. Дорога проходит через территории г.Самарканд, Тайлакский и Ургутский районов Самаркандской области.

Состояние автодорог «А-377 «Самарканд-Айний (на территории Республики Узбекистан)» ухудшилось из-за недостаточного периодического ремонта и содержания и увеличившейся транспортного потока.

Существующие потоки движения не соответствуют установленным категориям и их реконструкция и ремонт является обоснованной с

технической точки зрения. Проект поможет обеспечить выполнению задачи по стратегии развития автомобильных дорог, отвечающую требованию, эффективную, безопасную и устойчивую сеть автомобильных дорог в Узбекистане, которая предусматривает внутреннее и региональное соединение, способствующее устойчивому экономическому росту и внутренней и внешней торговли.

1.2. Промышленность и институциональный потенциал

Самаркандская область расположена в центральной части Узбекистана. С Джизакской областью, на востоке — с Республикой Таджикистан, на юге — с Кашкадарьинской областью, на западе и северо-западе — с Навоийской областью.

По административно-территориальному устройству Самаркандская область делится на 14 районов и города Самарканд и Каттакурган.

Общая площадь территории области составляет 16,4 тыс. км² (4,6% от всей территории Узбекистана). Область является самой густонаселенной в Узбекистане, где по данным на октябрь 2025 года проживает более 4,36 млн человек, что составляет свыше 11% от общего населения республики. Область лидирует по количеству жителей, превышая показатели Ферганской и Кашкадарьинской областей.

Основные сведения о населении:

Общая численность: 4 360 070 человек (на 01.10.2025).

Самаркандская область стабильно удерживает первое место в Узбекистане по численности постоянного населения.

Плотность населения: Высокая, область занимает одно из первых мест по этому показателю в стране.

Самарканд – административный, промышленный и культурный центр области, а с 1938 г. – областной центр. Этот древнейший город – родина И.А. Каримова 1-ого Президента Республики Узбекистана. Мемориальный комплекс Регистан, Шахи-Зинда, мечеть Биби-Хану, обсерватория Мирзо Улугбека включены в Список всемирного наследия ЮНЕСКО.

Самаркандская область — один из ведущих индустриально-аграрных регионов Узбекистана с мощным туристическим потенциалом. Основой экономики являются текстильная, пищевая, электротехническая промышленность, машиностроение и переработка сельхозпродукции. Регион активно привлекает инвестиции, развивает MICE-туризм и создает новые рабочие места, используя богатые природные ресурсы, включая мрамор и гранит.

Самаркандская область — индустриально-аграрный регион Узбекистана с быстрорастущей промышленностью (рост 107,6% в 2024 году, доля в ВРП — 16,7%), где ведущими отраслями являются машиностроение, пищевая, текстильная и строительная промышленность, базирующаяся на добыче мрамора и гранита INVEXI, www.uzbektravel.com. Институциональный потенциал региона поддерживается развитой транспортной инфраструктурой, туристическими кластерами и инвестиционными льготами, способствующими росту экспорта.

Основные составляющие социально-экономического потенциала Самаркандской области:

Промышленный рост: реализуются тысячи проектов (более 1100 проектов на 12,1 трлн сумов), направленных на создание рабочих мест в текстильной, пищевой и электротехнической отраслях.

Туризм и инфраструктура: Область превращается в международный центр туризма (MICE-туризм) с современными конгресс-холлами, активно расширяя инфраструктуру Самарканда.

Социально-экономическое развитие региона направлено на улучшение качества жизни через расширение производства и развитие человеческого капитала. Развитие бизнеса решает социальные проблемы общества.

Строительство промышленных предприятий и железной дороги способствовало экономическому развитию города Самарканда как промышленного узла. В городе работают хлопкоочистительный и маслозаводы, а также маслоэкстракционный, молочный и другие предприятия. На втором месте по своему значению стоит пищевая промышленность. В городе функционируют относящиеся к ней масло- и сахарный заводы, а также молочный, хлебный заводы, мясокомбинат и другие предприятия. Машинно-экскаваторная станция, мотороремонтный и гренажный заводы, помимо Самаркандской области, обслуживают также для всей Республики Узбекистана. Для обеспечения города строительными материалами построены силикатный и кирпичный заводы. Электроэнергию город получает от объединенной энергетической системы.

Самаркандская область является одним из аграрно-индустриальных регионов Узбекистана. Важную роль в экономике области занимает сельское хозяйство.

В 2023 году Самаркандская область Узбекистана стала лидером по производству ряда сельскохозяйственной продукции. В регионе вырастили больше всего картофеля — более 726 тысяч тонн, винограда — свыше 639 тысяч тонн, произвели более 326 тысяч тонн мяса и получили более 1,4 миллиона тонн молока.

Местная промышленность, главным образом, связана с переработкой сельскохозяйственной продукции. Также имеются предприятия по производству ковров, строительных материалов и пищевых продуктов.

За 2017-2022 годы валовой региональный продукт (ВРП) Самаркандской области увеличился с 27,0 трлн сум до 62,4 трлн сум., а его

реальный объем вырос на 25,9%. Это обеспечило рост ВРП на душу населения с 7,3 млн сум. до 15,3 млн. сум. За этот период население области увеличилось на 10,7% и достигло 4,1 млн человек.

В результате эффективного использования промышленного потенциала области и создания новых современных производственных сил объем производства промышленной продукции увеличился с 9,2 трлн. сум до 29,4 трлн. сумов или на 54,3%. Это во многом способствовало устойчивому развитию экономики региона. В результате доля промышленности и строительства в ВРП области увеличилась с 16,4% до 22,1%.

В целях улучшения жилищных условий населения за последние 6 лет введено в эксплуатацию 79 км автомобильных дорог, 170,9 км газопроводов и 1712,5 км водопроводов питьевой воды. Особое внимание уделялось созданию новых объектов социальной инфраструктуры. В области было введено в эксплуатацию 5 228 тыс. кв. м жилья, 19,5 тыс. мест в дошкольных образовательных учреждениях и 2,9 тыс. больничных мест.

По информации на ноябрь 2024 года, в 2025 году в рамках региональных программ Самаркандской области планируется освоить инвестиции в размере 1,85 млрд. доллара, создать 20 тыс. рабочих мест и дополнительно произвести продукцию на 1,2 трлн сумов. Для поддержки малого и среднего бизнеса в Хорезме будет выделено 100 миллион долларов на льготных условиях. Это позволит создать 50 тысяч постоянных рабочих мест.

Создание специальной промышленной зоны в Пастдаргомском районе. Предприниматели выразили готовность инвестировать в неё \$500 млн и начать проекты в области фармацевтики, химии, электротехники, стройматериалов и пищевой промышленности.

- **Превращение пастбищ и богарных земель в экономический актив.**

Например, в Самаркандском районе планируется организовать

туристско-рекреационную зону на 350 га богарных земель, разместить тысячу предпринимателей и создать 3,5 тыс. рабочих мест.

- **Специализация Булунгурского района** на выращивании плодовоовощной продукции. В результате доход с каждого гектара превысит 10 тыс. долларов, а 45 тыс. человек обеспечат работой.
- **Создание опытной станции Научного института садоводства и виноградарства** в Иштыхане. На ней будет налажено выращивание саженцев методом *in vitro* и культивирование востребованных на рынке сортов винограда, включая «Гигант», «Сирлибой», «Аватар».
- **Открытие предприятий по переработке полезных ископаемых** на базе месторождений в Кошрабате, Иштыхане, Нурабаде, Пастдаргоме, Пахтачи и Ургуте.

Азиатский банк развития (ADB) предоставляет финансирование для проектов по транспорту, водоснабжению и др. В 2025–2026 годах намечены проекты общей стоимостью 3,6 млрд.доллар, часть из которых затрагивает Самаркандскую область (транспортные и инфраструктурные программы)

Европейский инвестиционный банк (EIB) участвует в проекте строительства солнечных электростанций в Самарканде (220 МВт), поддерживая энергетическую диверсификацию региона в рамках крупных программ 21 млн.доллара совместно с другими международными банками

Банк развития бизнеса предоставит кредиты на сумму до 1,5 миллиарда сумов на срок до 7 лет под 18 % для малых и средних промышленных проектов.

Возможно, имелись в виду планы по развитию автомобилестроения в Узбекистане, в том числе в Самарканде.

В 2019 году сообщалось, что японские компании ISUZU Motors и ITOCHU Corporation планируют инвестировать 15 млн. доллар в развитие автомобилестроения в Самарканде. Предполагалось, что проект позволит

увеличить объём производства ООО «СамАвто» вдвое — до 5 тыс. единиц автотехники в год.

По данным Национального комитета по статистике, в январе — апреле 2025 года производство автомобилей в Узбекистане заметно увеличилось. Так, с начала года было выпущено 122,38 тыс. легковых автомобилей, что более чем на 6,8% больше аналогичного показателя за 2024 год.

По информации на апрель 2025 года, ASIA ALLIANCE BANK работает над развитием предпринимательства в махаллях Самаркандской области. Банк организовал работу в 25 махаллях, назначив для каждой специализированных банкиров и помощников-агентов.

В области зарегистрировано более 50 тыс. субъектов малого бизнеса, из них значительная часть работает на базе семейных хозяйств и домашних цехов. Только за 2023 год по программе "Ўар бир оила — тадбиркор" было профинансировано более 4000 ремесленных и домашних проектов.

Согласно анализу, проведенному специалистами российской компании, для нормальной работы общественного транспорта Самарканду необходимо более 500 автобусов. С 2022 года в город поступили более 230 низкопольных автобусов, 100 из которых — десятиметровые электробусы. В рамках программы ЕБРР "Зеленый город" планируют закупить еще 250 электробусов у Китая.

1.3. Цели и достижения, которые будут достигнуты в результате реализации проекта

1.4.

В Узбекистане строительство, реконструкция и эксплуатация автомобильных дорог являются одной из крупных базовых отраслей народного хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной

инфраструктуры, играют важную роль в социально-экономическом развитии страны.

Автодорожная сеть объединяет все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства, она определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Автодороги обеспечивают выход к определённым государствам, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей республики и ее интеграции глобальную экономическую систему.

Географические особенности республики определяют приоритетную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала в осуществлении транзитных перевозок зарубежных стран по своим автодорожным коммуникациям.

В республике ликвидировано бездорожье, все населенные пункты имеют устойчивую и надёжную связь с районными и областными центрами, с железнодорожными станциями, аэропортами и со столицей Ташкентом по сети автодорог с твердым, усовершенствованным покрытием.

О значении автодорог в экономическом комплексе свидетельствует постоянный рост числа автомобильного транспорта и количество рабочих мест, задействованных в автодорожной сфере, а также ряд других важных показателей, характеризующих экономику страны. Все эти обстоятельства позволяют отнести автодороги к числу приоритетных отраслей хозяйства.

Доступ к безопасной и качественной дорожной сети определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим, роль дорожной сети в социально-экономическом развитии страны определяется рядом ее качественных характеристик,

которые связаны со скоростью, безопасностью и экологичностью функционирования автодорог.

Скорость сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств у предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении свободного времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение автодорог и их роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития автодорог должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также глобальными общемировыми стратегическими тенденциями экономики.

Анализ мировых тенденций в развитии автодорожных коммуникаций показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных автодорожных позиций.

Перед экономикой появился вызов, характеризующийся следующими фундаментальными факторами:

- усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста;
- происходит структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием

роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий;

- изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству автотранспортного обслуживания;

- возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии - уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров.

В настоящее время социально-экономическое развитие государства в некоторой степени сдерживается из-за низкого транспортно-эксплуатационного состояния и недостаточного уровня обслуживания отдельных участков ряда автодорог.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок, в свою очередь, обуславливает повышение транспортных тарифов.

Международная практика показывает, что неадекватное развитие транспортных систем на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг, сдерживанию развития хозяйственной деятельности практически всех отраслей экономики. Рациональное использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики.

От уровня развития сети автодорог общего пользования решение задач во многом зависит от устойчивого социально-экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения, проведения структурных реформ, укрепления национальной безопасности государства и интеграции транспортной системы республики в международную транспортную систему.

Япония, через Японское агентство международного сотрудничества (JICA), неизменно поддерживает экономическое развитие в Центральной Азии. Стремление JICA улучшить сообщение между Узбекистаном и его соседями согласуется с более широкой миссией агентства по содействию устойчивому развитию и региональному сотрудничеству. Улучшая дорожную инфраструктуру, JICA стремится содействовать более плавному и эффективному транспорту, который имеет решающее значение для экономической деятельности и региональной стабильности.

В феврале 2025 года JICA направила в Узбекистан группу исследователей для оценки текущего состояния дорожной инфраструктуры и определения ключевых областей для улучшения. Группа провела обширные консультации с Дорожным комитетом Узбекистана, сосредоточившись на важнейших маршрутах, соединяющих Узбекистан с Таджикистаном и Кыргызстаном.

Основной **целью данного Проекта** является снижение стоимости эксплуатации транспортных средств, время в пути во внутреннем, региональном и транзитном сообщении, и обеспечить безопасную и устойчивую сеть автомобильных дорог в Узбекистане, которая предусматривает внутреннее и региональное соединение, а также обеспечение международных и национальных автомобильных дорог высоким качеством в соответствии с международными стандартами и требованиями, развития сети автомобильных дорог и дальнейшего совершенствования национальной дорожно-транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем, **реализация Проекта содействует** обеспечению эффективного, и безопасного внутреннего и регионального соединения, устойчивого экономического роста внутренней торговли, позволит обеспечить пропуск постоянно растущих объемов перевозок автотранспортом, сократить время доставки грузов и пассажиров, а также

повысить безопасность дорожного движения и улучшить экологическую обстановку в регионе.

Улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры и их эксплуатация способствует повышению производительности, безопасности и национального прогресса, также мобильности, которая постоянно улучшает доступ общества к деятельности, товарам и услугам через сохранение, улучшение и расширение системы автодорожного транспортирования, и разветвление эксплуатационных возможностей.

Развитие и усовершенствование дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития республики и удовлетворять потребность в перевозках в соответствии с ростом автомобилизации. Концепция должна учитывать геополитические тенденции в мировой политике и экономике и способствовать решению задачи интеграции экономики страны в систему мировых связей.

В проекте особое внимание уделено повышению безопасности дорожного движения путем: уширения дорог и строительства местных проездов в населенных пунктах, в ненаселенных пунктах уширение проезжей части до 4-х полос, строительства путепроводов, уширения мостов и строительства новых мостовых переходов, строительства подземных и надземных пешеходных переходов, обустройству дороги, освещению, озеленению, строительству современных шумозащитных экранов, строительству новых автопавильонов, реконструкции и ремонту малых искусственных сооружений.

Результатом Проекта будет реконструкция **37,0** км участка автодороги дороги А377 «Самарканд - Айний –на территории республики Узбекистан» и укрепление потенциала управления дорожной сетью, позволит снизить затраты на перевозку, значительно сократит сроки доставки грузов и

пассажиров в Самаркандскую область, увеличит объёмы перевозок грузов и создаст новые рабочие места.

Реализация проекта:

- обеспечит реализации задач, установленных решениях Президента и Кабинета Министров Республики Узбекистан касательно развития регионального, международного и паломнического туризма в Самаркандской области;

- увеличения потока туристов из Республики Таджикистан;

- увеличения товаро оборота между Республики Узбекистан и Республикой Таджикистан;

- повысит эффективность эксплуатационных характеристик дорог в Самаркандской области и объемов грузовых и пассажирских перевозок, комфорт и удобства поездок;

- обеспечит дальнейшее повышение экономического потенциала Самаркандской области за счет стимулирования ускоренного развития дорожно-транспортной инфраструктуры;

- снизит стоимость транспортных перевозок за счет улучшения качеств дорог и затрат на их содержание;

- увеличит пропускной способности дороги и безопасность движения.

Проект направлен на улучшение связи между соседними странами путем улучшения дорог и мостов, расположенных рядом с границей. Цели проекта и достижения в результате его реализации представлены ниже.

- ✓ Международное сообщение между соседними странами, в частности, Кыргызстаном и Таджикистаном, будет усилено, и экономический подъем Центральной Азии ускорится.

- ✓ Количество пассажиров, а также объем грузов между Кыргызстаном, Таджикистаном и Узбекистаном будут увеличены.

- ✓ Состояние дорог и безопасность движения будут доведены до международного стандарта, а также будет усилен транспортный потенциал.
- ✓ Негативное воздействие на окружающую среду для жителей и участников дорожного движения, такое как выбросы и шум, будет снижено благодаря бесперебойному движению.

Ожидаемыми конечными результатами проекта после Реконструкции

(все расчеты предоставлены в параграфе 4.2.):

1. Снижение дорожно-эксплуатационных затрат после реконструкции ожидается в расчете на 16,621 млн. дол. США.
2. Снижение затрат на топливо намечается в расчете в сумме 71,496 экв. млн. дол.США.
3. Снижения затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию, затрат на запасные части, шины и прочие материалы составит 60,91 экв. млн. дол.США.
4. Снижение дорожно-транспортных происшествий и его последствий составит 1,36 экв. млн. дол.США.
5. Создаст условия для увеличения скорости движения транспортных средств и условного снижения потерь ВРП региона от времени нахождения трудоспособного населения в пути в усредненной сумме 109,81 экв. млн. долл. США.
6. Создаст укрепление системы управления дорожным хозяйством в Самаркандской области. Путем внедрения цифровой системы управления дорожным движением: 42 параметра качества, 1 700 спецмашин, 1 440 км новой разметки и 3 214 дорожных знаков.

7. Улучшение возможностей для трудоустройства, быстрый доступ к региональным учреждениям у жителей близлежащих населенных пунктов. Благодаря новым дорогам улучшился доступ к 170 махаллям и 20 сельским районам более 710 000 человек получают лучший доступ к базовым услугам. Также увеличился приток инвестиций, создание ~500 000 рабочих мест по региональным проектам.

Глава 2. ЦЕЛЬ ПРОЕКТА

2.1. Цель проекта

Проект «Реконструкция автомобильной дороги А377 «Самарканд - Айний –на территории республики Узбекистан» на участке км 0-37 является приоритетным проектом Правительства и повышает эффективность международных транспортных коридоров.

Основной целью проекта является реконструкция автомобильной дороги А377 «Самарканд - Айний –на территории республики Узбекистан» на участке км 0-37 с устройством цементобетонного покрытия для улучшения и повышения ее пропускной способности, снижения стоимости эксплуатации транспортных средств и времени в пути во внутреннем, региональном и транзитном сообщении путем реконструкции, тем самым, обеспечить безопасную и устойчивую сеть автомобильных дорог от г. Самарканд до Айний.

Результатом Проекта будет 37,0 км реконструированного участка автодороги дороги А377 «Самарканд - Айний –на территории республики Узбекистан» и укрепление потенциала управления дорожной сетью, позволит снизить затраты на перевозку, значительно сократит сроки доставки грузов в Самаркандская область и обратно, увеличит объёмы перевозок грузов и создаст новые рабочие места.(повторение)

Достижение поставленной выше цели требует установления принципов, критериев и подходов формирования, механизмов, этапов и сроков реализации, организации, управления и контроля за ходом реализации Проекта.

Состояние проектного участка дороги заметно ухудшилось в результате отсроченного технического обслуживания и увеличивающегося объема транспортного потока.

Основными задачами в рамках поставленной цели являются:

- описание участка строительства, включая выявление расчётной сейсмичности, определение грунтов и глубину вскрытия грунтовых вод от поверхности земли;
- оценка существующего положения автодороги на участке строительства;
- разработка основных проектных решений;
- проведение технико-экономических исследований по выбору используемых комплексов техники, автотранспортных средств, оборудования, машин; механизмов и комплектующих, обеспечивающих высокий технический уровень и качество, использования прогрессивных технологий в сфере реконструкции и строительства автодорог, содержания в надлежащем состоянии участка автомобильной дороги, эффективную организацию труда и управления;
- обоснование количества, видов и технических показателей используемых комплексов техники, автотранспортных средств, оборудования, машин-механизмов и комплектующих;
- обоснование материальных, технических, трудовых ресурсов и финансовых затрат;
- принятие проектных решений по результатам вариантного технического и экономического расчета;
- улучшение пропускной способности автодороги с увеличением осевой нагрузки на ось до 13 т (130 кН);
- доведение транспортно-эксплуатационных качеств проектного участка автомобильной дороги с 2-полосным движением до нормативных требований Iб категории;
- обеспечение движения транспорта с максимальной скоростью;

- повышение безопасности дорожного движения за счет увеличения существующих радиусов поворота и обустройства дороги;
- реконструкция и строительство мостов;
- развитие придорожной инфраструктуры.

Реконструкция автомобильной А377 «Самарканд - Айний –граница с Республикой Таджикистан» на участке км 0-37 позволит обеспечить:

- достижение скоростных параметров на автодорогах общего пользования государственного значения;
- возможность выбора более короткого, экономически выгодного и безопасного маршрута на территории Республики Узбекистан;
- предоставление бизнесу и населению полного объема необходимых высококачественных автотранспортных услуг;
- снижение уровня удельных транспортных издержек в цене в цене продукции;
- увеличение объемов перевозок грузов области на 1,5-2 раза;
- снижение аварийности на 30-40%;
- обеспечение на всем протяжении трассы проезда автотранспортных средств с нагрузкой на ось 13 т;
- внедрение инновационных технологий, соответствующих лучшим мировым достижениям;
- опережающего развития современной производственной и социальной инфраструктуры, создание на этой основе благоприятных условий для устойчивого и динамичного развития экономики, а также формирование новых рабочих мест и увеличение занятости населения.
- снижение отрицательного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду, сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при реконструкции, ремонте и содержании автодорог;

- динамичный рост экономики страны, социальное развитие и укрепление связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

2.2. Участники проекта

Инициатором проекта является Комитет по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан.

Государственный комитет автомобильных дорог Республики Узбекистан в соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» от 1 февраля 2019 года № УП-5647 Транспорт Республики Узбекистан был передан Министерству транспорта под названием Комитет автомобильных дорог при Министерстве транспорта.

Указ № УП-5890 от 9 декабря 2019 года Президента Республики Узбекистан «О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства Республики Узбекистан» и «О дальнейшем совершенствовании системы дорожного хозяйства «О мерах» с решения №ПП-4545 от 9 декабря 2019 года Комитет автомобильных дорог при Министерстве транспорта Республики Узбекистан является специально уполномоченным органом в области автомобильных дорог общего пользования является единственным заказчиком работ по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и эксплуатации автомобильных дорог.

Помимо обязанностей, предусмотренных Законом Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах», на комитет возложена реализация следующих мероприятий:

- содержание и развитие сети автомобильных дорог общего пользования в надлежащем состоянии, увеличение их пропускной способности, повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог, а также координация развития объектов дорожного и придорожного сервиса;

- разработка и реализация проектов в области дорожного строительства с участием международных финансовых институтов и иностранных государственных финансовых организаций, а также с привлечением донорских средств;

- привлекать инвестиции в сеть, прежде всего прямые иностранные инвестиции, и внедрять альтернативные источники финансирования, в том числе механизмы государственно-частного партнерства по проектированию, строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог общего пользования поиск по протяженности;

- совершенствование сетевого управления за счет внедрения современных систем управления, передового зарубежного опыта и инновационных форм и методов организации работы в соответствии с международными стандартами;

- обеспечение соблюдения нормативных документов и требований в области технического регулирования в области дорожного строительства, дорожно-строительных материалов, изделий и конструкций;

- организация рационального и эффективного использования земельных участков в выделенных участках автомобильных дорог общего пользования;

- внедрение современных цифровых автоматизированных систем управления дорожным движением.

Заказчиком проекта является Агенство "Автойулинвест» комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан.

Агенство "Автойулинвест» комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан является юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, счета в Центральном банке Республики Узбекистан, в том числе в иностранной валюте, имеет печать с изображением государственного герба Республики Узбекистан и со своим наименованием. Агенство "Автойулинвест» расположен по адресу:

100000 г. Ташкент, Проспект Мустакиллик, дом 68

Тел.: (71) 268-97-08. Расчетный счет в РКЦ ГУ ЦБ - 2340 200 3001 0000 1010. МФО 00014, ИНН — 204679222

Заинтересованными сторонами в реализации проекта являются:

- Комитет по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан;
- Население;
- Другие пользователи автомобильной дороги.

Проектом будут реконструирована существующая дорога. Проект создаст количественно неизмеримые экономические и социальные выгоды. Хорошие дороги с большей вероятностью привлекут дополнительную экономическую деятельность и перевозки, тем самым, создавая выгоды для более широкого круга получателей.

Основными выгоду получателями проекта будут пользователи дорог, а вторичными получателями будет население, проживающее вдоль реконструируемой дороги.

Прямой выгодой проекта являются возможность занятости местного населения на строительных работах. Строительство создаст временные рабочие места, а для проведения текущего содержания будут наняты рабочие средней квалификации.

Проект предоставит лучшие и усовершенствованные условия для всех пользователей дороги, лучший доступ к лечебным учреждениям, школам и рынкам.

Непрямые выгоды будут включать возможность трудоустройства и развитию деловых возможностей, таких как открытие придорожных точек общественного питания, а также точек, предоставляющих услуги, связанных с обслуживанием и ремонтом транспортных средств, а также развитию малого бизнеса.

2.3. Анализ реализованных аналогичных проектов

Осуществляются планомерные работы по расширению и углублению сотрудничества в использовании международных транспортных маршрутов и направлений с международными организациями и региональными интеграционными структурами ЕврАзЭС, ШОС, Межгосударственным координационным советом по развитию Трансафганского международного транспортного коридора, ЭСКАТО и ЕЭК ООН, Международной Дорожной Федерацией, а также активное привлечение международных финансовых институтов в финансировании крупных проектов дорожного строительства.

В рамках программы по развитию Узбекской национальной автомагистрали осуществляется реконструкция автодорог, входящих в сеть международных транспортных коридоров ЦАРЭС 2 (Восток-Запад) и ЦАРЭС 6.

Проекты АБР с 2010 по 2024 год сосредоточены на улучшении коридоров CAREC, внутренних дорог и сельской инфраструктуры. Общая сумма вложений составляет около \$1,5 млрд. Наиболее масштабные инвестиции приходятся на трассу А380 (CAREC Corridor 2), охватывающую западные регионы страны.

Анализируемые проекты выбраны с учётом сходства климатических, геологических и технических условий.

Проект 1: Реконструкция автодороги А-380 «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу» на участке км 315-490 и км 581-628.

Реконструкция участка протяжённостью 222,0 км с цементобетонным покрытием в Бухарской, Хорезмской области и Каракалпакстане. Для инвестиционной программы было применено многотраншевое финансирование АБР в составе 3 траншей (реконструкция автодороги 50 км по первому траншу, 85 км по второму траншу и 87 км по третьему траншу). Дорога относится к II и Iб-категориям. Ширина земляного полотна — от 15 до 36,25 метров. Трасса проходит по равнинной местности.

В рамках данного пакета предусмотрено закупка 8 ед. мостостроительного оборудования, а также оснащение таможенного поста «Даут-ата» УГТУ по Республике Каракалпакстан стационарным крупногабаритным сканирующим оборудованием для досмотра автотранспортных средств.

Общая сумма проекта в течение 2012-2015 гг. составляет – 739,0 млн. долл. США – 600 млн. долл. США. Заемные средства АБР и вклад Республики Узбекистан в реализацию проекта составляет в эквиваленте 139,0 млн. долл. США, в том числе 108,4 млн. долл. США – в виде предоставления налоговых и таможенных льгот. При анализе после реконструкции автодороги было выявлено сокращение уровня ДТП с 150 до

75 в год. Существующий коэффициент ровности после реализации проекта уменьшилось IRI до уровня 4. Созданы временные рабочие места во время строительства, проживающие вдоль усовершенствованной дороги. Также созданы лучшие и усовершенствованные условия для всех пользователей дороги, который дает доступ к лечебным учреждениям, школам и рынкам.

А также оснащение таможенного поста «Даут-ата» УГТУ по Республике Каракалпакстан стационарным крупногабаритным сканирующим оборудованием позволило за минимальное время (3-5мин) без вскрытия и разгрузки грузового транспортного средства получить его изображение и изображение перевозимых в нем товаров с характеристиками, позволяющими идентифицировать перевозимые товары, конструкционные узлы транспортного средства, обнаруживать в них предметы, запрещенные к перевозке, а также проводить ориентировочную оценку количества.

Проект 2: Реконструкция автодороги А-380 «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу» на участке км 964-1204.

Реконструкция участка протяжённостью 240,0 км с цементобетонным покрытием в Республике Каракалпакстане. Дорога относится к II категории. Он проходит по неполивным землям равнинной и слабохолмистой местности Кунградского района. Используется геотекстиль. Ширина земляного полотна 15,0 м.

В рамках данного пакета предусмотрено программа по развитию общественности, устройство ITS и WIM-систем.

Финансирование обеспечивается за счёт Азиатского банка развития (274, 2 млн долл.США) и Республики Узбекистан (109,2 млн. долл.США).

При анализе после реконструкции автодороги было выявлено увеличение скорости передвижения автомобилей, экономия времени поездки с выгодой до 1,320 млн. дол. США.

Существующий коэффициент ровности после реализации проекта уменьшился IRI до уровня 2,4-2,8.

Кроме того, учитывая, что дорога примыкает к границе с Казахстаном, перевозки на дальние расстояния сократились до 250-300 км.

В настоящее время ведутся работы по строительству и устройству ITS и WIM-систем, а также работы по строительству социальных центров по компоненту развития общественности.

Проект 3: Реконструкция автодороги 4P105 «к.Дарбанд- г.Байсун-к.Элбаён» на участке км 5-70 и 4P100 « к. Мангузар-г. Жаркурган-к.Бандихон-к.Олтинсой-г.Денов» на участке км 128-174

Реконструкция участка длиной 107,924 км с цементобетонным покрытием. Дорога относится к II и Iб-категориям в Сурхандарьинской области. Трасса располагается на северо-восточной части региона. Ширина земляного полотна — от 15 до 34,45 метров. Автодорога проходит через множество населенных пунктов, бугристых холмистых полей, пересекает водотоков, ручей и суходолы. Расположена в сейсмоактивной зоне до 7 баллов. Основание стабилизированное, используется геотекстиль. Включены мосты, водопропускные трубы и противооползневые сооружения.

В рамках данного пакета предусмотрено программа по развитию общественности, а также наем консультантов по бетонным покрытиям, устройство WIM-системы.

Финансирование обеспечивается за счёт МФИ (138,81 млн долл.США) и Республики Узбекистан (4165 млн долл.США).

Учитывая, что в настоящее время на этом объекте ведутся строительные работы, на завершенных участках после реконструкции автодороги было выявлено сокращение уровня ДТП с 478 до 424 в год.

Существующий коэффициент ровности после реализации проекта уменьшилось IRI до уровня

4. Кроме того, после полного завершения строительных работ намечается снижение дорожно-эксплуатационных затрат в период 2028-2041 гг. ожидается в расчётной сумме экв. 125,25 млн. долл. США. Создаст условия для увеличения скорости движения транспортных средств и условного снижения потерь ВРП региона от времени нахождения трудоспособного населения в пути в усредненной сумме экв 109,81 млн. долл. США.

Можно ожидать снижение затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию, а также затрат на запасные части, шины и прочие материалы в сумме экв. 60.91 млн. долл. США.

Глава 3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Основной целью проекта является реконструкция автомобильной дороги А377 «Самарканд - Айний – на территории Республики Узбекистан» на участке км 0-37 с устройством цементобетонного покрытия для улучшения и повышения ее пропускной способности, снижения стоимости эксплуатации транспортных средств и времени в пути во внутреннем, региональном и транзитном сообщении путем реконструкции, тем самым, обеспечить безопасную и устойчивую сеть автомобильных дорог от г.Самарканд до г. Айний.

Результатом Проекта будет **37,0** км реконструированного участка автодороги дороги А377 «Самарканд - Айний – на территории Республики Узбекистан» и укрепление потенциала управления дорожной сетью.

Распределение проектного участка по административным районам Самаркандской области.

Таблица 6.

№	Наименование района	Существующее положение	
		Участок.	Длина, км.
1	г.Самарканд	0-2	2
2	Тайлакский район	2-27	25
3	Ургутский район	27-37	10

Проезжая часть существующей дороги имеет 10 км - Iб категорию, 19 км – II категорию и 8 км – III категорию.

Проезжая часть дороги на всем протяжении дороги с асфальтобетонным покрытием.

За многолетнюю эксплуатацию автомобильной дороги на многих участках существующих автодорог выявлены следующие недостатки:

- продольные, поперечные, сетки трещин;
- выкрашивания;
- колейность;
- шелушение;
- просадки;
- выбоины;
- волны;
- сдвиги;
- проломы и т.д.;

**Существующее состояние автомобильной дороги А377
«Самарканд-Айни» на участке 27-37 км**







Дорога проходит в зоне орошаемого земледелия, поэтому дорога пересекает множество оросительных каналов и сбросных коллекторов с регулируемым водным потоком.

Ось трассы проложена с учетом максимального использования существующего земляного полотна автодороги, земель не пригодных в сельском хозяйстве, минимального сноса строений и переустройства инженерных коммуникаций.



В соответствии с ШНК 2.05.02-23 и 2.07.06-24 приняты следующие параметры проектной дороги. Типовой поперечный профиль должен быть разработан в период разработки Документа оценки проекта и согласован с местными органами власти.

Основные технические параметры в целом по проекту¹

Таблица 7.

№	Наименование параметров	Ед. изм.	Показатели
1.	Категория автодороги	-	IБ
2.	Интенсивность движения	авт/су	св. 27662
3.	Расчетная скорость	км/ч	120
4.	Протяженность	км	37,0
5.	Нагрузка на одиночную наиболее нагруженную ось автомобиля	кН/тс	130/13
6.	Число полос движения	шт.	4
7.	Ширина полосы движения	м	3,75
8.	Ширина проезжей части	м	2x7,5
9.	в т.ч. ширина укрепленных кромок проезжей части	м	2x0,75
10.	Ширина краевой полосы безопасности у разделительной полосы	м	1,0
11.	Ширина разделительной полосы	м	2,75
12.	Ширина земляного полотна	м	25,5÷34,25
13.	Наименьшие расстояния видимости для остановки	м	450
14.	Наименьшие радиусы кривых в плане	м	200÷3000
15.	Наименьшие радиусы кривых в продольном профиле:		
	выпуклых	м	5000
		м	2500

¹ Основные технические параметры в целом по проекту могут быть изменены после окончательной разработки Документа оценки проекта.

16.	Поперечный уклон проезжей части	‰	15
17.	Поперечный уклон обочин	‰	40
18.	Наименьшее возвышение поверхности покрытия над расчетным уровнем грунтовых вод, верховодки или длительно (более 30 суток) стоящих поверхностных вод	м	1,5
19.	Примыкания	-	в одном уровне
20.	Тип дорожной одежды	-	капитальный
21.	Вид покрытия	-	цементобетонны

Технические и технологические решения по земляному полотну, дорожной одежде, инженерным сооружениям приняты на основе результатов проведенных технических и экономических исследований.

Технология осуществления дорожно-строительных работ, оборудования и машино-механизмы приняты с учетом современных аналогов, применяемых в Узбекистане.

Существующее земляное полотно находится в удовлетворительном состоянии: просадок, размывов прибрежных частей обочин не наблюдается. Водоотвод с земляного полотна осуществляется сбросом дождевых и талых вод по откосной части земляного полотна.

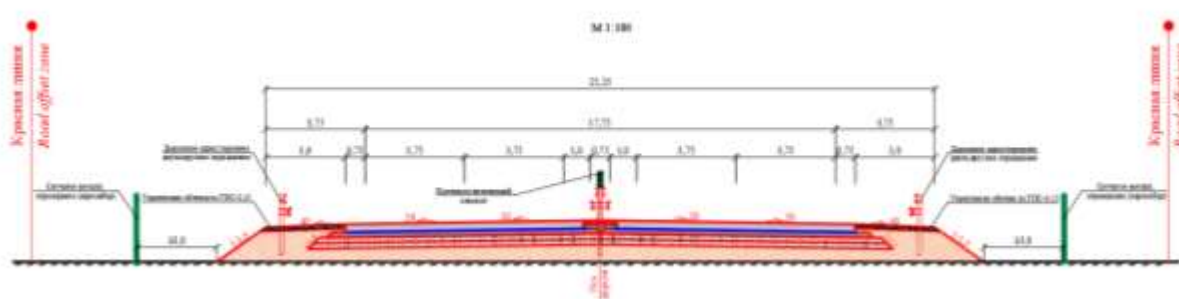
Проектные решения по проложению трассы, элементам плана, продольных и поперечных профилей приняты на основе вариантного сравнения.

Реконструкция автомобильной дороги по направлению А377 «Самарканд - Айний – на территории Республики Узбекистан» разрабатывалась на основании топографического материала, топогеодезических и геологических изысканий. План трассы выбирался в максимально узком коридоре с учетом охранных зон, устраиваемых вдоль

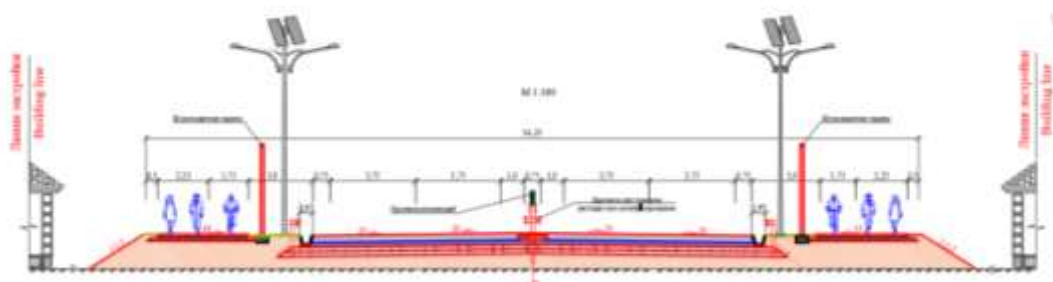
различных коммуникаций (водовод, газопровод, телефонные и электрические кабели).

С учетом административного расположения участка в населенных пунктах и вне населенных пунктов проектом предварительно разработаны типовые поперечные профили земляного полотна, в том числе:

Вне населенных пунктов с установкой на разделительной полосе металлического ограждения и посадки деревьев с двух сторон автодороги



В населенных пунктах с установкой шумозащитных экранов



Реконструкция (дорожная часть) включает в себя:

- разборка существующих автопавильонов, знаков, сигнальных столбиков, бордюров и ограждений и т. д.;
- устройство временной объездной дороги и площадок для складирования инертных материалов на период дорожных работ;

- разборка существующей дорожной одежды;
- переустройство инженерных коммуникаций;
- строительство транспортных развязок;
- строительство мостов и путепроводов;
- строительство подземных и надземных пешеходных переходов;
- устройство водопропускных труб;
- земляные работы;
- устройство местных проездов;
- устройство дорожной одежды, включая укрепительной полосы обочин и полосы безопасности;
- устройство присыпных обочин и укрепление обочин;
- устройство пересечений и примыканий;
- устройство второй группа ограждений на местных проездах;
- устройство железобетонных лотков на местных проездах;
- устройство барьерных ограждений на разделительной полосе;
- устройство тротуарных дорожек;
- устройство велосипедных дорожек;
- установка сигнальных столбиков;
- устройство дорожных знаков;
- нанесение горизонтальной и вертикальной разметки;
- рекультивация при трассовых грунтовых резервах, временной объездной дороги и площадок для складирования инертных материалов и подъездных дорог.

Отвод земельных участков для размещения автомобильных дорог, зданий и сооружений, дорожной и автотранспортной служб, водоотводных, защитных и других сооружений, полос для размещения идущих вдоль дорог

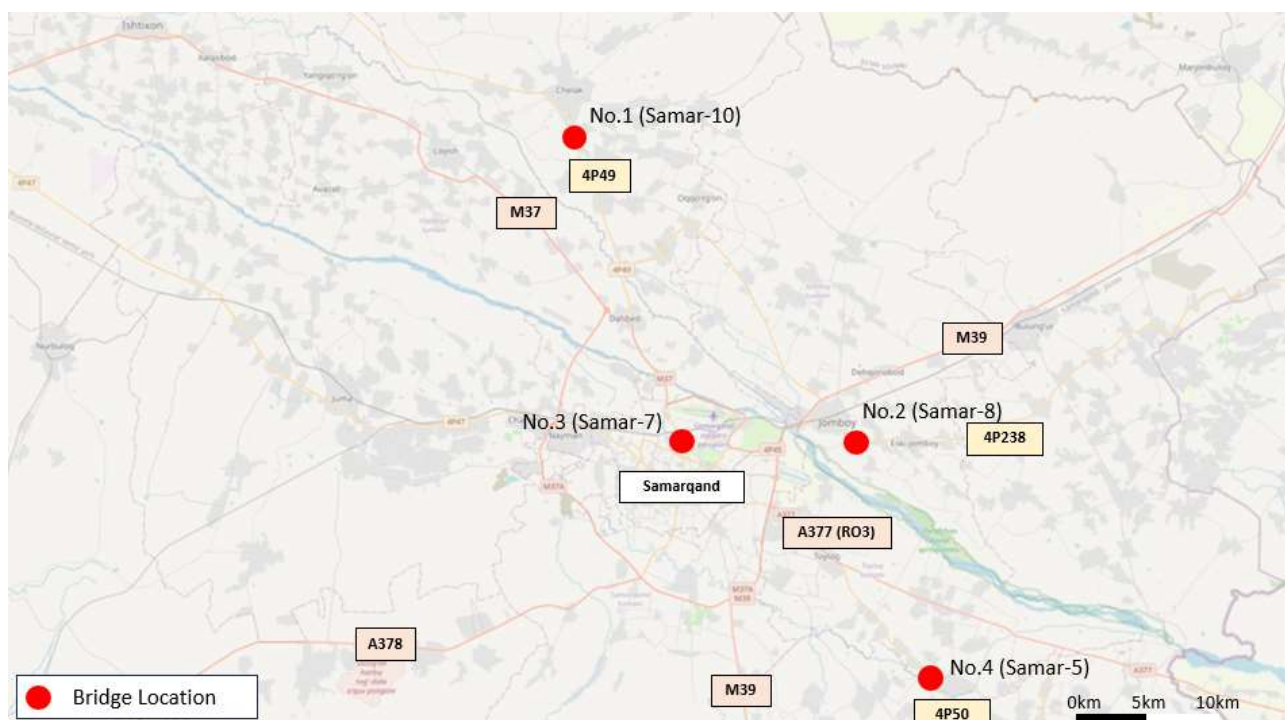
коммуникаций осуществляется в соответствии с действующим законодательством Республики Узбекистан (ШНК 2.05.02.-23 п.1.14).

КОМПОНЕНТ: Реконструкция мостов (Зшт) в Самаркандском районе

В Самаркандском районе четыре автомобильных мостов на национальной автомагистрали, которые либо сильно устарели, либо сильно повреждены, будут заменены на новые мосты, построенные по последнему стандарту проектирования.

№	Расположение мостов	Длина (м)	Ширина (м)	Год строительства
1	Реконструкция моста на км 29 на автодороге D047 "Зарафшанский тракт", район Паярик	30	15	1964
2	Реконструкция моста на км 5,6 на автодороге V078 "Город Самарканд - город Булунгур - поселок Барлос - поселок Аламлы", Джомбойский район	36	10	1972
3	Реконструкция моста на км 0,08 на автодороге M37 "Самарканд - Бухара - Туркменбаши"	55	22	1984

Карта расположения мостов



Применяемый стандарт для проектных работ

Стандарт проектирования	Идентификация	Год
Нагрузки и воздействия	КМК 2.01.07-96	1996
Основания зданий и сооружений	КМК 2.02.01-98	1998
Свайные фундаменты	ШНК 2.02.03-13	2013
Бетонные и железобетонные конструкции	КМК 2.03.01-96	1996
Свод правил по проектированию стальных конструкций	ШНК 2.03.05-13	2013
Защита строительных конструкций от коррозии	КМК 2.03.11-96	1996
Стандарт проектирования железнодорожных/дорожных мостов/водопропускных труб	СН200-62	1961
Стандарт на проектирование мостов/водопропускных труб	ШНК 2.05.03-22	2022

Ожидаемый эффект реконструкции мостов

- ✓ Тяжелые грузовики и прицепы смогут проезжать по участку моста без каких-либо ограничений
- ✓ Прочная конструкция моста обеспечит безопасность участников дорожного движения.
- ✓ Высокое качество моста снизит стоимость жизненного цикла, включая расходы на содержание мостов.

3.1. Стоимость проекта и источники финансирования

Источниками финансирования инвестиционных затрат по проекту являются:

- Японский кредит ODA (далее - кредит JICA);
- средства госбюджета (на покрытие социального налога и предоставления льгот по НДС в виде вклада Республики Узбекистан, а также на покрытие финансовых издержек в инвестиционный период).

Срок реализации строительства проекта примерно составляет 3 лет. В течение этого времени предусматривается подготовка, реконструкция и ввод в эксплуатацию участка дорог протяженностью **37,0 км**, предусмотренного проектом, а также его гарантийный период.

По предварительным расчетам общая стоимость проекта составляет **134,713 млн. долл. США**, в том числе:

- кредит JICA – **106, 750 млн. долл. США.**
- вклад Правительства Республики Узбекистан – **27,963 млн. долл. США.**

Предварительные основные технико-экономические параметры проекта приведены ниже:

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ПРОЕКТА

№	Инвестиционные затраты	Кредит ЛСА	Прав-во Узбекистан	Всего
1	Строительно-монтажные работы (СМР)	102 250,00		102 250,00
	<i>в том числе:</i>			
	<i>Реконструкция автодороги А377 Самарканд-Айний (0-37 км)</i>	97 000,00		97 000,00
	<i>КОМПОНЕНТ: Реконструкция мостов (Зшт) в Самаркандском районе</i>	5 250,00		5 250,00
2	Технический надзор за строительством	4 500,00*		4 500,00
3	Разработка Рабочей документации		2 556,25**	2 556,25
4	Налоги, пошлины и социальный налог		12 950,63	12 950,63
	Итоговая базовая стоимость:	106 750,000	15 506,875	122 256,875
5	Расходы ГРП		3 130,600	3 130,600
6	Финансовые издержки в инвестиционный период		9 325,468	9 325,468
	Итого:	106 750,000	27 962,943	134 712,943

*Предусматривает консалтинговые услуги по техническому надзору и мониторингу строительных работ в ходе реконструкции автодороги. Консультант будет работать в качестве «Инженера» в соответствии с общими и специальными условиями контракта FIDIC по управлению строительными контрактами и осуществлять надзор за повседневной строительной деятельностью.

** Предусматривается разработку рабочей документации.

Эти расчёты носят предварительный характер, окончательный расчеты будут произведены после разработки Документа оценки проекта.

Стоимость строительства может измениться после окончательной разработки **Документа оценки проекта**, а также окончательные стоимостные показатели будут определены по результатам подготовки

детальной проектно-сметной документации. Сумма может быть скорректирована при изменении текущих цен на сырье, материалы и услуги.

Оплата доли Правительства осуществляется в местной валюте по курсу на день предоставления сертификата.

Прогнозные расходы Инженера-Консультанта, учитывающие также их функционирование в гарантированный период и в период возможного срыва Подрядчиком срока строительства, подлежат уточнению во время проведения переговоров по заключению контракта с Инженером-Консультантом и корректировке по итогам реализации Проекта.

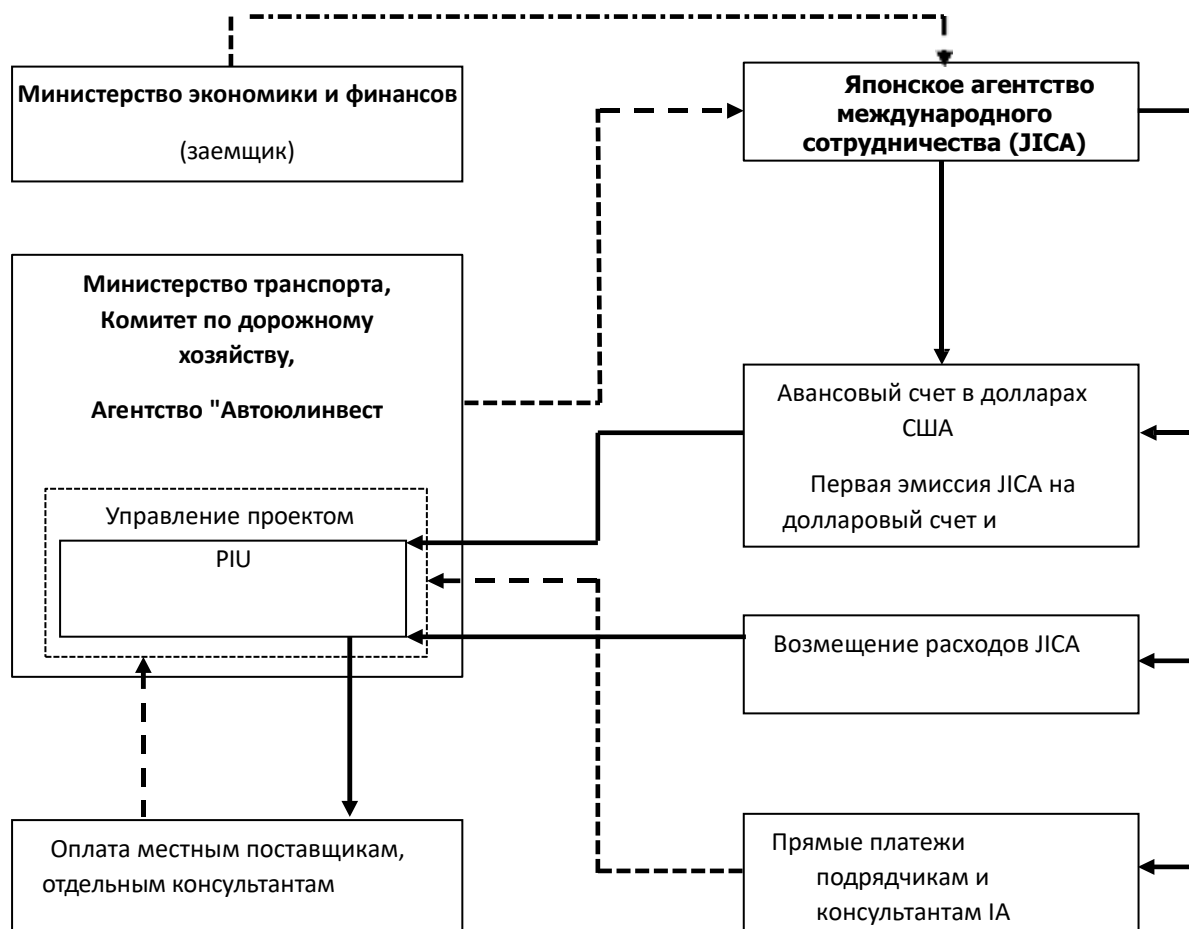
3.2. Источники погашения кредитных средств, привлеченных в рамках проекта

Источниками финансирования проекта предусмотрены Официальная помощь развитию (ОПР) правительства Японии и средства госбюджета Республики Узбекистан.

Официальная помощь развитию (ОПР) правительства Японии в Узбекистане направлена на поддержку экономических реформ, развитие людских ресурсов, здравоохранения и инфраструктуры. Программы включают грантовую помощь, льготные кредиты и техническое сотрудничество, реализуемые посольством Японии через социальные проекты малого масштаба, образовательные гранты и помощь аграрному сектору.

Министерство финансов Республики Узбекистан будет осуществлять выплаты расходов, связанных с погашением займа ВБ, а также выплатой процентов и комиссий по нему за счет средств государственного бюджета.

Диаграмма движения средств.



— — — —> Документооборот;

————> Поступление средств JICA в проект;

JICA - Японское агентство международного сотрудничества; PIU - Группа реализации проекта.

Республика Узбекистан обеспечит со финансирование проекта путем осуществления финансирования разработки предпроектной и проектной документации (разработка ТЭО и детальное проектирование), финансирование финансовых издержек в инвестиционный период и предоставление налоговых и таможенных льгот, а также выплату социального налога местных консультантов.

ЛІСА будет софинансировать проект, финансируя строительномонтажные работы по реконструкции дороги, консультационные услуги по надзору за строительством и защитные меры.

Закупки товаров, строительных работ и сопутствующих услуг, финансируемых за счет займов ЛІСА, будут осуществляться в соответствии с Руководством по закупкам ЛІСА и планами закупок по проекту.

В целях обеспечения конкурентного тендерного процесса будут применяться контрактные пакеты Международных конкурсных торгов (МКТ).

МКТ будут использованы для строительных работ на сумму свыше 5 млн.долл.США и на закупку товаров, на сумму свыше 2 млн.долл.США. Национальные конкурсные торги (далее – НКТ) на строительные работы могут быть проведены на контракты, не превышающие суммы в 5 млн.долл.США. Контракты на строительные работы будут закупаться посредством процедуры МКТ с использованием пост квалификации.

Проект будет использовать только закупки на основе процедур МКТ. Если возникнет необходимость в закупках НКТ, ЛІСА и Комитет по автомобильным дорогам рассмотрят Правительственные процедуры закупок, чтобы обеспечить последовательность требованиям ЛІСА перед началом закупок на основе процедур НКТ. Любые необходимые изменения или разъяснения к Правительственным процедурам будут отражены в плане закупок.

Проект включает пакеты на строительномонтажные работы (далее – СМР) и консультативные услуги по управлению проектом и надзору за строительством.

Состав контрактных пакетов будет определяться на стадии тендерных торгов.

Все консультанты будут наняты в соответствии с правилами по использованию консультантов, а также планами по закупкам для проектов.

В целях обеспечения контроля реализации проекта планируется функционирование группы поддержки по управлению проектом (Project management support) при Исполнительном Агентстве.

Группа поддержки по управлению проектом будет в установленном порядке функционировать при Исполнительном Агентстве. Исполнительное Агентство назначит директора, укомплектование ее квалифицированным инженерно-техническим, финансовым, административным и административно-техническим персоналом на весь период реализации проекта, оснащение необходимым офисом, оборудованием, транспортом, а также другими средствами, необходимыми для полноценной работы группы поддержки по управлению проектом.

Целью работы группы поддержки по управлению проектом является обеспечение строгого соблюдения правил и процедур ИСА.

Основные задачи и функции группы поддержки по управлению проектом будут включать:

- сбор оперативной отчетной информации, подготовка в установленные сроки сводных квартальных и годовых отчетов;
- подготовка соответствующего раздела годового доклада – отчета государственного заказчика о ходе реализации программы строительства;
- корректировка плана реализации проекта на соответствующий год по источникам и объемам финансирования и по перечню предлагаемых к реализации программных проектов и мероприятий по результатам принятия ежегодной Инвестиционной программы и уточнения возможных объемов финансирования из других источников;

- при содействии отдельных консультантов со стороны, а также контактных лиц Исполнительного Агентства подготовка тендерной документации и осуществлении тендерных процедур;

- обеспечение своевременного аудита счетов Поддержка по управлению проекта и средств займа.

Консультанты по надзору за строительством несут ответственность перед Исполнительным Агентством за реализацию строительных работ в соответствии с требованиями контракта.

Глава 4. ОЦЕНКА ПРОЕКТА

4.1. Оценка технической осуществимости

В Узбекистане эффективность инвестиций в строительство и реконструкцию автодорог носит социально-экономический характер. Социально-экономическая эффективность отражает соответствие результатов и затрат проекта, независимо от состава ее участников, целям и интересам общества в целом, а также некоторого региона (или всего региона).

Проект будет способствовать развитию эффективной, безопасной и устойчивой сети автодорог в Узбекистане, которая предусматривает внутреннее и региональное соединение, способствующее устойчивому экономическому росту. Проект охватывает участок дороги, который расположен в Самаркандской области.

Основными выгодополучателями проекта будут пользователи дорог, а вторичными получателями будет население, проживающее вдоль реконструируемой дороги.

Проектом будут реконструирована существующая дорога. Проект создаст количественно неизмеримые экономические и социальные выгоды. Хорошие дороги с большей вероятностью привлекут дополнительную экономическую деятельность и перевозки, тем самым, создавая выгоды для более широкого круга получателей.

Прямой выгодой проекта являются возможность занятости местного населения на строительных работах. Строительство создаст временные рабочие места, а для проведения текущего содержания будут наняты рабочие средней квалификации.

Проект предоставит лучшие и усовершенствованные условия для всех пользователей дороги, лучший доступ к лечебным учреждениям, школам и рынкам.

Непрямые выгоды будут включать возможность трудоустройства и развитию деловых возможностей, таких как открытие придорожных точек общественного питания, а также точек, предоставляющих услуги, связанных с обслуживанием и ремонтом транспортных средств, а также развитию малого бизнеса.

Среднесуточная интенсивность движения 2026 года, приведенная к легковому автотранспорту, составила 25454 ед./сут, что соответствует дороге Ib категории (см. таблица 1.5.).

Дальнейшие расчеты для определения перспективной среднесуточной интенсивности движения автотранспортных средств будут рассчитаны при разработке Документа оценки проекта.

Сводная среднегодовая среднесуточная интенсивность движения по автодороге А377 «Самарканд-Айни» на участке 0-37 км за 2026 год

Место учета км	Состав потока									
	Легковые	Автобусы	Грузовые до 2	Грузовые от 2 до 5 т	Грузовые от 5 до 8 т	Грузовые от 8 до 12 т	Грузовые более 12 т	Прицепы	Тракторы	Мотоциклы
29 км	17042	36	254	100	380	1105	380	507	36	18
Коэффициент приведения	1,0	2,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	3,5	0,5
Приведенная к легковому автомобилю	17042	72	380	199	951	3314	1331	2028	127	9
										25454

Проектируемая трасса автомобильной дороги А377 проходит через территорию города Самарканд, Тайлакского и Ургутского районов Самаркандской области.

Повышение уровня транспортных потоков ожидается в результате дополнительного движения, которое появится по сценарию «с проектом» из-за снижения стоимости перевозок и времени в пути после завершения предполагаемых усовершенствований проектной дороги. Для междугородных дорожных проектов сокращение эксплуатационных расходов для транспортных средств является главным фактором, повышающим потоки движения, а сокращение времени в пути играет второстепенную роль.

Прогноз транспортных потоков был проведен на период в 25 лет после завершения Проекта. Ежегодный прирост интенсивности движения принят равной к 2% для международных дорог и 1% для дорог государственного значения.

Анализ полученных данных по интенсивности движения с учетом экономического состояния позволяет прогнозировать темпы роста интенсивности движения.

Прогноз интенсивности движения А377 «Самарканд-Айни» на участке 0-37 км до 2050 года

Год	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Показатель	25454	25963	26482	27012	27552	28103	28665	29239
Год	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Показатель	29823	30420	31028	31649	32282	32927	33586	34258
Год	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
Показатель	34943	35642	36355	37082	37823	38580	39351	40138
Год	2050							
Показатель	40941							

Основные предварительные проектные показатели для технического анализа²

Таблица №9

Проектные показатели	Ед. Изм.	Количество
Подготовительные работы, снос строений, пересадка деревьев, земляные работы	км	37,0
Строительство и реконструкция автомобильной дороги с цементобетонным покрытием протяженностью	км	37,0
Реконструкция мостов по автодороге А377	ед.	5
Строительство путепроводов	ед.	2
Строительство подземных пешеходных переходов	ед.	7
Строительство надземных пешеходных переходов	ед.	2
Строительство транспортных развязок	ед.	2
Строительство тротуаров	км	17,0
Строительство велодорожек	км	17,0
Установка металлических барьерных ограждений по оси дороги	км	37,0
Установка шумозащитных экранов	км	17,0
Разметка проезжей части	км	37,0

² Все проектные показатели даны на основе предварительного изучения и будут скорректированы после разработки Документа оценки проекта.

Предварительный расчёт продолжительности строительства

Таблица №9

	2026 г.		2027г.		2028г.	
	Начало	Оконч.	Начало	Оконч.	Начало	Оконч.
Подготовительные работы (снос строений, пересадка деревьев, разборка труб, перенос ЛЭП, перенос ЛЭС, перенос газопровод, перенос подземных кабелей, перенос водопровод и т.д.)				2027г.		
Земляное полотно	2026г.					2028г.
Искусственные сооружение (водопропускные трубы и подземных пешеходных переходов).	2026г.					2028г.
Мосты и путепроводы	2026г.					2028г.
Дорожная одежда	2026г.					2028г.
Пересечение и примыкание (в т.ч. транспортные развязки) автомобильных дорог				2027г.		2028г.
Электроосвещения дороги				2027г.		2028г.
Благоустройство и озеленение					2027г.	2028г.
Обустройство автодороги					2027г.	2028г.

Реализация Проекта предварительно предусмотрена в период 2026-2028 г. Прогнозируемые сроки реконструкции проектной автодороги³:

Подготовительные работы — 2026 год;

Строительные работы:

³ Предварительный расчет продолжительности строительства будет скорректирован при разработке окончательного Документа оценки проекта.

возведение земляного полотна, сооружение искусственных сооружений,
устройство дорожной одежды – 2026-2028 годы;
обустройство дороги – 2028 год;
Ввод объекта в эксплуатацию– 2028 год;
Гарантийный период – до декабря 2030 года.

4.2. Предварительный экономический и финансовый анализ

Учитывая, что проект не предусматривает прямого коммерческого возврата инвестиций в форме поступлений от платы за проезд, основное внимание при его оценке уделяется общественной (социально-экономической) эффективности. Она выражается в снижении транспортных и временных издержек, повышении уровня дорожного обслуживания, а также создании макро- и микроэкономических выгод для населения и бизнеса региона.

Уровень развития и техническое состояние дорожной сети оказывает значительное влияние на социально-экономическое развитие страны, воздействуя как на макроэкономическую, так и на микроэкономическую сферы.

Таким образом, в Узбекистане эффективность инвестиций в строительство и реконструкцию автодорог носит социально-экономический характер. Социально-экономическая эффективность отражает соответствие результатов и затрат проекта, независимо от состава ее участников, целям и интересам общества в целом, а также некоторого региона (или всего населения региона).

Кроме того, при реконструкции автодорог, ввиду широкого круга отраслей экономики, предприятий, организаций, обслуживаемых автодорогами, выгоды и преимущества, получаемые пользователями от

улучшения дорожной сети или ее отдельных звеньев, носят многосторонний характер.

Таким образом, при расчетах эффективности капитальных вложений в реконструкцию автодорог обязателен учет эффектов не только в дорожном хозяйстве и на автотранспорте, но и в нетранспортных отраслях экономики.

Оценка влияния реконструкции проектной дороги на социально-экономическое развитие региона основывается на рассмотрении следующих видов эффекта: внутритранспортного, вне транспортного и эффекта в социальной сфере.

В виду отсутствия методики точной / корректной оценки (в денежном выражении) влияния данного проекта (с учётом его специфики) на социально-экономическую жизнь страны, а также учитывая, что в Республике Узбекистан дороги не являются платными, в целях оценки экономической эффективности проекта был принят ряд условных предпосылок в качестве показателей, характеризующих результаты воздействия проекта на экономическое развитие региона и социальную сферу.

Экономическая эффективность оценивается сравнением двух сценариев:

- **Сценарий 1 – «без проекта»:** сохранение текущего состояния дороги, ухудшение уровня обслуживания, рост транспортных и ремонтных затрат, ограниченный доступ к отдалённым районам;
- **Сценарий 2 – «с проектом»:** реконструкция дороги, снижение эксплуатационных затрат, повышение скорости и безопасности движения, улучшение транспортной устойчивости.

Важно отметить, что каждый из описанных ниже эффектов оказывает, в свою очередь, дополнительное воздействие в социальной и экономической жизни страны.

КЛЮЧЕВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

1. Снижение дорожно-эксплуатационных затрат.

Проведение реконструкции проектной автодороги приведет к снижению затрат на осуществление капитального ремонта и текущего содержания дорожной одежды, а также дорожных сооружений.

Базовый случай отражает ожидаемые условия «без осуществления проекта», при которых техническое содержание дороги является достаточным только для поддержания ее существующего состояния.

Вариант «с проектом» вовлекает первоначальные инвестиции, за которыми последует периодическое техническое содержание, но расходы и периодичность технического содержания будут являться экономически оптимальными для предполагаемых условий дороги и транспортных потоков.

Условный экономический эффект от снижения дорожно-эксплуатационных затрат

Таблица 10.

ЭКВ. ТЫС. ДОЛЛ.

Годы	Прогноз затрат на текущее содержание без реализации проекта	Прогноз затрат на текущее содержание после реализации проекта	Прогноз затрат на периодический ремонт после реализации проекта	Условный экономический эффект от снижения дорожно-эксплуатационных затрат
2028	6 161,40	5 184,44		976,96
2029	6 161,40	5 184,44		976,96
2030	6 161,40	5 184,44		976,96
2031	6 161,40	5 184,44		976,96
2032	6 161,40	5 184,44	401,51	575,45
2033	6 161,40	5 184,44		976,96
2034	6 161,40	5 184,44		976,96
2035	6 161,40	5 184,44		976,96
2036	6 161,40	5 184,44		976,96
2037	6 161,40	5 184,44	1 204,54	-227,58
2038	6 161,40	5 184,44		976,96
2039	6 161,40	5 184,44		976,96
2040	6 161,40	5 184,44		976,96
2041	6 161,40	5 184,44		976,96
2042	6 161,40	5 184,44	2 007,56	-1 030,60
2043	6 161,40	5 184,44		976,96
2044	6 161,40	5 184,44		976,96
2045	6 161,40	5 184,44		976,96
2046	6 161,40	5 184,44		976,96
2047	6 161,40	5 184,44	3 212,10	-2 235,14
2048	6 161,40	5 184,44		976,96
2049	6 161,40	5 184,44		976,96
2050	6 161,40	5 184,44		976,96
2051	6 161,40	5 184,44		976,96
Всего:	147 873,56	124 426,56	6 825,71	16 621,33

Прогнозный условный экономический эффект от снижения дорожно-эксплуатационных затрат в период 2028-2051 гг. ожидается в расчётной сумме **16 621,33 экв. тыс. долл. США.**

2. Снижение эксплуатационных затрат на содержание транспорта

Реконструкция проектной автодороги создаст условия для эффективной эксплуатации находящихся в личной собственности граждан и хозяйствующих субъектов транспортных средств.

В настоящее время из-за несоответствия уровня развития дорожной сети спросу на автоперевозки, экономика и население региона несут значительные потери. Одна из главных проблем высокая степень износа и неудовлетворительное техническое состояние проектной автодороги.

Международный опыт свидетельствует, что из-за несоответствия транспортно-эксплуатационного состояния автодорог нормативным требованиям затраты на автомобильные перевозки дополнительно возрастают.

Изменение постоянных и переменных (зависящих от пробега) эксплуатационных затрат обусловлено разными факторами улучшения состояния автодорог региона: для постоянной составляющей в качестве фактора снижения ее величины выступает прирост скорости движения, и как следствие – сокращение времени, проведенного в пути; для переменной – снижение расхода топлива, уменьшение износа автомобиля и вследствие этого увеличение периода времени между проведением ремонтов.

Улучшенное техническое состояние дороги создаст условия для более эффективной эксплуатации личного и коммерческого автотранспорта. Это обеспечит:

- снижение расхода топлива;
- снижение износа шин, подвески и других узлов;
- увеличение межремонтного ресурса автомобилей;
- повышение средней скорости движения;
- сокращение времени доставки грузов и пассажиров

В целях определения условного экономического эффекта от снижения расхода на топливо приняты за основу следующие усредненные предположения:

- среднесуточный пробег автомобиля по реконструируемой автодороге составляет – протяженность пути одного условного пассажира региона по проектным автодорогам который составляет 37 км;
- среднесуточное количество эксплуатируемых автомобилей соответствует среднесуточной интенсивности движения;
- снижение расхода бензина составляет 1 л/100 км; стоимость бензина 12500 сум/л;
- расход топлива условно принят 7 л/100 км в загородном цикле.

Умножив протяженность дальности поездки на среднесуточную интенсивность по реконструируемой автодороге, получен условный среднесуточный пробег по ней.

Прогнозный условный экономический эффект от снижения затрат на топливо в период 2028-2051 гг. ожидается расчетно в сумме **71 496** экв. млн. долл. США.

Кроме того, как результат реконструкции автодорог можно ожидать снижение затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию, а также затрат на запасные части, шины и прочие материалы

Условный экономический эффект от снижения расхода бензина

Таблица 11

ЭКВ. ТЫС. ДОЛЛ.

Годы	Среднесуточное движение, автомобилей	Среднесуточный пробег, км	Среднесуточное снижение потребление бензина, л	Среднегодовое снижение потребление бензина, экв. тыс. долл.
2028	37 930	1 169 583	11 696	2 210
2029	38 878	1 198 823	11 988	2 265
2030	39 850	1 228 793	12 288	2 322
2031	40 846	1 259 513	12 595	2 380
2032	41 867	1 291 001	12 910	2 440
2033	42 914	1 323 276	13 233	2 501
2034	43 987	1 356 358	13 564	2 563
2035	45 087	1 390 267	13 903	2 627
2036	46 214	1 425 023	14 250	2 693
2037	47 369	1 460 649	14 606	2 760
2038	48 553	1 497 165	14 972	2 829
2039	49 767	1 534 594	15 346	2 900
2040	51 011	1 572 959	15 730	2 972
2041	52 287	1 612 283	16 123	3 047
2042	53 594	1 652 590	16 526	3 123
2043	54 934	1 693 905	16 939	3 201
2044	56 307	1 736 253	17 363	3 281
2045	57 715	1 779 659	17 797	3 363
2046	59 158	1 824 150	18 242	3 447
2047	60 636	1 869 754	18 698	3 533
2048	62 152	1 916 498	19 165	3 622
2049	63 706	1 964 410	19 644	3 712
2050	65 299	2 013 521	20 135	3 805
2051	66 931	2 063 859	20 639	3 900
Всего:				71 496

Учитывая, что проектная дорога занимает существенное место в регионе можно ожидать, что снижение вышеуказанных затрат произойдет у части автовладельцев области.

Динамика изменения численности постоянного населения региона составляет 2% в годовом исчислении.

Обеспеченность автомобилями населения автомобилями.

Таблица 12

	2022	2023	2024	Прогнозный прирост количества легковых автомобилей на 1 тыс. чел.
Количество легковых автомобилей на 1 тыс.чел.	87	95	98	3%

В целях расчета условного экономического эффекта усредненная сумма снижения затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию, а также расходов на запасные части, шины и прочие материалы принята 7 экв. долл. США/год на единицу автомобиля.

Расчет условного экономического эффекта от снижения затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию, а также затрат на запасные части, шины и прочие материалы по годам вследствие проведения работ по реконструкции проектных автодорог приведен в табл. 13.

Прогнозный условный экономический эффект от снижения затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию и затрат на запасные части, шины и прочие материалы в период 2028-2051 гг. ожидается в усреднённой сумме 60,906 экв. млн. долл. США.

**Условный экономический эффект от снижения затрат автовладельцев
на услуги по техническому обслуживанию, затрат на запасные части,
шины и прочие материалы**

Таблица 13

ЭКВ. ТЫС. ДОЛЛ.

Годы	Численность постоянного населения, тыс. чел..	Прогноз количества а/с, ед на 1 тыс. жителей	Прогноз количества а/с, ед.	Среднегодовое снижение затрат автовладельцев на услуги по техническому обслуживанию и затрат на запасные части, шины и прочие материалы, тыс. долл.
2028	4 360,070	44	193 982	1 357,872
2029	4 447,271	46	203 797	1 426,581
2030	4 536,217	47	214 109	1 498,765
2031	4 626,941	49	224 943	1 574,603
2032	4 719,480	50	236 325	1 654,278
2033	4 813,870	52	248 283	1 737,984
2034	4 910,147	53	260 847	1 825,926
2035	5 008,350	55	274 045	1 918,318
2036	5 108,517	56	287 912	2 015,385
2037	5 210,687	58	302 481	2 117,364
2038	5 314,901	60	317 786	2 224,502
2039	5 421,199	62	333 866	2 337,062
2040	5 529,623	63	350 760	2 455,317
2041	5 640,215	65	368 508	2 579,556
2042	5 753,020	67	387 155	2 710,082
2043	5 868,080	69	406 745	2 847,212
2044	5 985,442	71	427 326	2 991,281
2045	6 105,151	74	448 949	3 142,640
2046	6 227,254	76	471 665	3 301,658
2047	6 351,799	78	495 532	3 468,721
2048	6 478,835	80	520 606	3 644,239
2049	6 608,411	83	546 948	3 828,637
2050	6 740,580	85	574 624	4 022,366
2051	6 875,391	88	603 700	4 225,898
Всего:				60 906,250

3. Условный экономический эффект от снижения ДТП

Негативной стороной и главной угрозой экономической безопасности в сфере автотранспорта являются ДТП, а точнее – социально-экономические потери общества от них.

В результате ДТП на автодорогах погибают и получают ранение люди, разрушаются и портятся материальные ценности – автомобили, грузы, дороги и другие инженерные сооружения.

Характерно, что большинство опасных мест на дорогах одновременно являются участками с низкими транспортно-эксплуатационными показателями. Пропускная способность опасного участка дороги непосредственно связана с размером его коэффициента безопасности.

Реконструкция проектной автодороги также создает условия для снижения ДТП и, соответственно, ущерба от него.

Необходимо учитывать, что в настоящее время рост внутреннего спроса и повышение денежных доходов населения вызвали увеличение парка автотранспортных средств. Наиболее высокие темпы роста характерны для парка легковых автомобилей. Учитывая неуклонный рост автотранспортных средств в области, с учётом постоянной величины пропускной способности дорог, можно предположить, что и количество ДТП также увеличивается.

Сведения о ДТП на участках проектной автодороги

Учёт дорожно-транспортных происшествий, произошедших в течение
12 месяцев 2024 года на автомобильных дорогах международного
значения.

Таблица 14.

№	км дороги	Вид ДТП	ДТП произошло			В результате ДТП		Номер карточки
			Дата	День недел и	Время	Колич ество погиб ших	Количес тво раненых	
1	1	5	02.01			0	1	11525
2	32	1	02.03			0	1	11606
3	15	5	21.03			0	1	11638
4	13	4	03.05			0	1	11735
5	6	5	23.04			0	1	11779
6	19	5	03.05			0	1	11828
7	23	5	01.06			0	1	11905
8	15	1	10.06			0	1	11946
9	20	5	28.06			0	1	12009
10	33	5	15.07			0	1	12039
11	15	5	26.07			0	1	12067
12	11	1	01.08			0	1	12073
13	4	1	15.08			2	4	12086
14	15	5	25.07			0	1	12091
15	14	1	23.07			0	1	12125
16	18	1	05.08			0	1	12170
17	14	1	06.09			0	2	12173
18	13	1	07.08			0	1	12178
19	7	5	17.08			0	1	12212
20	25	5	30.10			1	0	12371
21	13	4	10.10			0	1	12398
22	15	5	12.11			1	0	12406
23	12	5	23.10			0	1	12433
24	18	5	27.10			0	1	12413
25	12	1	02.11			0	1	12469
26	18	1	09.11			0	1	12535
27	3	5	07.12			0	1	12541
28	14	5	27.12			0	1	12585
Всего		28				4	30	

При этом, жизнь(и) человека(людей), утраченная(ые) в результате ДТП (в виду плохого состояния дорог), не может быть определена(ы) в денежном выражении.

В целях определения условного экономического эффекта от снижения потерь общества от ДТП можно выделить две формы потерь от ДТП: прямые и косвенные.

Прямые потери – это непосредственные затраты автотранспортных предприятий, дорожной эксплуатационной службы, грузоотправителей, юридических органов и ГИБДД, медицинских учреждений, государственных органов социального обеспечения и страхования.

Косвенные потери – потери, связанные с временным или полным отключением члена общества из сферы производства в результате полученного увечья или гибели при ДТП. Это и нарушение производственных связей, и социально-моральные потери.

Основываясь на данные, прогноз численности постоянного населения и фактическую пропорцию общего количества ДТП и числа, получивших увечья к числу ДТП со смертельным исходом, можно условно рассчитать общее прогнозное количество ДТП, количество ДТП со смертельным исходом и число получивших увечья в ДТП в случае «без реализации проекта» (табл. 15).

В целях определения условного экономического эффекта проекта от снижения потерь общества от ДТП, условно примем, что:

средние затраты на восстановление, доставку и ремонт повреждённых транспортных средств, а также потери из-за простоев с момента ДТП до полного восстановления составляют 4000 экв. долл. США/ДТП;

средние затраты на ремонт поврежденных дорожных сооружений и придорожных коммуникаций, имущество составляют 200 экв. долл. США/ДТП;

средние затраты юридических органов и ГИБДД МВД на расследование причин ДТП, вызов свидетелей, оформление материалов по ДТП, судебные издержки и т.д. составляют 600 экв. долл. США/ДТП;

средняя стоимость доставки пострадавших в лечебное учреждение, расходы на амбулаторное и стационарное лечение, санаторную реабилитацию и другое составляют 2000 экв. долл. На каждое лицо, погибшее и получившее увечье в ДТП;

средняя стоимость оплаты бюллетеней; выплату пенсий и пособий лицам, ставшим инвалидами, а в случае их гибели иждивенцам составят 200 экв. долл. ежегодно в течении 10 лет на каждое лицо, погибшее и получившее увечье в ДТП;

расходы морга и издержки на похороны составят 200 экв. долл. на каждое лицо, погибшее в ДТП.

**Общее прогнозное количество ДТП, ДТП со смертельным исходом
и число получивших увечья в ДТП «без реализации проекта»**

Таблица 15

Годы	Численность постоянного населения, тыс. чел..	Количество ДТП с смертельным исходом, чел.	Количество числа получивших увечья, чел.	Количество ДТП, случаев
2028	4 360,070	4	30	28
2029	4 447,271	5	30	28
2030	4 536,217	5	31	28
2031	4 626,941	5	31	28
2032	4 719,480	5	31	29
2033	4 813,870	5	31	29
2034	4 910,147	5	31	29
2035	5 008,350	5	31	29
2036	5 108,517	5	32	30
2037	5 210,687	5	32	30
2038	5 314,901	5	32	30
2039	5 421,199	5	32	30
2040	5 529,623	6	32	31
2041	5 640,215	6	32	31
2042	5 753,020	6	33	31
2043	5 868,080	6	33	31
2044	5 985,442	6	33	32
2045	6 105,151	6	33	32
2046	6 227,254	6	34	32
2047	6 351,799	6	34	32
2048	6 478,835	6	34	33
2049	6 608,411	7	34	33
2050	6 740,580	7	35	33
2051	6 875,391	7	35	33
Всего:		134	776	732

Косвенные убытки от ДТП включают в себя потери части национального дохода вследствие временной и постоянной утраты трудоспособности пострадавшими.

В целях определения косвенных убытков общества от ДТП примем, что:

- средний полезный период времени, вовремя, которого погибший в процессе ДТП мог осуществить свой вклад в развитие экономики составляет 20 лет;

- средний полезный период времени, вовремя, которого получивший увечье в процессе ДТП мог осуществить свой вклад в развитие экономики, но не осуществит в связи с увечьем, составляет 3 года;

- средний вклад оценивается, как средний размер ВРП области на душу занятого в экономике населения.

Валовой региональный продукт (ВРП) Узбекистана за 2024 год.

ВРП является ключевым показателем, отражающим экономическое развитие регионов Узбекистана. В 2024 году общий объём ВРП Республики Узбекистан составил 1.270.020,8 млрд сум, что значительно увеличился по сравнению с прошлым годом и подчёркивает устойчивый экономический рост страны. Данный анализ основан на данных из официального отчёта Агентства статистики при Президенте Республики Узбекистан и включает вклад каждого региона в формирование ВВП, а также ключевые показатели по отраслям.

Особенно впечатляют успехи в доле малого бизнеса. На уровне республики эта доля составила 54,3%, а в таких регионах, как Сурхандарьинская (77,8%) и Джизакская (74,5%) области, она достигла рекордных значений.

Таблица 16

№	Наименование региона	Доля в общем объёме ВРП	Объём ВРП в млрд.сум.	Темпы роста против 2023 г.	ВРП а расчёты на душу населения в тыс. сум	ВРП а расчёты на душу населения в тыс. USD	Темпы раста против 2023г.
1	Г. Ташкент	19,3%	281 147,4	10,4%	91 376,6	7 223	7,6%
2	Ташкентская область	10,1%	146 385,2	6,7%	47 526,1	3 757	4,7%
3	Навои	8,1%	117 297,8	7,7%	108 108,6	8 545	5,8%
4	Самарканд	6,9%	99 866,1	6,9%	23 481,3	1 856	4,6%
5	Фергана	6,3%	91 333,0	6,8%	22 259,5	1 759	4,6%
6	Андижан	6,2%	90 522,1	6,6%	26 409,0	2 087	4,4%
7	Кашкадарья	5,5%	80 658,3	6,5%	22 405,1	1 771	4,2%
8	Бухара	4,9%	71 560,4	6,6%	34 729,6	2 745	4,8%
9	Наманган	4,7%	68 915,7	7,6%	22 238,7	1 758	5,3%
10	Сурхандарья	3,7%	54 354,1	5,9%	18 670,0	1 476	3,4%
11	Харезм	3,5%	51 261,0	6,4%	25 452,4	2 012	4,4%
12	Каракалпакистан	3,1%	45 658,5	6,3%	22 645,8	1 790	4,9%
13	Джиззак	3,0%	43 057,9	5,3%	28 281,0	2 235	3,1%
14	Сирдарья	1,9%	28 003,3	4,5%	30 359,2	2 400	2,6%
	Итого:		1 270 020,8				

В рамках определения условного среднего вклада гражданина в развитие экономики необходимо отметить, что экономика региона демонстрирует ежегодный рост. В целях осуществления прогноза роста ВРП Самаркандской области, который составил 99 866,1 млрд сум в 2024 г., однако за основу примем прогнозный средний рост 6,9% (таблица 17).

Средний рост ВРП области за 2024г.

Таблица 17

<i>Наименование</i>	2024 год
<i>ВРП области в фактических ценах, тыс. сум</i>	99 866,1
<i>Курс доллара, сум</i>	12 695
<i>ВРП области, экв.тыс. долл.США</i>	7 869 680,0
<i>Прогноз прироста населения тыс. сум</i>	6,9%
<i>Прогноз на душу населения, тыс. сум</i>	22 0904,701
<i>ВРП на душу населения, экв.тыс. долл.США</i>	1 773
<i>Средний прирост трудоспособного населения</i>	2%

В целях осуществления прогноза условного среднегодового вклада гражданина в развитие экономики необходимо рассмотреть изменение численности занятого в экономике населения в области. Анализ изменения занятого в экономике населения при прогнозировании условного среднегодового вклада гражданина в развитие экономики особенно важно, т.к. именно занятое в экономике населения осуществляет трудовую деятельность, тем самым осуществляя свой вклад в развитие региона.

Занятое в экономике население Самаркандской области

Таблица 18

	2020	2021	2022	2023	2024	Среднее за 2018-2024 гг.
<i>Численность населения тыс. чел.</i>	3 928,7	4 008,4	4 031,3	4 186,1	4 227,3	3 903,7
<i>Прирост к предыдущему году, %</i>	1,01	1,02	1,01	1,04	1,01	1,02
<i>Уровень занятости, %</i>	64,6	66,1	63,7	64,0		55,94
<i>Численность занятого в экономике населения, тыс. чел.</i>	1 165,3	1 213,5	1 189,2	1 212,0		
<i>Прирост к предыдущему году, %</i>	-2,00	4,14	-2,01	1,92		0,95

На основании вышеуказанных предпосылок можно осуществить расчет ВРП на душу занятого в экономике населения.

Прогнозное
ВРП региона на душу занятого в экономике населения

Таблица 19

Годы	Численность трудоспособного населения, тыс. чел.	Прогнозное ВРП региона, экв. тыс. долл. США	Прогнозное ВРП региона на душу трудоспособного населения, экв. долл. США
2028	4 360,070	7 869,680	1 804,943
2029	4 447,271	8 412,688	1 891,652
2030	4 536,217	8 993,163	1 982,525
2031	4 626,941	9 613,692	2 077,764
2032	4 719,480	10 277,036	2 177,578
2033	4 813,870	10 986,152	2 282,187
2034	4 910,147	11 744,196	2 391,822
2035	5 008,350	12 554,546	2 506,723
2036	5 108,517	13 420,810	2 627,144
2037	5 210,687	14 346,845	2 753,350
2038	5 314,901	15 336,778	2 885,619
2039	5 421,199	16 395,015	3 024,242
2040	5 529,623	17 526,272	3 169,524
2041	5 640,215	18 735,584	3 321,785
2042	5 753,020	20 028,340	3 481,361
2043	5 868,080	21 410,295	3 648,603
2044	5 985,442	22 887,605	3 823,879
2045	6 105,151	24 466,850	4 007,575
2046	6 227,254	26 155,063	4 200,096
2047	6 351,799	27 959,762	4 401,865
2048	6 478,835	29 888,986	4 613,327
2049	6 608,411	31 951,326	4 834,948
2050	6 740,580	34 155,967	5 067,215
2051	6 875,391	36 512,729	5 310,640

В целях определения условного экономического эффекта за основу принято предположение, что при условии осуществления реконструкции проектной автодороги, количество ДТП со смертельным исходом и количество числа получивших увечья в среднем снизится на 10% по сравнению с вариантом «без реализации проекта».

Расчет условного экономического эффекта от снижения ДТП приведен в табл. 20 и 20.

Условный возможный эффект от реализации проекта в части снижения ДТП и его последствий составит 1,36 экв. млн. долл. США за период 2028-2051 гг.

Реконструкция проектной автодороги также создает условия для определенного снижения ДТП и, соответственно, размера неизбежного ущерба от них.

Расчет условного экономического эффекта от снижения ДТП

Прогнозные условные потери общества от ДТП (без реализации проекта), экв. тыс. долл.

Таблица 20

Наименование	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Всего потери, втч.:	23,8	35,4	50,0	60,4	72,8	87,9	106,1	128,0	154,5	186,2	223,8	269,0	323,4	388,7
Восстановление, доставка и ремонт повреждённых транспортных средств, а также потери из-за простоев с момента ДТП до полного восстановления	5,85 1	5,95 7	6,06 5	6,17 5	6,287	6,401	6,517	6,636	6,756	6,878	7,003	7,130	7,259	7,391
Ремонт поврежденных дорожных сооружений и придорожных коммуникаций, имущество	2,34 0	2,38 3	2,42 6	2,47 0	2,515	2,561	2,607	2,654	2,702	2,751	2,801	2,852	2,904	2,956
Затраты на расследование причин ДТП, вызов свидетелей, оформление материалов по дорожно-транспортному происшествию, судебные издержки и т.д.	2,34 0	2,38 3	2,42 6	2,47 0	2,515	2,561	2,607	2,654	2,702	2,751	2,801	2,852	2,904	2,956
Доставка пострадавших в лечебное учреждение, расходы на амбулаторное и стационарное лечение, санаторную реабилитацию и т.д.	2,77 2	2,82 3	2,87 4	2,92 6	2,979	3,033	3,088	3,144	3,201	3,259	3,318	3,378	3,440	3,502
Оплата бюллетеней, выплата пенсий и пособий лицам, ставшим инвалидами, а в случае их гибели иждивенцам	0,68 6	1,38 5	2,09 6	2,82 1	3,558	4,309	5,073	5,852	6,644	7,451	7,586	7,723	7,864	8,006
2027	0,68 6	0,68 6	0,68 6	0,68 6	0,686	0,686	0,686	0,686	0,686	0,686				
2028		0,69 9	0,69 9	0,69 9	0,699	0,699	0,699	0,699	0,699	0,699	0,699			
2029			0,71 1	0,71 1	0,711	0,711	0,711	0,711	0,711	0,711	0,711	0,711		
2030				0,72 4	0,724	0,724	0,724	0,724	0,724	0,724	0,724	0,724	0,724	
2031					0,737	0,737	0,737	0,737	0,737	0,737	0,737	0,737	0,737	0,737
2032						0,751	0,751	0,751	0,751	0,751	0,751	0,751	0,751	0,751
2033							0,764	0,764	0,764	0,764	0,764	0,764	0,764	0,764
2034								0,778	0,778	0,778	0,778	0,778	0,778	0,778
2035									0,792	0,792	0,792	0,792	0,792	0,792
2036										0,807	0,807	0,807	0,807	0,807
2037											0,821	0,821	0,821	0,821
2038												0,836	0,836	0,836
2039													0,851	0,851
2040														0,867
2041														
2042														

2043															
2044															
2045															
2046															
2047															
2048															
2049															
2050															
Расходы морга и издержки на похороны	1,79 4	1,82 6	1,85 9	1,89 3	1,927	1,962	1,998	2,034	2,071	2,109	2,147	2,186	2,225	2,266	
Потери части национального дохода вследствие временной и постоянной утраты трудоспособности пострадавшими, в т.ч. в следствии	8,0	18,6	32,3	41,6	53,066	67,097	84,223	105,0 68	130,3 78	161,0 44	198,1 22	242,8 70	296,78 5	361,643	
- смерти	2,6	6,1	10,5	16,3	23,494	32,599	43,978	58,12 0	75,61 0	97,15 3	123,5 89	155,9 23	195,35 5	243,319	
2027	2,6	3,0	3,5	4,0	4,531	5,192	5,949	6,816	7,810	8,949	10,25 3	11,74 8	13,461	15,423	
2028		3,1	3,5	4,0	4,614	5,286	6,057	6,940	7,952	9,111	10,43 9	11,961	13,705	15,703	
2029			3,6	4,1	4,697	5,382	6,167	7,066	8,096	9,276	10,62 8	12,178	13,953	15,988	
2030				4,2	4,782	5,480	6,279	7,194	8,243	9,444	10,82 1	12,399	14,206	16,278	
2031					4,869	5,579	6,392	7,324	8,392	9,616	11,01 7	12,624	14,464	16,573	
2032						5,680	6,508	7,457	8,544	9,790	11,21 7	12,853	14,726	16,873	
2033							6,626	7,592	8,699	9,967	11,42 1	13,086	14,993	17,179	
2034								7,730	8,857	10,14 8	11,62 8	13,323	15,265	17,491	
2035									9,018	10,33 2	11,83 9	13,565	15,542	17,808	
2036										10,52 0	12,05 3	13,811	15,824	18,131	
2037											12,27 2	14,061	16,111	18,460	
2038												14,316	16,403	18,794	
2039													16,701	19,135	
2040														19,482	
2041															
2042															
2043															

2044																
2045																
2046																
2047																
2048																
2049																
2050																
- временной потери трудоспособности	5,4	12,5	21,7	25,3	29,57 2	34,498	40,245	46,94 8	54,76 8	63,89 1	74,53 3	86,947	101,430	118,325		
2027	5,4	6,2	7,1													
2028		6,3	7,2	8,3												
2029			7,4	8,4	9,681											
2030				8,6	9,856	11,293										
2031					10,03 5	11,498	13,175									
2032						11,707	13,413	15,36 9								
2033							13,657	15,64 8	17,92 9							
2034								15,93 1	18,25 4	20,91 5						
2035									18,58 5	21,29 5	24,39 9					
2036										21,68 1	24,84 2	28,463				
2037											25,29 2	28,979	33,204			
2038												29,505	33,806	38,735		
2039													34,419	39,437		
2040														40,153		
2041																
2042																
2043																
2044																
2045																
2046																
2047																
2048																
2049																
2050																

Продолжение таблицы 20

Наименование	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	Всего
Всего потери, втч.:	467,1	561,1	673,6	808,1	968,9	1160,7	1349,6	1569,8	1826,7	2145,9	13641,7
Восстановление, доставка и ремонт повреждённых транспортных средств, а также потери из-за простоев с момента ДТП до полного восстановления	7,525	7,662	7,800	7,942	8,086	8,233	8,382	8,534	8,689	8,846	174,006
Ремонт поврежденных дорожных сооружений и придорожных коммуникаций, имущество	3,010	3,065	3,120	3,177	3,234	3,293	3,353	3,414	3,475	3,538	69,602
Затраты на расследование причин ДТП, вызов свидетелей, оформление материалов по дорожно-транспортному происшествию, судебные издержки и т.д.	3,010	3,065	3,120	3,177	3,234	3,293	3,353	3,414	3,475	3,538	69,602
Доставка пострадавших в лечебное учреждение, расходы на амбулаторное и стационарное лечение, санаторную реабилитацию и т.д.	3,566	3,630	3,696	3,763	3,831	3,901	3,972	4,044	4,117	4,192	82,450
Оплата бюллетеней, выплата пенсий и пособий лицам, ставшим инвалидами, а в случае их гибели иждивенцам	8,151	8,299	8,450	8,603	8,759	8,918	9,079	9,244	9,412	29,296	179,264
2027											6,863
2028											6,987
2029											7,114
2030											7,243
2031											7,374
2032	0,751										7,508
2033	0,764	0,764									7,644
2034	0,778	0,778	0,778								7,783
2035	0,792	0,792	0,792	0,792							7,924
2036	0,807	0,807	0,807	0,807	0,807						8,068
2037	0,821	0,821	0,821	0,821	0,821	0,821					8,214
2038	0,836	0,836	0,836	0,836	0,836	0,836	0,836				8,363
2039	0,851	0,851	0,851	0,851	0,851	0,851	0,851	0,851			8,515
2040	0,867	0,867	0,867	0,867	0,867	0,867	0,867	0,867	0,867		8,669
2041	0,883	0,883	0,883	0,883	0,883	0,883	0,883	0,883	0,883	0,883	8,826
2042		0,899	0,899	0,899	0,899	0,899	0,899	0,899	0,899	0,899	8,088
2043			0,915	0,915	0,915	0,915	0,915	0,915	0,915	0,915	7,319
2044				0,932	0,932	0,932	0,932	0,932	0,932	0,932	6,521
2045					0,948	0,948	0,948	0,948	0,948	0,948	5,690
2046						0,966	0,966	0,966	0,966	0,966	4,828
2047							0,983	0,983	0,983	0,983	3,932
2048								1,001	1,001	1,001	3,003
2049									1,019	1,019	2,038
2050										20,751	20,751

Расходы морга и издержки на похороны	2,307	2,349	2,391	2,435	2,479	2,524	2,569	2,616	2,663	2,712	53,340
Потери части национального дохода вследствие временной и постоянной утраты трудоспособности пострадавшими, в т.ч. в следствии	439,553	533,017	645,000	779,019	939,236	1130,580	1318,898	1538,584	1794,862	2093,828	13013,409
- смерти	301,519	371,991	457,153	559,882	683,598	832,361	971,006	1132,744	1321,422	1541,528	9257,849
2027	17,672	20,248	23,200	26,582	30,458	34,898					256,240
2028	17,992	20,615	23,621	27,065	31,010	35,531	40,711				298,921
2029	18,319	20,989	24,049	27,555	31,573	36,176	41,450	47,493			348,711
2030	18,651	21,370	24,485	28,055	32,145	36,832	42,201	48,354	55,403		406,795
2031	18,989	21,757	24,929	28,564	32,728	37,499	42,967	49,231	56,408	64,632	474,554
2032	19,333	22,152	25,381	29,082	33,322	38,179	43,746	50,123	57,431	65,804	478,202
2033	19,684	22,554	25,842	29,609	33,926	38,872	44,539	51,032	58,472	66,997	481,091
2034	20,041	22,963	26,310	30,146	34,541	39,577	45,347	51,958	59,533	68,212	483,068
2035	20,404	23,379	26,787	30,693	35,167	40,294	46,169	52,900	60,612	69,449	483,958
2036	20,774	23,803	27,273	31,249	35,805	41,025	47,006	53,859	61,711	70,708	483,553
2037	21,151	24,235	27,768	31,816	36,454	41,769	47,859	54,836	62,830	71,990	481,611
2038	21,535	24,674	28,271	32,393	37,115	42,527	48,726	55,830	63,970	73,296	477,851
2039	21,925	25,121	28,784	32,980	37,789	43,298	49,610	56,843	65,130	74,625	471,940
2040	22,323	25,577	29,306	33,578	38,474	44,083	50,510	57,873	66,311	75,978	463,495
2041	22,727	26,041	29,837	34,187	39,171	44,882	51,426	58,923	67,513	77,356	452,065
2042		26,513	30,378	34,807	39,882	45,696	52,358	59,991	68,738	78,759	437,123
2043			30,929	35,438	40,605	46,525	53,308	61,079	69,984	80,187	418,056
2044				36,081	41,341	47,368	54,274	62,187	71,253	81,641	394,147
2045					42,091	48,227	55,259	63,315	72,545	83,122	364,559
2046						49,102	56,261	64,463	73,861	84,629	328,315
2047							57,281	65,632	75,200	86,164	284,277
2048								66,822	76,564	87,726	231,112
2049									77,952	89,317	167,269
2050										90,937	90,937
- временной потери трудоспособности	138,034	161,026	187,848	219,137	255,638	298,219	347,893	405,840	473,440	552,300	3755,560
2027											18,741
2028											21,862
2029											25,504
2030											29,752
2031											34,708
2032											40,489
2033											47,233
2034											55,101
2035											64,279

[illegible]

Затраты на восстановление, доставка и ремонт повреждённых транспортных средств, а также потери из-за простоев с момента ДТП до полного восстановления	500	экв. долл./ДТП
Ремонт поврежденных дорожных сооружений и придорожных коммуникаций, имущество	200	экв. долл./ДТП
Затраты на расследование причин ДТП, вызов свидетелей, оформление материалов по ДТП, судебные издержки и т.д.	200	экв. долл./ДТП
Затраты на доставку пострадавших в лечебное учреждение, расходы на амбулаторное и стационарное лечение, санаторную реабилитацию и т.д.	300	экв. долл./ДТП
Затраты на оплату бюллетеней, выплату пенсий и пособий лицам, ставшим инвалидами, а в случае их гибели иждивенцам	50	экв. долл./ДТП со смертельным исходом и случаев увечья в течении 10 лет
Расходы морга и издержки на похороны	400	экв. долл./ДТП со смертельным исходом
Потери части национального дохода вследствие временной и постоянной утраты трудоспособности пострадавшими, в т.ч. в следствии		
- смерти		ВРП на душу трудоспособного населения в течении 20 лет
- временной потери трудоспособности		ВРП на душу трудоспособного. населения в течении 3 лет

Расчет условного экономического эффекта от снижения ДТП

Прогнозный условный общественно-экономический эффект от снижения ДТП (после реализации проекта), экв. тыс. долл.

Таблица 21

Наименование	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
После реализации проекта, в том числе:	2,4	3,5	5,0	6,0	7,3	8,8	10,6	12,8	15,4	18,6	22,4	26,9	32,3
Восстановление, доставка и ремонт повреждённых транспортных средств, а также потери из-за простоев с момента дорожно-транспортного происшествия до полного восстановления	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Ремонт поврежденных дорожных сооружений и придорожных коммуникаций, имущество	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Затраты на расследование причин ДТП, вызов свидетелей, оформление материалов по дорожно-транспортному происшествию, судебные издержки и т.д,	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Доставка пострадавших в лечебное учреждение, расходы на амбулаторное и стационарное лечение, санаторную реабилитацию и т.д.	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Оплата бюллетеней, выплата пенсий и пособий лицам, ставшим инвалидами, а в случае их гибели иждивенцам	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8
Расходы морга и издержки на похороны	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Потери части национального дохода вследствие временной и постоянной утраты трудоспособности пострадавшими, в т.ч. в следствии смерти и временной потери трудоспособности	0,8	1,9	3,2	4,2	5,3	6,7	8,4	10,5	13,0	16,1	19,8	24,3	29,7

Продолжение таблицы 21

Наименование	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	Всего
После реализации проекта, в том числе:	38,9	46,7	56,1	67,4	80,8	96,9	116,1	135,0	157,0	182,7	214,6	1 364,2
Восстановление, доставка и ремонт повреждённых транспортных средств, а также потери из-за простоев с момента дорожно-транспортного происшествия до полного восстановления	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	17,4
Ремонт поврежденных дорожных сооружений и придорожных коммуникаций, имущество	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	7,0
Затраты на расследование причин ДТП, вызов свидетелей, оформление материалов по дорожно -транспортному происшествию, судебные издержки и т.д,	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	7,0
Доставка пострадавших в лечебное учреждение, расходы на амбулаторное и стационарное лечение, санаторную реабилитацию и т.д.	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	8,2
Оплата бюллетеней, выплата пенсий и пособий лицам, ставшим инвалидами, а в случае их гибели иждивенцам	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	2,9	17,9
Расходы морга и издержки на похороны	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	5,3
Потери части национального дохода вследствие временной и постоянной утраты трудоспособности пострадавшими, в т.ч. в следствии смерти и временной потери трудоспособности	36,2	44,0	53,3	64,5	77,9	93,9	113,1	131,9	153,9	179,5	209,4	1301,3

3. Снижение потерь экономики, связанных с затратами времени населения в пути

Условный экономический эффект от снижения потерь экономики, связанных с затратами времени населения на поездки в результате реконструкции проектной автодороги обусловлен влиянием конкретных изменений, связанных с сокращением нерациональных потерь времени населения на автотранспортные передвижения, повышение уровня доступности всех видов услуг и повышением эффективности использования личного и рабочего времени населения.

Анализ изменения численности занятого в экономике населения при рассмотрении влияния снижения временных затрат на перевозку пассажиров в результате улучшения дорожных условий особенно важно, т.к. именно население в занятое в экономике является основным пользователем автомобильного транспорта, который также, осуществляя трудовую деятельность, реализовывает свой вклад в социально-экономическое развитие региона.

Выше была определена дальность пути одного пассажира – 30,84 км/поездка в расчете на одного пассажира.

При реконструкции проектной автодороги, средняя расчетная скорость автомобилей может увеличиться до двух раз, следовательно, время на перевозку грузов и пассажиров в результате улучшения дорожных условий может снизиться до двух раз.

Данный фактор приобретает высокую степень важности, учитывая, что пропускная способность автодороги ограничена.

В целях определения условного экономического эффекта проекта от снижения потерь экономики, связанных с затратами времени населения на поездки, за основу расчетов условно примем следующие предпосылки:

пассажиروоборот принят из расчета 1,3 экономически занятых пассажиров на каждый автомобиль в соответствии с прогнозами среднесуточной интенсивности движения;

средняя скорость транспортного средства без реализации проекта составит 40 км/ч; средняя скорость транспортного средства после реализации проекта составит 72 км/ч.

На основании вышеуказанных предпосылок произведен расчет условных потерь экономики от времени нахождения трудоспособного населения в пути при варианте «без реализации проекта» (таблица №22)

**Прогнозные условные
потери ВРП от потерь времени на транспорт по годам
(без реализации проекта)**

таблица №22

Годы	Перевезено пассажиров занятого в экономике по проектной дороге, тыс. пасс.	Потери времени на перевозку пассажиров, в год, условных трудо-лет	Прогнозное ВРП региона на душу занятого в экономике населения, экв. долл. США	Прогнозные условные потери экономики от потерь на нахождение занятого в экономике населения в пути, экв. тыс. долл. США
2027	17 998	1 584	586,33	929
2028	18 448	1 623	671,81	1 091
2029	18 909	1 664	769,75	1 281
2030	19 382	1 706	881,97	1 504
2031	19 866	1 748	1 010,56	1 767
2032	20 363	1 792	1 157,89	2 075
2033	20 872	1 837	1 326,69	2 437
2034	21 394	1 883	1 520,11	2 862
2035	21 928	1 930	1 741,73	3 361
2036	22 477	1 978	1 995,66	3 947
2037	23 039	2 027	2 286,60	4 636
2038	23 615	2 078	2 619,96	5 445
2039	24 205	2 130	3 001,93	6 394
2040	24 810	2 183	3 439,58	7 510
2041	25 430	2 238	3 941,03	8 820
2042	26 066	2 294	4 515,60	10 358
2043	26 718	2 351	5 173,92	12 165
2044	27 386	2 410	5 928,23	14 287
2045	28 070	2 470	6 792,50	16 779
2046	28 772	2 532	7 782,78	19 706
2047	29 491	2 595	8 917,43	23 143
2048	30 229	2 660	10 217,50	27 180
2049	30 984	2 727	11 707,10	31 921
2050	31 759	2 795	13 413,88	37 489
Всего				247 084

Учитывая, что средняя скорость транспортного средства после реализации проекта может увеличиться на 80%, время в пути, и соответственно, условные потери ВРП региона также сократятся на 80% (таблица 4.23).

Условный экономический эффект от снижения условных потерь экономики на время нахождения трудоспособного населения в пути.

таблица №23

Годы	Перевезено пассажиров трудоспособного возраста по проектной дороге, тыс. пасс.	Потери времени на перевозку пассажиров после реализации проекта, в год, условных трудо-лет	Прогнозное ВРП региона на душу занятого в экономике населения, экв. долл. США	Прогнозные потери экономики от потерь на нахождение занятого в экономике населения в пути после реализации проекта, экв. тыс. долл. США	Условный экономический эффект от снижения условных потерь экономики на время нахождения занятого в экономике населения в пути, экв. тыс. долл. США
2027	17 998	879,9	586,3	515,9	412,7
2028	18 448	901,9	671,8	605,9	484,7
2029	18 909	924,4	769,8	711,6	569,3
2030	19 382	947,6	882,0	835,7	668,6
2031	19 866	971,2	1 010,6	981,5	785,2
2032	20 363	995,5	1 157,9	1 152,7	922,2
2033	20 872	1 020,4	1 326,7	1 353,8	1 083,0
2034	21 394	1 045,9	1 520,1	1 589,9	1 271,9
2035	21 928	1 072,1	1 741,7	1 867,2	1 493,8
2036	22 477	1 098,9	1 995,7	2 193,0	1 754,4
2037	23 039	1 126,3	2 286,6	2 575,5	2 060,4
2038	23 615	1 154,5	2 620,0	3 024,7	2 419,8
2039	24 205	1 183,4	3 001,9	3 552,4	2 841,9
2040	24 810	1 212,9	3 439,6	4 172,0	3 337,6
2041	25 430	1 243,3	3 941,0	4 899,8	3 919,8
2042	26 066	1 274,3	4 515,6	5 754,4	4 603,6
2043	26 718	1 306,2	5 173,9	6 758,2	5 406,6
2044	27 386	1 338,9	5 928,2	7 937,1	6 349,7
2045	28 070	1 372,3	6 792,5	9 321,6	7 457,3
2046	28 772	1 406,6	7 782,8	10 947,6	8 758,1
2047	29 491	1 441,8	8 917,4	12 857,2	10 285,8
2048	30 229	1 477,9	10 217,5	15 100,0	12 080,0
2049	30 984	1 514,8	11 707,1	17 733,9	14 187,1
2050	31 759	1 552,7	13 413,9	20 827,3	16 661,9
Всего					109 815,2

Реконструкция проектной автодороги за период 2027-2050 гг. создаст условия для увеличения скорости движения транспортных средств и условного снижения потерь ВРП региона от времени нахождения трудоспособного населения в пути в усредненной сумме 109,81 экв. млн. долл. США.

5. Условный экономический эффект от инвестиций освобожденных средств

Сэкономленные средства в результате получения экономического эффекта от реализации проекта реконструкция проектной автодороги могут быть направлены на дальнейшее развитие экономики Республики Узбекистан.

В целях определения условного экономического эффекта от инвестиций освобожденных средств следует определить среднюю годовую ставку доходности в размере 6 %.

В результате суммарный условный экономический эффект от инвестиций освобожденных средств за период 2028-2050 гг. составит экв. 443,00 млн. долл. США.

Расчет экономического эффекта по годам (экв. тыс. долл.)

таблица №24

№	Расходы	
1	Условный эффект от снижения дорожно-эксплуатационных затрат на содержание дороги	16 621,33
2	Условный эффект от снижения потребления топлива	71 496
3	Условный эффект от снижения эксплуатационных расходов автовладельцев	60 906,25
4	Условный эффект от снижения ДТП	1 364,17
5	Условный эффект от снижения условных потерь экономики на время нахождения трудоспособного населения в пути	109,81
6	Накопленный экономический эффект на начало года	4 922 258,94
7	Условный экономический эффект от инвестиций освобожденных средств (на конец года)	443 003,31
8	Выгода аккумулирующая	3 150 153,71
	Экономический эффект от реализации проекта, всего	5 538 697,92
9	Экономический эффект с учетом дисконтированной ставки	12 913 149,89
10	Выгоды с учетом дисконтированной ставки	1 443 981,68
11	Выгоды по годам, с учетом дисконтированной ставки	644 165,77

6. Показатели чистой текущей стоимости и экономической нормы внутренней возвратности капиталовложений

Учитывая, что проектом предусматривается реконструкция существующей автодороги, необходимость реализации проекта обусловлена обеспечением реконструкции автодороги в целях расширения пропускной способности и повышения качества дорожного покрытия.

В связи с этим, целесообразность реализации проекта рассматривалась, как экономическая эффективность путем сравнения прогнозных экономических показателей вариантов «с реализацией проекта» и «без реализации».

Расчётный период составил 20 года (2027-2028 гг.).

Расчет прогнозных показателей чистой текущей стоимости и экономической нормы внутренней возвратности капиталовложений должны основываться на выгодах, полученных от экономического анализа проекта.

При условии безусловного соблюдения/исполнения принятых в расчётах показателей (в т.ч. стоимостных, экономических и прогнозных), надлежащего качества выполняемых работ по реконструкции дорог (с соответствующим соблюдением норм), а также графиков реализации проекта:

- Проведенные расчеты показывают, что при принятых предпосылках, реализация проекта представляется экономически эффективной.
- Экономическая внутренняя норма доходности проекта (EIRR) за расчетный период составляет 14%.
- Экономическая чистая приведенная стоимость проекта (ENPV) при ставке дисконта 12% за расчетный период составляет 320,49 экв.млн. долл. США.

4.3. Социальные аспекты

В Республике Узбекистан общественные дороги являются бесплатными, их строительство и содержание финансируется за счет государства.

Таким образом, в Узбекистане эффективность инвестиций в строительство и реконструкцию автодорог носит социально-экономический характер.

Социально-экономическая эффективность отражает соответствие результатов и затрат проекта, независимо от состава ее участников, целям и интересам общества в целом, а также некоторого региона (или всего населения региона).

Для оценки эффективности использованы три группы показателей:

– транспортный эффект характеризует прямые выгоды для пользователей автодорог от улучшения дорожных условий и заключается в экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращении времени нахождения в пути, сокращения потребности в транспортных средствах вследствие повышения их производительности, уменьшении рисков дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования. Транспортный эффект определяется в стоимостном выражении на основе изменения показателей себестоимости перевозок, экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий, стоимостной оценки времени, экономии ресурсов за счет ускорения оборачиваемости автомобилей;

– социально-экономический эффект в связи с повышением удобства и безопасности сообщения, сокращением времени пребывания пассажиров в пути, снижением потерь от дорожно-транспортных происшествий, сокращением экологического ущерба от воздействия автотранспорта на окружающую природную среду;

– нетранспортный эффект отражает влияние модернизации и развития сети автодорог на социально-экономическое развитие страны и экологическую обстановку.

Сети дорог в Центральной Азии обширны и в основном являются достаточными для удовлетворения потребностей пользователей. Однако большая часть автомобильных дорог в регионе находится в плохом состоянии, что свидетельствует об отсутствии надлежащего технического обслуживания. Это происходит, главным образом, в результате: 1) недостатка бюджетных средств на техническое обслуживание дорог; 2) старых технических стандартов, применяемых для содержания и эксплуатации автомобильных дорог; 3) ограниченного использования новых технологий и методов при строительстве и техническом содержании

автомобильных дорог, которые могли бы способствовать сокращению расходов на 20-30%.

Правительство Узбекистана придаёт большое значение развитию международных коридоров, проходящих через территорию республики, обновлению транспортных магистралей, а также совершенствованию транспортной инфраструктуры Узбекистана. Для комплексного решения вопросов увеличения объёмов международных перевозок грузов, и привлечения транзитного грузопотока через территорию республики, уже сегодня необходимо начать активную работу над повышением качества услуг, предоставляемых транспортными и логистическими компаниями республики. В связи с этим, одним из приоритетов экономического развития республики стало внедрение на предприятиях Узбекистана систем управления качеством, соответствующих международным стандартам.

Анализ структуры экономического развития Узбекистана показывает, что в связи с улучшением и развитием транспортной инфраструктуры, увеличением объёмов транзита и региональной торговли, рынок логистических услуг в республике в ближайшие годы будет расти ускоренными темпами. Сегодня национальные транспортные и логистические компании хотят воспользоваться этой возможностью и развить свой бизнес, улучшить уровень предоставляемых логистических услуг до уровня международных стандартов.

Вследствие этого, многими международными экспертами для дальнейшего развития дорожного сектора предлагаются следующие меры:

1. Внедрение современных систем и методов управления дорожным хозяйством для достижения эффективности и результативности при использовании ограниченных ресурсов.
2. Совершенствование работы по обеспечению безопасности дорожного движения и безопасности транзитного транспорта и увеличения надёжности транзитных перевозок автомобильным транспортом.

3. Внедрение международных стандартов дорожного строительства и новые экономичные методы работ по содержанию, техническому обслуживанию и ремонту.

Благодаря реконструкции дорожной сети в Самаркандской области улучшился доступ к критически важным социальным и коммунальным услугам. Это позволило повысить уровень жизни населения, расширить трудовую занятость, улучшить условия для женщин и уязвимых групп населения, а также стимулировать развитие предпринимательства и социальную стабильность в регионе.

**Предварительная матрица результатов,
которые планируется достичь в результате реализации проекта**

Показатель	Ед. изм.	Период (по годам)				
		2030	2035	2040	2045	2050
Интенсивность движения	авто/сут	27552	30420	33586	37082	40941

Глава 5. ОСНОВНЫЕ РИСКИ ПРОЕКТА

5.1. Общая оценка рисков проекта и мер по их смягчению

Уровень возможного воздействия рисков на конечные результаты, а также мероприятия по их снижению представлены ниже:

№	Риск	Воздействие	Мероприятия по снижению риска
1.	Не достижение заявленных в ДОП проекта объемов и качества строительства автомобильных дорог	высокое	Постоянный контроль выполнения объемов работ.
2.	Срок ввода в эксплуатацию объектов может превышать планируемые сроки	высокое	Предусмотреть комплексные меры по своевременному финансированию и выполнению обязательств касательно мероприятий по своевременного строительства.
3.	Несвоевременное финансирование проекта	высокое	Принятие неотлагательных мер по привлечению средств и своевременному финансированию проекта.
4.	Увеличение затрат на покупку строительных материалов и т.д.	высокое	Изучение рынка материалов, и др. с получением коммерческих предложений для определения поставщика, предлагающего оптимальное соотношение цены и качества, и, соответственно, дальнейшего заключения договоров на поставку
5.	Изменение условий и источников финансирования, чем предусмотрено по проекту	среднее	Переговоры с финансирующим банком и достижение согласований по условиям финансирования

6	Геотехнические и климатические осложнения при проведении работ (оползни, паводки, сели)	среднее	Проведение дополнительных инженерно-геологических изысканий, включение в проект мер по укреплению склонов, дренажным работам и противооползневым мероприятиям.
7	Недостаточная квалификация подрядчиков и субподрядчиков	среднее	Организация Пред квалификационного отбора подрядных организаций, установление требований по опыту реализации аналогичных проектов, включение жёстких условий по качеству в договора.