

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН БИЛИМ БЕРҮҮ ЖАНА ИЛИМ
МИНИСТРЛИГИ**

**М.РЫСКУЛБЕКОВ атындагы
КЫРГЫЗ ЭКОНОМИКАЛЫК УНИВЕРСИТЕТИ**

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ПРЕЗИДЕНТИНИН АЛДЫНДАГЫ
МАМЛЕКЕТТИК БАШКАРУУ АКАДЕМИЯСЫ**

Д 08.17.543Диссертациялык кеңеши

Кол жазма укугунда
УДК:338.467.4.629(575.2) (043.3)

ЫсыраиловаЖаннатБектемировна

**ЭКОНОМИКАНЫН РЫНОКТУК ШАРТЫНДА
КЫРГЫЗРЕСПУБЛИКАСЫНЫН АВТОУНАА ЖОЛДОР ӨНДҮРҮШҮН
БАШКАРУУ**

**Адистиги 08.00.05 – Экономика жана эл чарбасын башкаруу
(ишмердүүлүктүн тармактары жана чөйрөсү боюнча)**

**экономика илимдеринин кандидаты окумуштуу
даражасына изденүүгө багытталган диссертациянын
АВТОРЕФЕРАТЫ**

БИШКЕК 2018

Иш Н.Исанов атындагы Кыргыз мамлекеттик курулуш, транспорт жана архитектура университетинин “Бухгалтердик эсеп, анализ жана аудит” кафедрасында аткарылган.

Илимий жетекчи: экономика илимдеринин кандидаты, профессор
Шербекова А. А.

Расмий оппоненттер: экономика илимдеринин доктору, профессор,
Токсобаева Б.А.

экономика илимдеринин кандидаты
Жапарова Э.С.

Жетектөөчү уюм: Россиянын биринчи Президенти Б.Н.Ельцин
атындагы КРСУнун «Ишканаларды башкаруу
жана экономика» кафедрасы
Бишкек ш., Киев көч., 44

Диссертацияны коргоо 2018-ж. Аяк оона айынын «21» саат 16-00 дө
М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз Экономикалык университетинин жана
Кыргыз Республикасынын Президентинин алдындагы мамлекеттик башкаруу
академиясынын экономика илимдеринин кандидаты окумуштуу даражасына
изденүүгө диссертацияны коргоо боюнча Д 08.17.543 диссертациялык
кеңешинин отурумунда, 720033, Бишкек ш., Тоголока Молдо көч., 58 дареги
боюнча болуп өтөт.

Автореферат 2018-ж. «_____» _____ жөнөтүлгөн.

Д 08.17.543 Диссертациялык кеңештин
окумуштуу катчысы,
экономика илимдеринин кандидаты, доцент

Байтерекова Г.С.

ИШТИН ЖАЛПЫ МҮНӨЗДӨМӨСҮ

Диссертациянын темасынын актуалдуулугу. Экономикада автоунаа жолдорун өнүктүрүү дүйнөнүн көпчүлүк өлкөлөрү үчүн башкы же биринчи даражадагы роль катарында көңүл бурулат. Кыргыз Республикасында тоо ландшафтынын басымдуу болгондугунун кесепетинен, автоунаа транспорту жүк ташуулардын жана бардык жүк жана жүргүнчүлөрдү ташуу көлөмүнүн 90% ашуунун түзөт. Ошондой эле республиканын географиялык өзгөчөлүктөрү өлкөнүн ичинде, ошону менен катар эл аралык рынокторго чыгуу менен транспорттук ташуулардын мамлекеттик муктаждыктарын канаттандыруучу автоунаа жолдорун өнүктүрүүнүн негизги багыттарын аныктайт. Муну менен бирге Евразиялык экономикалык уюмдун өлкөлөрүндө сырткы экономикалык процесстерди өнүктүрүүгө жана жакынкы жана алыскы чет өлкөлөр менен (Кытай, Турция, Индия, Япония, Пакистан ж.б.) кызматташуунун өсүүсү жолдордогу автотранспорттун санынын көбөйүшүнө, автожолдордун жүктөлүү даражасынын жогорулашына, кыймылдын интенсивдүүлүгүнүн өсүшүнө жана жол катмарынын бузулушуна алып келди.

Мындай жагдай автожолдордо авариянын деңгээлинин жогорулашынын, алардын транспорттук-эксплуатациялык мүнөздөмөлөрүнүн начарлашынын жана жол түйүндөрүнүн абалы нормативдик талаптарга туура келбегендигинин себеби болду.

Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу суроолору азырынча аз изилденгендигин белгилей кетүү зарыл. Учурдагы басылмаларда автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу суроолору боюнча бул маселе өзүнчө каралган эмес, экономиканын жол чарбасынын бир катар башка суроолорунда азыраак гана изилденген. Берилген тема боюнча көптөгөн авторлордун иштери рыноктук мамилеге өткөнгө чейин эле басылып чыккан. Азыркы мезгилде Кыргыз Республикасынын экономикасын өнүктүрүүдө бул белгиленген суроолорду чечүү үчүн автоунаа жолдорун өндүрүүнү жана башкарууну жакшыртуу темаларын изилдөөнүн теоретикалык жана методикалык ыкмаларын изилдеп чыгуу керектигин көрсөтүп турат.

Диссертациянын темасынын илимий программалар, негизги илимий-изилдөө иштер менен болгон байланышы. Изилдөөнүн темасы экономиканын реалдуу секторун өнүктүрүүнүн мамлекеттик программасы менен байланышкан: «2018-2040-ж.ж. КР туруктуу өнүктүрүүнүн стратегиясы», «Жаны доорго 40 кадам», «2016-2025-ж.ж. жол тармагын өнүктүрүүнүн негизги багыттары». Диссертациялык иш «Курулуштагы каржы-насыялык башкаруунун механизми» көйгөйү боюнча 2005-2018-ж.ж. КМКТАУда «Бухгалтердик эсеп, сереп жана аудит» кафедрасынын ИИИ планына ылайык аткарылган.

Изилдөөнүн максаты жана маселелери. Изилдөөнүн максаты – Кыргыз Республикасынын экономикасынын рынок шартында аталган тармактын теоретикалык жана практикалык базасын изилдөөнүн негизинде автоунаа

жолдор өндүрүшүн башкарууну жакшыртуу боюнча уюштуруучулук-экономикалык сунуштамаларды негиздөөгө багытталган.

Коюлган максатка жетүү үчүн төмөндөгүдөй негизги **маселелер** түзүлгөн:

- экономикадагы автоунаа жолдор өндүрүшүнүн теоретикалык маңызын жана ролун ачуу;
- өндүрүштүн методун тандап алуу үчүн автоунаа жолдорунун абалынын көрсөткүчтөрүнүн системасын негиздөө;
- автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасынын абалына комплекстүү экономикалык баалоону жүргүзүү;
- автоунаа жолдор өндүрүшүн мамлекеттик жөнгө салуунун натыйжалуулугун серептөө;
- автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасынын оптималдуу моделин иштеп чыгуу;
- инновациялык ыкмалардын негизинде автоунаа жолдор өндүрүшүн башкарууну жакшыртуунун механизмдерин иштеп чыгуу;
- экономика-математикалык моделди колдонуу менен автоунаа жолдор өндүрүшүн каржылык камсыздоо планынын методикасын иштеп чыгуу.

Диссертациялык изилдөөнүн илимий жаңылыгы - алгачкы жолу системалуу ыкманын негизинде Кыргыз Республикасында автоунаа жолдор өндүрүшүн башкарууну жакшыртуу суроолоруна комплекстүү изилдөө жүргүзүлгөн:

- экономикадагы автоунаа жолдор өндүрүшүнүн теоретикалык маңызы жана ролу ачылган, «автоунаа жолдор өндүрүшү», «автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу», «автоунаа жолдорунун адекваттуу абалы» түшүнүктөрү такталган;
- өндүрүштүн методун тандоо үчүн автоунаа жолдорунун абалынын көрсөткүчтөрү системалаштырылган;
- автоунаа жолдорунун абалына жана алардын өндүрүшүнө комплекстүү баа берилген;
- автоунаа жолдор өндүрүшүнүн системасын мамлекеттик жөнгө салууну өнүктүрүүнүн концептуалдуу багыттары негизделген;
- автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасын түзүүнүн оптималдуу модели иштелип чыккан жана сунушталган;
- инновациялык ыкманын негизинде автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасын жакшыртуунун багыттары жана механизмдери иштелип чыккан;
- экономика-математикалык моделди колдонуу менен автоунаа жолдорду өндүрүүдө оптималдуу каржылык камсыздоо планынын методикасы иштелип чыккан.

Алынган жыйынтыктардын практикалык мааниси автоунаа жолдор өндүрүшүн натыйжалуу башкаруу боюнча сунуштамаларды иштеп чыгуу менен негизделген. Практикалык мааниге ээ кийинки жыйынтыктар колдонулушу мүмкүн болгон жагдайлар: 1) автоунаа жолдор өндүрүшүн

башкаруу системасын жакшыртууда, 2) Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдор өндүрүшүндө каржылык камсыздоону пландаштыруу суроолорун чечүүдө.

Мындан сыткары иштелип чыккан теоретикалык, методикалык жана практикалык сунуштамалар КР транспорт жана жолдор Министрлигинин ишинде, авто жолдор өндүрүшүн башкаруунун натыйжалуугун жогорулатуу максатында чектеш мекемелер колдонулушу мүмкүн. Экономика-математикалык моделди колдонуу менен автоунаа жолдорду өндүрүүдө оптималдуу каржылык камсыздоо планынын методикасын КР Трансжолминистрлигинин каржылык-аналитикалык ишмердүүлүгүндө колдонсо болот. Изилдөөнүн жыйынтыктары «Курулуштагы каржы», «Тармактардагы экономика» сабактарын өтүүдө окуу-усулдук материал катары колдонулат.

Изилдөөдөн алынган жыйынтыктардын экономикалык мааниси. Жыйынтыктар жана сунуштамалар жол тармагын өнүктүрүү стратегиясын иштеп чыгууда колдонулушу мүмкүн жана автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруунун сапатын жогорулатууга түрткү болуп, жол тармагындагы эксплуатациялык коротууларды азайтууга алып келмекчи.

Коргоого сунушталып жаткан диссертациянын негизги жоболору:

- экономикалык адабияттын теоретикалык маңызын изилдөөнүн жана серептөөнүн негизинде, изилдөө объектисине тийиштүү мүнөздөмөлөрдү эске алуу менен жол чарбасындагы башкаруу теориясынын терминологиялык аппараты кеңейтилген;

- автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасын түзүүнүн оптималдуу модели сунушталган;

- инновациялык ыкманы колдонуу менен автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасын жакшыртуунун механизмдери иштелип чыккан;

- экономика-математикалык моделди колдонуу менен автоунаа жолдорду өндүрүүдө оптималдуу каржылык камсыздоо планынын методикасы сунушталган. Бул болсо автоунаа жолдорунун ар бир тилкесинин абалынын суммардык көрсөткүчтөрүн эсептөөгө мүмкүндүк берет.

Издөнүүчүнүн жеке салымы. Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу процессин комплекстүү изилдөө изденүүчүгө биринчи жолу автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасын өнүктүрүүнүн негизги приоритеттерин аныктоого, Кыргыз Республикасындагы автоунаа өндүрүшүн каржылык камсыздалышын пландоо методикасын сунуштоого мүмкүндүк берди.

Изилдөөнүн жыйынтыктарын сыноо. Негизги теоретикалык жана практикалык жоболор, ошондой эле диссертациялык иштин жыйынтыктары боюнча сунуштамалар төмөнкүдөй эл аралык жана республикалык илимий-практикалык конференцияларда баяндалган: Ж.Баласагын ат. КУУ экономикалык факультетинин 60 жылдыгына арналган «Экономикалык илим: кечээ, бүгүн, эртең» эл аралык илимий-практикалык конференция (Ж. Баласагын ат. КУУ, Бишкек ш., 2014); «Глобалдашуу шартында экономиканы инновациялык өнүктүрүү: көйгөйлөрү жана келечектери» эл аралык илимий-

практикалык конференция (Н. Исанов ат.КМКТАУ, Бишкек ш., 2015); «Евразиялык экономикалык бирикме: эсеп, сереп жана аудит көйгөйлөрүнүн гармонизациясы» эл аралык илимий-теоретикалык жана практикалык конференция (Б. Ельцин ат.КОСУ, Чолпон-Ата ш., 2015, 2016, Бишкек ш., 2017); «International conference on Eurasian economies» эл аралык конференция («Манас» КТУ, Бишкек, 2017) ж.б.

Автор тарабынан иштелип чыккан практикалык жана методикалык сунуштамалар КР Трансжолминистрлигинин Жол чарба Департаментинин ишинде, ошондой эле Н.Исанов ат.КМКТАУ окуу процессинде колдонулган жана киргизүү акты менен тастыкталган.

Диссертациянын жыйынтыктарынын басылмаларда толук чагылдырылышы. Диссертациянын темасы боюнча жалпы көлөмү 5,5 б.б. КР ЖАК рецензирленген журналдарында 11 илимий иштер басылып чыккан, алардын ичинен 7 макала - Россиялык илимий цитирлөө индекс (РИНЦ) басмаларында.

Диссертациянын курамы жана көлөмү. Ишкириш сөздөн, үч главадан жана кортундудан, 163 аталыштагы колдонулган адабияттын тизмесинен. Иш 175 бетке баяндалган, 19 таблицаны, 17 сүрөттү камтыйт.

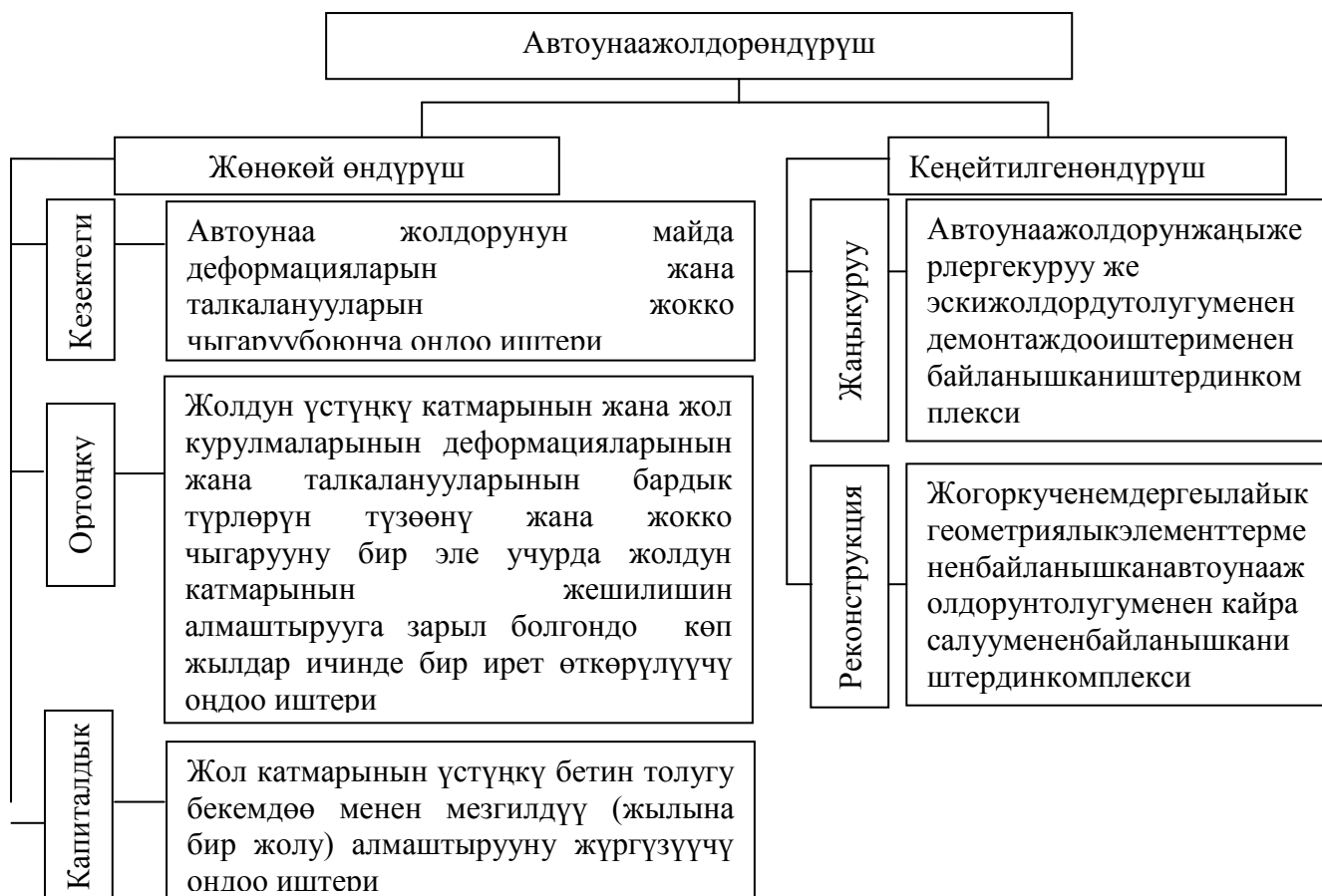
ИШТИН НЕГИЗГИ МАЗМУНУ

Кириш сөздө диссертациялык иштин темасынын актуалдуулугу негизделген, изилдөөнүн максаттары жана коюлган маселелери аныкталган, илимий жаңылыгынын даражасы, темасынын мамлекеттик илимий программалар менен байланышы аныкталган, иштин экономикалык жана практикалык маанилүүлүгү ачылган, коргоого коюлуп жаткан негизги жоболор аныкталган, диссертациялык изилдөөнүн теоретикалык жана практикалык маанилүүлүгү негизделген.

«Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруунун илимий-теоретикалык негиздери» аталышындагы биринчи главада автоунаа жолдор өндүрүшүнүн маңызы жана ролу каралган, аларды өндүрүүнүн методун тандоо үчүн автожолдордун абалынын көрсөткүчтөрүнүн системасы негизделген, автожолдорду өндүрүү процессин башкарууну уюштуруунун чет элдик тажрыйбасы изилденген.

Заманбап шарттарда автожолдор өндүрүшүнүн өзгөчө актуалдуулугун эске алуу менен жолду-оңдоо иштери жөн гана жөнөкөй эмес, кеңейтилген өндүрүштүк мүнөзүнө ээ, бул 1-сүр. көрүнүп турат.

Терминологиялык аппаратты серептөөнүн негизинде, укук-ченемдик документ катарында келтирилген, ошондой эле заманбап окумуштуулардын изилдөөлөрүндө өндүрүш түшүнүгү такталган. Төмөнкүдөй аныктама сунушталууда: «Автоунаа жолдор өндүрүшү автоунаа жолдорунун абалын жаңылоонун үзгүлтүксүз процесси катарында аларды жаңы салуу, реконструкциялоо, модернизациялоо жана аларды техникалык кайра жабдуу керек деп кароо зарыл».



1-сүр. Автоунаа жолдорун өндүрүүнүн түрлөрү

Эскертүү: автор тарабынан түзүлгөн.

Адабияттардын сереби көрсөткөндөй, экономикалык адабиятта автожолдор өндүрүшүн башкаруу суроолору жеткиликтүү изилденген эмес. Бул тармактын айрым суроолору жана моменттери э.и.к., проф. Ю.Н. Петров, Д.В. Аксенов, Н.Н. Агошкова, А.В. Анисимов ж.б. эмгектеринде каралгандыгын белгилей кетсек болот. Биздин көз-карашыбызда, автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу негизинен жолдордун түйүнүн сактоого багытталган, аларды жаңылоого түрткү болгон жана транспорттун, калктын жана жалпысынан өлкөнүн экономикасынын өсүп жаткан муктаждыктарын камсыздоо үчүн кеңейтилген өзүнчө бир системалуу процесс. Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкарууну изилдөө анын максаттарын, маселелерин жана методдорун аныктоого мүмкүндүк берди.

Өндүрүштү башкаруунун максаты суроосу боюнча э.и.к., доц. Н.Н. Агошкованын жана э.и.к., доц. Н.Е. Агошкованын төмөнкүдөй пикирлери бар: «Негизги каражаттардын өндүрүшүн башкаруунун максаты - ишканаларды машиналар, жабдыктар жана керектүү сандык жана сапаттык түзүмдөгү негизги каражаттардын башка объекттери менен камсыздоо, ошондой эле аларды ишке жөндөмдүү абалда кармап туруу эсептелет» [9, с.31-39].

Биздин көз-карашта автожолдор өндүрүшүн башкаруунун максаты – калктын, экономиканын жана мамлекеттин автоунаа жолдорго болгон муктаждыктарынын адекваттуу абалын камсыздоо.

Автоунаа жолдордун адекваттуу абалы деп жолдордун жана жасалма курулмаларга карата төп келүүсү, аларды ченемдик талаптар боюнча кармоо, кезектеги, капиталдык оңдоо жана автожолдорду жана курулмаларды реконструкциялоо.

Автоунаа жолдорун өнүдүрүшүнүн методдорун тандоо үчүн, биринчиден, жолдордун жана жол курулмаларынын иш жүзүндөгү транспорттук-эксплуатациялык абалын, ошондой эле эксплуатациялык кармоо деңгээлин аныктоо керек. Экинчиден, аларды талап кылынган деңгээл менен салыштыруу керек, жолдун ченемдерге жооп бербеген тилкелерин аныктап, транспорттук-эксплуатациялык көрсөткүчтөрүнүн төмөндөшүнүн негизги себептерин аныктап, аларды жогорулатуу боюнча иш-чараларды белгилүү керек.

«Кыргыз Республикасындагы автоунаа жолдорун кайрадан өнүгүүсүн жана абалын диагностикалоо» аталышындагы экинчи главада автоунаа жолдорунун заманбап абалы жана жол тармагын башкаруу системасы изилденген, автоунаа жолдор өндүрүшүнүн абалын баалоо жүргүзүлгөн, автоунаа жолдор өндүрүшүн мамлекеттик жөнгө салууну өнүктүрүү боюнча концептуалдуу багыттары негизделген.

Учурда кызматтагы автоунаа жолдору өзүнүн техника-экономикалык жана эксплуатациялык көрсөткүчтөрү менен заманбап транспорттун талаптарына жана Кыргыз Республикасынын экономикасынын өсүп жаткан муктаждыктарына жооп бербейт, бул 1-таблицада көрүнүп турат.

1-таблица. Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдорунун абалынын динамикасы

Автоунаа жолдордун абалын баалоо	2010	2012	2014	2016	Курам %
Эл аралык маанидеги автоунаа жолдору, км					
мыкты	57	326,5	326,5	326,5	7,87
жакшы	1935,7	3003,6	2914,7	2978,1	71,75
канааттандыруу	1531,4	826	877	812,6	19,58
канааттандыруу эмес	615	0	23,9	33,5	0,81
Жыйынтыгында, эл аралык маанидеги автожолдор	4139,1	4156,1	4142,1	4150,7	100
Мамлекеттик маанидеги автоунаа жолдору, км					
мыкты	14	57	57	57	1,02
жакшы	2682,42	2913,69	2775,89	2700,48	48,52
канааттандыруу	2715,58	2516,06	2536,71	2619,06	47,06
канааттандыруу эмес	170	113,54	159,04	189	3,40
Жыйынтыгында, маанидеги маанидеги автожолдор	5582	5600,29	5528,64	5565,54	100
Жергиликтүү маанидеги автоунаа жолдору, км					
мыкты	7	20	20	20	0,22
жакшы	2327	2242,85	2250,85	2284,6	25,35
канааттандыруу	5043,55	5254,1	5341,45	4822,95	53,52
канааттандыруу эмес	1551,7	1351,05	1357,35	1883,86	20,91
Жыйынтыгында, жергиликтүү маанидеги автожолдор	8929,25	8868	8969,65	9011,41	100

Бардыгы, жалпы колдонуудагы автоунаа жолдору	18650,35	18624,39	18640,39	18727,65	
--	----------	----------	----------	----------	--

Эскертүү: КР Трансжолминистрлигинин маалыматтары боюнча автор тарабынан түзүлгөн.

1-табл. маалыматтарды серептөөдөн жакшы жана канааттандырарлык абалдын чегинде 71,75 жана 19,58% эл аралык жолдор, 48,52 жана 47,06% – мамлекеттик жана бир аз көбүрөөк 25,35 жана 53,52% жергиликтүү жолдор экендиги байкалган. Алдын-ала күтүлгөндөй эле эң начар абал жергиликтүү жолдорго мүнөздүү. Алардын 20% жол тейлөөсүнө алынган эмес реабилитацияга муктаж.

Жалпысынан серептөөдөн жол түйүнүнүн он миңден ашуун километри (10361 км, же 55,32%) начар жана абдан начар абалы көрүнүп турат.

2016-ж. изилдөөлөр көрсөткөндөй Кыргызстандагы жалпы колдонуудагы автожолдор түйүндөрүнүн бузулушу 55,32% түзгөн, ал эми капиталдык оңдоону жана реконструкцияны талап кылган жол курулмалардын үлүшү 70% ашуун болгон.

Кыргыз Республикасынын «Автоунаа жолдор тууралуу» мыйзамына жана ЧжЭС функционалдык классификацияларына ылайык жол түйүндөрүнүн абалынын маанилүү мүнөздөмөлөрүнүн бири болуп 2-табл. көрсөтүлгөндөй алардын категориялары эсептелет.

2-таблица. 2012-2016-ж.ж. (техникалык категориялары) боюнча КР катуу катмар менен жабылган автоунаа жолдорунун курамынын динамикасы

Техникалык категория	Узактыгы (км)								
	2012	2013	үлүш %	2014	үлүш %	2015	үлүш %	2016	үлүш %
I	149,5	149,5	0,80	149,5	0,80	149,5	0,80	149,5	0,80
II	402,2	402,2	2,16	400,2	2,15	400,2	2,14	400,2	2,14
III	2876,1	2876,1	15,44	2876,1	15,43	2876,1	15,36	2876,1	15,36
IV	7342,7	8103,4	43,49	8213,7	44,07	8235,9	43,98	8235,9	43,98
V	7853,9	7101,5	38,11	7000	37,55	7064,4	37,72	7065,9	37,73
Итого	18624	18633	100	18640	100	18727	100	18728	100

Эскертүү: таблица КР транспорт жана жолдор Министрлигинин маалыматтары боюнча автор тарабынан түзүлгөн.

Республиканын жол түйүнүнүн курамынын динамикасынын серептөөсү көрсөткөндөй жолдордун негизги үлүшүн IV (40,13%) жана V (41,42%) категориялар ээлейт. Өлкөдөгү төмөн сапаттагы катмар менен жабылган жолдор тилекке каршы басымдуулук кылат, албетте, жолдордун жогорку сапаттагы катмар менен жабылгандары азыраак. Жолдордун көбүрөөк бөлүгүнүн техникалык абалы жана өзүнүн параметрлери боюнча өсүп жаткан транспорттук талаптарга жооп бербейт. Кыргыз Республикасындагы жол түйүндөрүнүн деградациясы тууралуу айтууга, алардын эл аралык стандарттарга жооп бербегендиги, ошондой эле заманбап автотранспорттук каражаттарга жана экономиканын талаптарына толук канааттандырарлык эместигин айтууга мүмкүндүк берет.

Мамлекеттик бюджеттен жана мамлекеттик капиталдык салуулардын эсебинен каржыланган өндүрүштүк процесстер боюнча аткарылган иштердин көлөмү акыркы беш жылдын ичинде төмөндөгүдөй динамикага ээ экендигин изилдөөлөр менен аныкталган (табл. 3):

3-таблица. 2012-2016-ж.ж. КР транжолминистрлигинин жол чарба Департаменти боюнча өндүрүштүн түрлөрү боюнча аткарылган иштердин көлөмүнүн динамикасы, км.

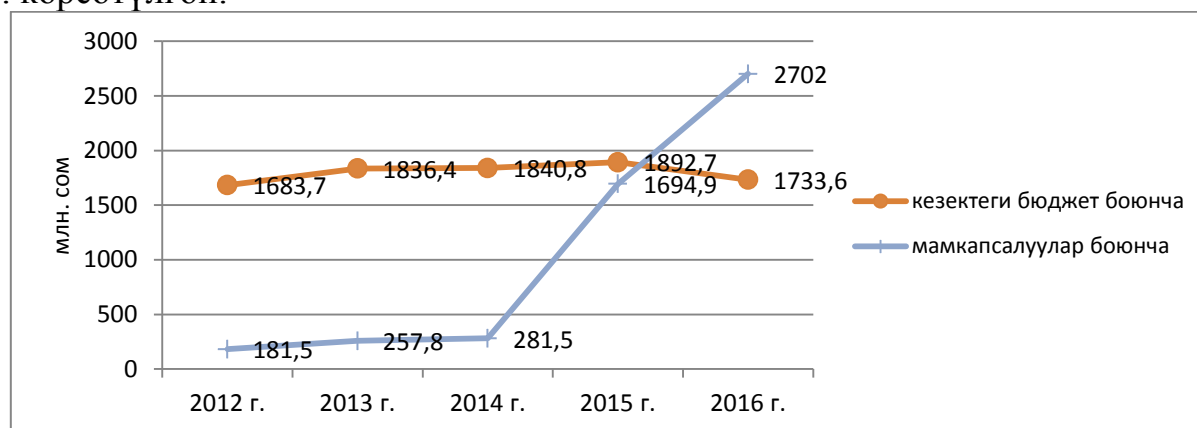
№ и\м	жылдар Жум. түрлөрү	2012	2013	2014	2015	2016
Капиталдык оңдоо:						
1	Асфальтобетон жабуу менен каптоо, км	140,4	122,4	155,1	289,6	228
	Өсүү темпи, % да	222,86	87,18	110,47	206,27	162,39
Орточо оңдоо, анын ичинде:						
1	ШПО орнотуу, км	119,0	166,5	225,7	187,7	185,5
	Өсүү темпи, % да	170	139,92	189,66	157,73	155,88
2	Ч\шагыл төгүү менен жабуу, км	2,0	6,0	14,3	20,1	19,7
	Өсүү темпи, % да	0	300	715	1005	985
3	Шагыл төгүү менен жабуу, км	128,9	88,4	116,6	105,7	97,2
	Өсүү темпи, % да	95,48	68,58	131,90	90,65	91,96
	Бардыгы, орточо оңдоо:	249,9	260,9	356,6	313,5	302,4
	Өсүү темпи, % да	120,72	104,40	142,70	125,45	121,01
Кезектеги оңдоо:						
1	Чуңкурларды түздөп-оңдоо иштери, миң. м2	251,1	233,9	328,7	363,0	237,3
	Өсүү темпи, % да	116,79	93,15	130,90	144,56	94,50
Курулуш:						
1	Шагыл төшөө менен жолдорду салуу, км	-	-	-	21	45,2
	Өсүү темпи, % да	-	-	-	100	215,24

Эскертүү. таблица КР ТжЖМ маалыматтары боюнча автор тарабынан эсептелген.

3-таблицадагы маалыматтардан көрүнүп тургандай, акыркы беш жыл ичинде жол иштеринин көлөмү капиталдык жана кезектеги оңдоо боюнча натуралдык көрсөткүчтөрдө төмөндөгөн, албетте 60,47 жана 22,29%. Ошондой эле чуңкурларды түздөп-оңдоо иштери боюнча өсүү темпи 22,29% төмөндөгөн. Орточо оңдоо боюнча бир аз гана жогорулоо 0,29% байкалган, ошондой эле 2015-2016-ж.ж. шагыл төгүү менен 66,2 км салынган. Быдыр жабуу менен капиталган иштердин түрлөрү боюнча жыл сайын темптеринин төмөндөшү 10 дан 30% чейин түзөт, түйшүктүү иштер боюнча – асфальтбетон жабуу менен кезектеги оңдоо жана көпүрөлөрдү оңдоо – орточо 17 ден 135% чейин экендигин белгилөө керек. Көрсөтүлгөн оңдоонун түрлөрү боюнча иштерди толук эмес ишке ашырылышынын мындайча жагдайы келечекте капиталдык жана орточо оңдоо боюнча иштердин көлөмү жогорулашына жана бузулуунун

топтолушуна алып келиши мүмкүн. Автожолдорду кармоо боюнча жетиштүү эмес иштердин жүргүзүлүшү жана кезектеги оңдоолор автожолдорду реабилитациялоо керектигине алып келди, андыктан алгылыктуу коротуулар талап кылынат.

Талап кылынган, ченемдерге жооп берген деңгээлде жол тармагынын абалын сактоо жетиштүү каржылоонун негизинде гана мүмкүн (учурдагы керектөөлөргө 50-55% каршы). Мамлекеттик бюджеттен жана мамлекеттик капиталдык салуулар боюнча каржы каражаттарынын бөлүнүшү мындай иштерди аткаруу үчүн жетишсиз көлөмдө жүргүзүлгөндүгүн белгилейбиз, бул 2-сүр. көрсөтүлгөн.



2-сүр. 2012-2016-ж.мамлекеттик бюджет боюнча жана мамкапсалуулардын эсебинен жол иштерин каржылоо көлөмүнүн динамикасы
Эскертүү: КР ТжЖМ маалыматтары боюнча автор тарабынан түзүлгөн.

2-сүр. маалыматтардан кезектеги бюджет боюнча иш жүзүндөгү каржылоо 1733,6 млн. сом, ал эми аткарылган иштердин көлөмү 1866,33 млн., түзгөндүгү көрүнүп турат, бул аткарылган иштердин 132,63 млн. сомго толук каржыланбай калгандыгын көрсөтүп турат. Мындай жагдай автожолдордун өндүрүшү боюнча аткарылган пландарына терс таасир берген.

Ошондой эле 2015-2016-ж.ж. мамлекеттик капиталдык салуулардын көлөмү 2420,5 млн. сомго өскөн. Бул сумма I Дүйнөлүк көчмөндөр оюнун өткөргөнгө байланыштуу Балыкчы – Корумду автоунаа жолунун тилкелерин реконструкциялоо үчүн бөлүнгөн.

Кыргызстандын экономикасын туруктуу өнүктүрүү боюнча маселелерге жетишүү масатында жол секторунун тармагында приоритеттүү инвестициялык долбоорлор ишке ашырылган (эл аралык транспорттук коридорлорду реабилитациялоо), бул 4-табл. көрсөтүлгөн.

4-таблица. 2012-2016-ж.ж. аралыгындагы КР эл аралык маанидеги автоунаа жолдорунун тилкелеринин реабилитацияланган курамы, км

Автоунаа жолдордун аталыштары	2012	2013	2014	2015	2016	Бардыгы
Бишкек – Нарын - Торугарт	120	72	39	78	49	358
Ош – Баткен - Исфана	55	14	30,7	74	38	211,7
Ош - Сары-Таш - Иркештам	31					31
Түндүк- Түштүк				8	30	38

Сарыташ - Карамык	72					72
Тараз – Талас - Суусамыр					8,5	8,5
Жыйынтыгы	278	86	69,7	160	125,5	719,2

Булак: КР ТЖЖМ маалыматтары боюнча автор тарабынан түзүлгөн.

2012дан 2016-ж.ж. чейинэл аралык маанидеги автоунаа жолдорун реабилитациялоого эл аралыкдонорлордун каражаттары 1200 млн. АКШ долларга жакын көлөмүндө тартылган, эл аралык автотранспорттук коридорлордун 719,2 км тилкелери реабилитацияланган.

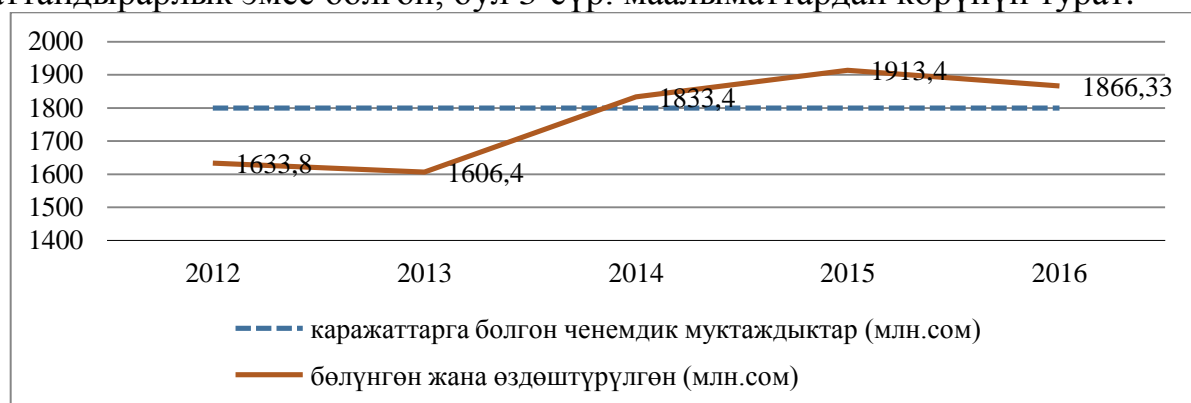
Кыргызстандын жол тармагы мамлекеттик бюджеттен бөлүнгөн лимиттердин чегинде каржыланат, бул 5-таблицада көрсөтүлгөн.

5-таблица. КР автоунаа жолдорун бюджеттик каржылоо динамикасы.

Жылдар	КР мамлекет. бюджет, млн. сом	Өсүү темпи, % да	Автожолдорду каржылоо каражаттары, млн. сом.	Мамбюджеттеги үлүшү, в %	Өсүү темпи, % да
2012	101521,7	17,91	1452,3	1,43	24,63
2013	86288,4	-15	1606,4	1,86	10,61
2014	103325,8	19,74	1833,4	1,77	14,13
2015	113890,1	10,22	1913,4	1,68	4,36
2016	115771,5	1,65	1866,3	1,61	-2,46

Булак: КР ТЖЖМ маалыматтары боюнча автор тарабынан түзүлгөн.

5-табл., көрүнүп тургандай 2016-ж. 2012-ж.га салыштырмалуу каржылоонун көлөмү 1,3 ашуун эсеге көбөйгөн жана беш жыл ичинде, 2012-жылдан баштап 1,8-1,9 млрд. сом деңгээлинде сакталган. Бул мезгилде Кыргызстандагы автожол өндүрүшүнүн каржылык камсыздоо тармагы канааттандырырлык эмес болгон, бул 3-сүр. маалыматтардан көрүнүп турат.



3-сүр. Кыргыз Республикасынын жол чарбасынын каржылык ресурстар менен камсыздоо динамикасы.

Эскертүү: КР ТЖЖМ маалыматтары боюнча автор тарабынан түзүлгөн.

3-сүр. маалыматтардан 2011-ж.дан баштап КММ жана жол битумуна (орто эсеп менен 38%) баалардын жогорулашы менен каржылоонун көлөмү жол иштеринин негизги бөлүктөрүндө гана аткарууга мүмкүн болгондугу көрүнүп турат. Бирок өлкөдөгү валютаны алмаштыруу курсунун акыркы өзгөрүүлөрүнө байланыштуу мамбюджеттен иш жүзүндө каржылоонун көлөмү андан да көбүрөөк кыскарган.

1993-ж. баштап республика тарабынан автоунаа жолдорун салууга жана реабилитациялоого 2077,01 млн. доллар алынгандыгын изилдөөлөр менен аныкталган, бул болсо сырткы карыздын 50% жакынын түзөт, 2018-ж. башталышына карата 4 млрд. 139 млн. доллардан ашуун болгон. Жүргүзүлүп жаткан каржылык саясаттын кемчилиги – бул насыяларды төлөөнүн булактары болуп мамлекеттик бюджеттин каражаттары болгондугунда. Ушуга байланыштуу КР мамбюджеттин дефицитинде жол тармагынын маанилүү маселелеринен болуп автоунаа жолдорунун түйүнүн жакшыртуу жана өнүктүрүүгө багытталган туруктуу каржылоонун булактарын табуу жана алардын бар болушу эсептелүүдө.

Бул маселелерди чечүүдө талап кылынган шарттардын бири болуп автоунаа жолдорун эксплуатациялоо жана куруу боюнча суроолорду натыйжалуу чечүү үчүн жол чарбасындагы укук-ченемдик жана мыйзамдуулук базаны жакшыртуу эсептелет.

Биз жогоруда белгилегендей, Кыргызстандын автоунаа жолдорунун заманбап түйүнү жетиштүү өнүккөн эмес, ал эми анын жалпы абалынын 70% ченемдик талаптарга жооп бербейт жана оңдоого муктаж. Ушуга байланыштуу толук кандуу коюлган максаттарды реалдуу конкреттештирүү керектигин негиздеп айтып, мыйзамда так көрсөтүлүшү керек. Биздин пикир боюнча, 1993-ж. кабыл алынган жана 2015-ж. толукталган КР «Автоунаа жолдор тууралуу» Мыйзамынын айрым беренелерин тактоо керек. Алардын ичинде 32 берене «30%» ашпаган деңгээлде жолдордун оңдоолбой өсүүшүнө жол бербөө тууралуу». Мындай тактоо жолдорду колдонуучулар үчүн зарыл болгон укуктук, экономикалык, техникалык шарттарды түзүүгө мүмкүндүк берет, натыйжада автожолдор түйүнүн талкаланышын жокко чыгарат, өлкөнүн бардык калк жайгашкан пунктарын катуу капталып жабылган жалпы колдонуудагы автожолдор түйүнү менен бириктирүүгө шарт түзөт.

Мыйзамда жолдорду жеке менчиктин бир формасынан экинчисине өткөрүп берүү тууралуу сөз жана спецификасы козголгон эмес, бул болсо аталган суроонун чечилбегендиги тууралуу айтууга мүмкүндүк берет.

Мисалы, Германиянын мыйзамдуулугунда автожолдорду жеке менчиктин бир формасынан экинчисине өткөрүп берүүдө өткөрүп берип жаткан тарап жол иштеринин аткарылышын ченемдик документтерде белгиленген иштерди сөзсүз түрдө аткарылышы керектиги көрсөтүлгөн, андан соң кабыл алуучу тарап жолдор боюнча бардык каралган ченемдердин сакталышын жана ошол жолдордун техникалык ченемдерге туура келишин кепилдейт.[146].

Дүйнөлүк тажрыйба жол курулушу жол фонду түрүндөгү өзүнчө каржылоонун булагына ээ болушу керектигин көрсөттү. Эрежеге ылайык, бул алдын-ала ойлонулган жана мамлекеттин, ошондой эле автожолдорду колдонуучулар муктаждыктарын канааттандыруучу төлөмдөр. Ушундай схема менен көпчүлүк индустриалдык өлкөлөрдүн жол курулуштары каржыланат. Ошентип, жол фонду – бул максаттуу бөлүнгөн киришелердин чегинде жол ишмердүүлүгүнө которулган, талап кылынган бюджетте дефициттин пайда болушунда да кепилденген чыгымдарын ишке ашыруу.

Теоретикалык негиздемелерге жана практикалык шарттарга жүргүзүлгөн анализ талапка ылайык, ченемдик өзгөртүүлөрдү жана укук-ченемдик актыларга толуктоолорду киргизүү, аларды кийин бекитүү керектиги тууралуу жыйынтыгыбызды тастыктоого мүмкүндүк берди(бул КР «Мамлекеттик сатып алуулар тууралуу» «Жол фонду тууралуу», «Автоунаа жолдору тууралуу», «КР бюджеттик кодекси», «КР салык кодекси» Мыйзамдары, айрым укук-ченемдик документтер ж.б.).

Жол түйүндөрүн каржылоонун реалдуу шарттарында бул суроолорду чечүү жол чарбасын башкаруу системасын жакшыртууну талап кылат.

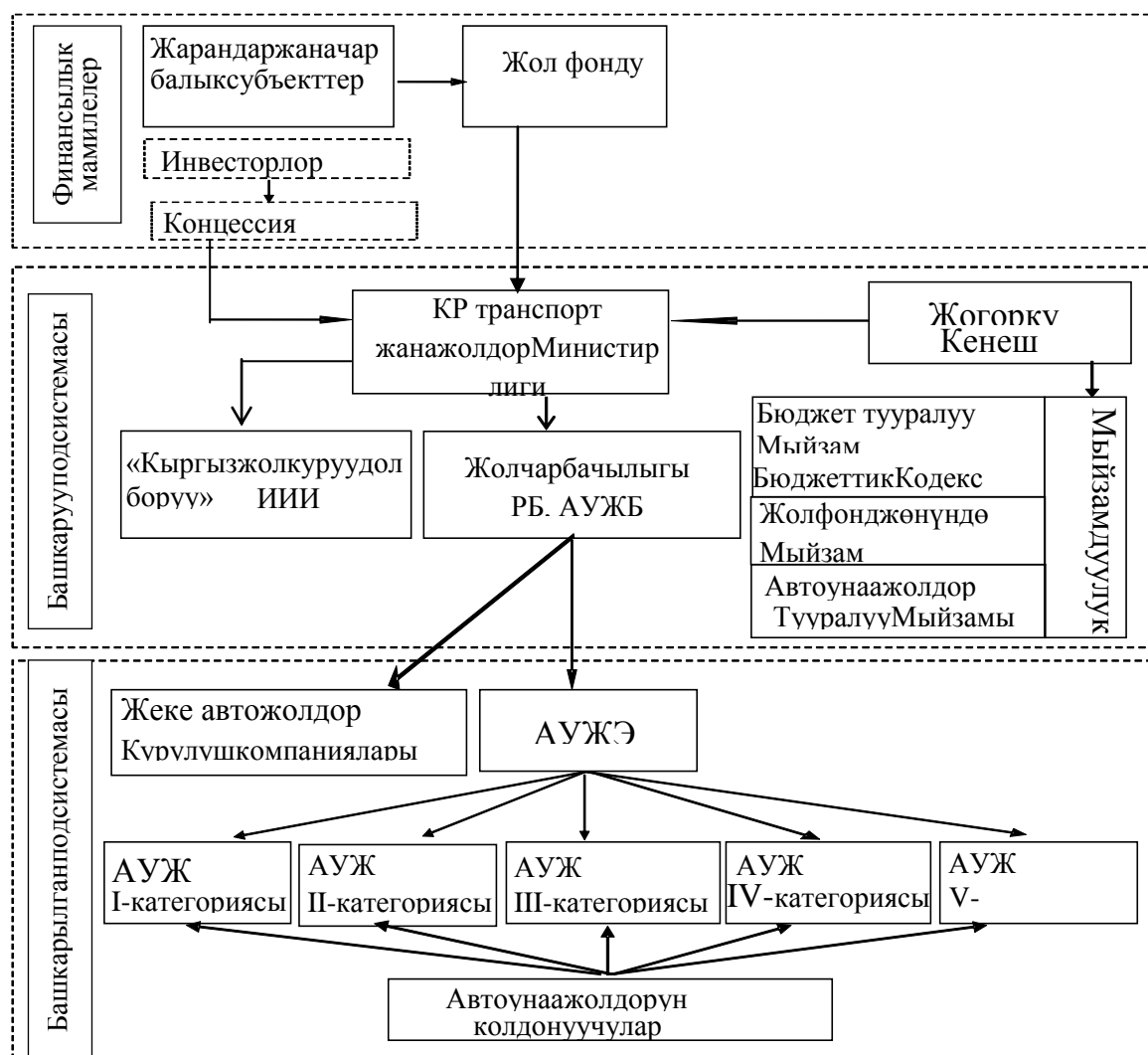
«Кыргыз Республикасындагы автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасын жакшыртуу» аталышындагы үчүнчү главада автоунаа өндүрүшүн башкаруу системасын аларды өндүрүүдө башкаруу системасынын оптималдуу моделин иштеп чыгуу аркылуу жакшыртуунун жолдору, автожолдор өндүрүшүн каржылык камсыздоонун пландаштырылган методикасын жана инновациялык ыкманы колдонуу менен жакшыртуу механизмдери сунушталган.

Кыргызстандагы автожолдор өндүрүшүн каржылоо тармагынын жана кызматтагы пландаштыруу системасынын кемчиликтерин жоюу жол чарбасынын башкаруу системасын жакшыртуунун негизги маселеси болуп эсептелет.

Ушуга байланыштуу иште башкаруу функцияларын модернизациялоого таянган система сунушталган жана негизделген, алар ишмердүүлүктүн төмөндөгүдөй багыттары боюнча топторго бөлүнгөн: техникалык, технологиялык, уюштуруучулук жана экономикалык.

Ошондой эле заманбап функциялардын анализинин негизинде төмөндөгүдөй функциялар аныкталган: автожолдордун аймактык тилкелерин эсепке алуу абалынын мониторинги; аймактар боюнча өзүнчө жол түйүндөрүнүн диагностика маалыматтарынын негизинде жолдорду өндүрүүнү пландаштыруу; каржылык чектөөнүн берилген алкагында кичине программаларды ишке ашыруунун натыйжалуураак вариантын тандоонун негизинде башкаруучулук чечимдерди оптимизациялоо.

Кыргыз Республикасынын жол тармагын башкаруу системасын жакшыртуу үчүн биз тараптан автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруунун төмөндөгүдөй курамы сунушталууда (4-сүр.):

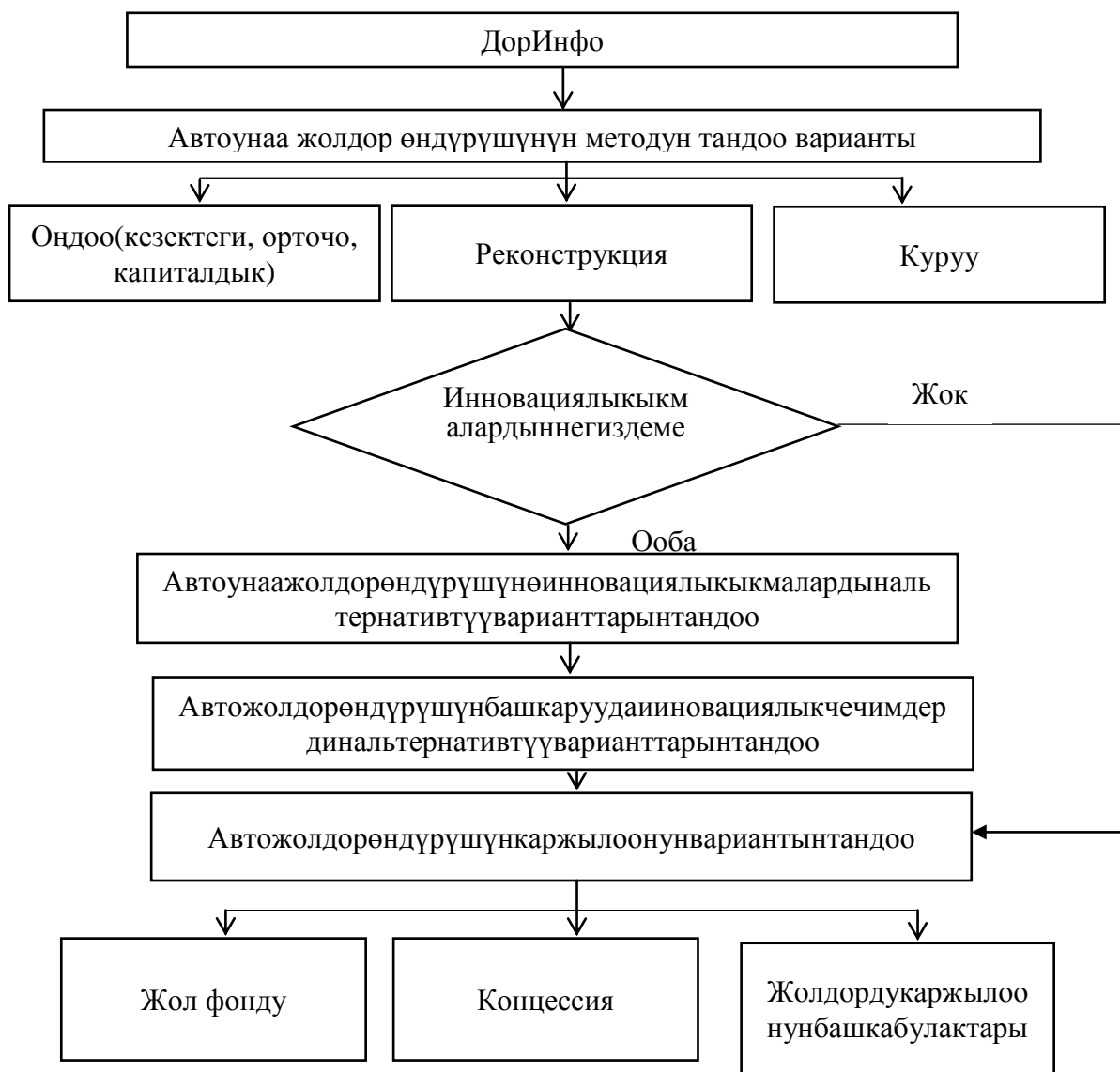


4-сүр. Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруунун сунушталган уюштуруучулук курамынын мамилелери. Эскертүү: автор тарабынан иштелип чыккан.

Жол чарбасын каржылоо булактарын издөө жана өсүшүн камсыздоо жол курулушунун темпинин көбөйүшүнө алып келет жана көпкө кызмат кылуу, ишенимдүүлүгү жана сапаты менен айырмаланган жаңы жана реконструкцияланган жолдорду ылдам киргизүүгө түрткү болот.

Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкарууга болгон инновациялык ыкманы киргизүүнүн жыйынтыктуулугу инновацияларды киргизүүнүн сапатынан көз каранды. Ошентип, коюлган максатка жетүүнү жана белгиленген маселелерди чечүүнү төмөндөгүдөй алгоритмдин түрүндө көрүүгө болот (сүр.5).

Жол тармагын өнүктүрүүнүн башкы маселеси болуп башкаруунун инновациялык моделине өтүү саналат. Ал илим жана техниканын ар түрдүү тармактарындагы фундаменталдык билимдерди издөө жана топтоону, бул билимдерди мурдагыларга алтернативдүү, жаңы жогорку натыйжалуу материалдарды, технологияларды, жабдыктарды, техниканы, приборлорду, эсептөөнүн методдорун принципалдуу иштеп чыгуу үчүн жана аларды жол чарбасында натыйжалуу өздөштүрүү үчүн божомолдоону камтыйт.



5-сүр. Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруунун инновациялык процессинин ырааттуу алгоритми
Эскертүү: автор тарабынан иштелип чыккан.

Ушуга байланыштуу биз тараптан автожолдор өндүрүшүнүн максаттарына чектелген каржыларын натыйжалуу бөлүштүрүүнүн методикалык негизи иштелип чыккан.

Сунушталган методикага ылайык автожолдор өндүрүшүнө болгон каржыларды бөлүштүрүү, биринчи кезекте абдан начар абалдагы жолдордун тилкелерин оңдоо иштерине каржыланмакчы. Сунушталган моделдин негизинде өндүрүүгө муктаж (ар бир түрү боюнча өзүнчө) жолдорун ар бир тилкелеринин абалдарынын суммардык көрсөткүчтөрү эсептелген жана алар боюнча эксперименталдык эсептөөлөр сунушталган. Биз тараптан сунушталып жаткан чаралар жол уюмдарында жана жалпысынан республиканын жол чарбасында колдонулуучу, автоунаа жолдорунун приоритеттүү тилкелерин каржылоону эсептөөгө мүмкүндүк берет

Автоунаа жолдорунун тилкелерин эксперттик баалоонун

негизиндеранжирлөөнү төмөндөгүдөй түрдө көрүүгө болот:

$$Z = 0,45CD + 0,121HCK + 0,244AADT + 0,186IRI \rightarrow \max, \quad (1)$$

мында : Z –автоунаа жолдор тилкелеринин абалынын суммардык көрсөткүчү.

Кошумча чектөө болуп жылына жол түйүндөрүнүн өндүрүшүнүн иштерди жүргүзүүгө бөлүнгөн каржылардын суммасынын ашпоосу эсептелет:

$$\sum_{i=1}^n S_i \leq F_{aia}, \quad (2)$$

мында S –автожолдун өзүнчө тилкесин каржылоо наркы,

i –жолдун тилкесинин номери, F_{aia} – автожолдорду каржылоонун жылдык көлөмү.

Чектөөлөрдүн системасы автоунаа жолдорунун конкреттүү тилкесин реконструкциялоонун наркы, жалпысынан каржылоонун жылдык көлөмүнөн ашпашы керектигин көрсөтүп турат. Ушундан улам, биз сунуштаган каржылоонун модели КР автоунаа жолдор өндүрүшүн натыйжалуу бөлүштүрүүнү жана каржылык камсыздоону мүмкүндүк берет.

Ошентип, эгерде төрт негизги параметрлери белгилүү болсо, бул моделдин оптималдуу чыгарылышын табууга болот: дефекттердин суммасы (ДС), конструкциялардын жылма жөндөмдөрү (КЖЖ), кыймылдын интенсивдүүлүгү (КИ), үстүнкү катмардын тегиз эместиги (IRI), реалдуу муктаждыктын негизинде жана каржылоонун чектелген шартында каржылоонун жактырылган тилкесин аныктоого болот.

Божомолдоонун керектүү методун тандап алуу үчүн, божомолдоонун ишенимдүүлүгүн жана жыйынтыктардын экономикалык чечмеленишин (интерпретациясын) баалоо жана конкреттүү методдорду колдонуу мүмкүнчүлүктөрү талап кылынат.

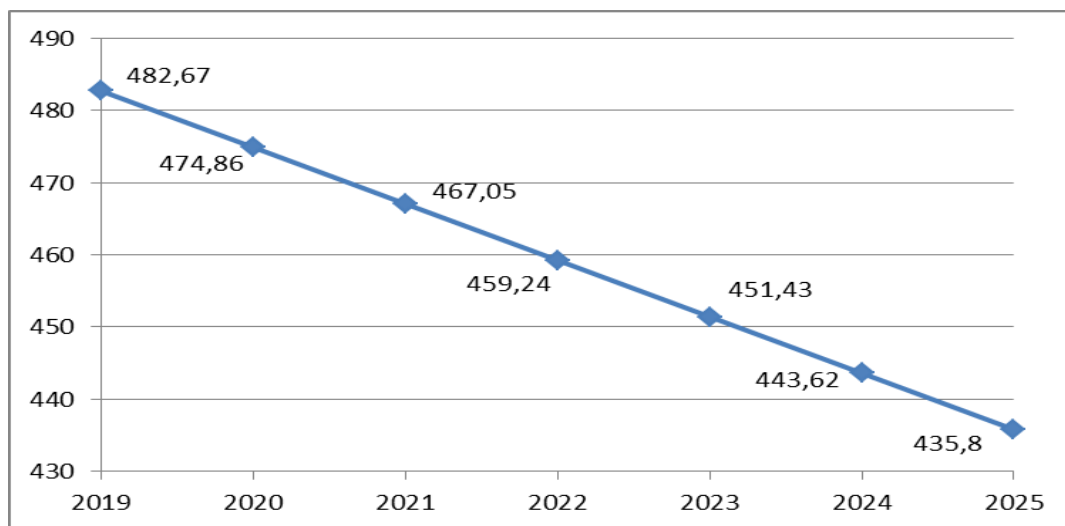
Каржылоо көлөмүнүн жана аткарылган иштердин көлөмүнүн сызыктуу тренд теңдемеси төмөндөгүдөй көрүнүшкө ээ:

$$\hat{y} = a + bt \quad (3)$$

Автоунаа жолдор өндүрүшүнүн аткарылган иштеринин көлөмүнүн трендик модели талапка ылайык төмөндөгүдөй көрүнүшкө ээ

$$y = 599,84 - 7,81t \quad (4)$$

Келечекте өлкөдөгү автоунаа жолдорунун түзүк кызмат кылышы үчүн көрсөтүлгөн көлөмдөрдө жыл сайын жол-оңдоо иштерин аткаруу зарыл, 6-сүр. бул маалымат көрсөтүлгөн:



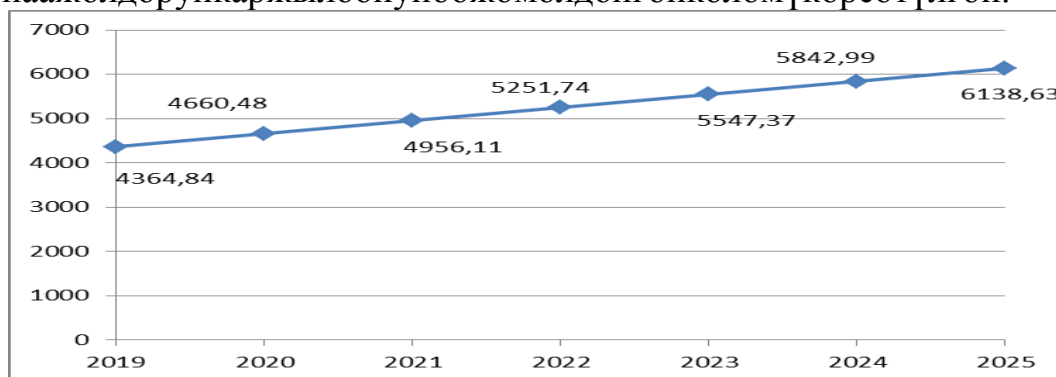
6-сүр. 2019-2025-ж.ж. КР жол иштерин аткаруунун божомолдуу көлөмү, км

Эскертүү: автор тарабынан түзүлгөн.

Автоунаажолдор өндүрүшүнүн аткарылганыштеринин көлөмүнаныктоочу
нкаржылоо көлөмүнүн трендик модели эсептелген, ал
төмөндөгүдөй көрүнүшкө ээ

$$y = -69,62 + 295,63t \quad (5)$$

Мындан ары 7-сүр. 2019-ж. баштап жакынкы жети жылга карата
автоунаажолдорун каржылоонун божомолдонгон көлөмү көрсөтүлгөн.



7-сүр. 2019-2025-ж.ж. автоунаа жолдорун каржылоонун божомолдуу көлөмү, миң. сом

Эскертүү: автор тарабынан түзүлгөн.

Автоунаажолдорун каржылоонун божомолдонгон көлөмүнүн орточо көрсөт
күчтөрү 7 жылында 295,64 миң сом түзөрүн көрсөтүп турат.
Каржылоонун өсүшү 2025-ж. 2019-ж. га салыштырмалуу 1773,79 миң сом
көлөмүндө болот, ал эми оңдоонун көлөмү жыл сайын төмөндөмөкчү.
Бул болсо келечектеги оңдоо иштеринин минималдуу көлөмдө аткарылары тургандыгы
н билдирет, ал
эми каржылоо суммасы автоунаажолдорун кармоого багытталмакчы.

Диссертациялык изилдөөдө налынган жыйынтыктар жана андан келип чыккан сунуштамалар автоунаа жолдорун натыйжалуу башкарууда жана мамлекеттик программаларды иштеп чыгууда колдонулушумүмкүн.

Ошентип, автоунаа жолдор өндүрүшү Кыргыз Республикасынын социалдык-экономикалык өнүгүшүндө чоң роль ойнойт. Автоунаа жолдор өндүрүш процессинин абалын жакшыртуу үчүн алардын натыйжалуу башкаруу зарыл.

КОРТУНДУЛАР ЖАНА ПРАКТИКАЛЫК СУНУШТАМАЛАР

Диссертациялык изилдөөнүн негизи жыйынтыктарын төмөндөгүдөй кортундуларга бириктирүүгө болот:

1. «Автоунаа жолдор өндүрүшү» түшүнүгү такталган, автордук түшүндүрүүдө бул түшүнүк жаңы жолдорду куруу, реконструкциялоо, модернизациялоо жана техникалык кайра жабдуу жолу менен автоунаа жолдорунун абалын жаңылоо үзгүлтүксүз процесс катары берилген. Изилдөөнүн жыйынтыгында иште автожолдор өндүрүшүн башкаруунун максаттары, маселелери жана методдору аныкталган. Биздин түшүнүктө автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруунун максаты деп калктын, экономиканын жана мамлекеттин талаптарын канааттандыруучу жолдордун адекваттуу абалын камсыздоо эсептелет. Автожолдордун адекваттуу абалы деп жолдордун жана жасалма курулуштардын ченемдик талаптарга туура келип жооп бериши, аларды кармоонун, кезектеги, капиталдык оңдоо жана автожолдорду, курулмаларды реконструкциялоо менен түшүндүрүлөт.

2. Автоунаа жолдорунун абалын баалоонун көрсөткүчтөрүн системалаштырылган жана аларды өндүрүү үчүн методдор тандалып алынган: жолдордун жана жол курулмаларынын иш жүзүндөгү транспорттук-эксплуатациялык көрсөткүчтөрүн аныктоо зарыл, ошондой эле эксплуатациялык кармоонун деңгээлин, аларды талаптар менен салыштыруу, талаптарга жооп бербеген жолдордун тилкелерин аныктоо, транспорттук-эксплуатациялык көрсөткүчтөрдүн төмөндөшүнүн негизги себептерин аныктап жана аларды жогорулатуу боюнча иш-чараларды белгилөө.

3. Кыргыз Республикасындагы жол түйүндөрүнүн абалына жүргүзүлгөн изилдөөнүн тенденциялары, аларды начарлатуу факторлору жол тармагынын өндүрүштүк процесстерин башкарууну системалуу уюштуруу керектигин аныктоого мүмкүндүк берди. Бул маселелерди ишке ашыруу үчүн жол түйүндөрүнүн тилкелери боюнча, эксплуатациялык жана нарктык критерийлер боюнча приоритеттүүлүктү эсептөөнүн негизинде процессти моделдөөнү колдонуу керек. Сөз иштердин көлөмдөрүн ыңгайлашкан пландаштыруу жана аларды заманбап математикалык моделдөөнүн жардамы менен каржылоо тууралуу жүрүүдө.

4. Автожолдор өндүрүшүн мамлекеттик жөнгө салуунун укуктук-ченемдик базасынын диагностикасынын негизинде автоунаа жолдор өндүрүшүн мамлекеттик жөнгө салуу системасын өнүктүрүүнүн концептуалдуу

багыттары негизделген. Кыргыз Республикасында жол чарбасынын укуктук-ченемдерин сакталышын катуу көзөмөлдөөнү жүргүзүүнүн мааниси өзгөчө актуалдуу, анткени накта ушундай мыйзамдарды, ченемдерди жана эрежелерди сактабагандыктан жол түйүндөрүнүн көп бөлүгү канаттандыраарлык эмес абалда турат.

5. Жүргүзүлгөн изилдөөнүн жыйынтыктары учурдагы автожолдорду өндүрүү системасы начар жана аны реформалоо керек экендигин көрсөтүп турат. ЖЧД алдында коюлган маселелерди ишке ашыруу үчүн алардын функциялары техникалык, технологиялык, уюштуруучулук жана экономикалык деп топторго бөлүштүрүлгөн, жогоруда белгиленген функцияларга толуктоолор сунушталган. Жол тармагын башкаруу системасын жакшыртуу үчүн АЖЖ башкармалыгынын курамын кайра түзүү жана ирилештирүү жолу менен жол чарбасын башкаруунун уюштуруучулук курамы оптимизацияланган.

6. Автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруудагы инновациялык ыкманын ырааттуулук алгоритми сунушталган, бул болсо башкаруучулук чечимдерди кабыл алууда тараптардын өз ара кызматташуусун жакшыртууга мүмкүндүк берди.

7. Автожолдор өндүрүшүн баалоонун негизинде экономика-математикалык моделди колдонуу менен жолдорду өндүрүү процессин каржылык камсыздоо планынын методикасы иштелип чыккан, бул болсо автожолдордун приоритеттүү тилкелерин каржылоону эсептөөгө мүмкүндүк берет, жалпысынан жол чарбасында, жол уюмдарында колдонулушу мүмкүн.

Ошентип, автоунаа жолдор өндүрүшү өлкөнү социалык-экономикалык өнүктүрүүдө чоң роль ойнойт. Автоунаа жолдор өндүрүшүнүн абалын жакшыртуу үчүн инновациялык негизде аны башкарууну жакшыртуу зарыл.

ДИССЕРТАЦИЯНЫН ТЕМАСЫ БОЮНЧА БАСЫЛЫП ЧЫККАН ИШТЕРДИН ТИЗМЕСИ:

1. Ысыраилова, Ж. Б. Кыргыз Республикасындагы автоунаа жолдорунун абалынын анализи [Текст]: илим.эмгек. жыйн. / А. А. Шербекова, Ж. Б. Ысыраилова. – Бишкек: Кырг. Респ. Инженердик академисы, 2007. – Б. 228-234.

2. Ысыраилова, Ж. Б. Жол тармагын каржылоо системасынын анализи жана аны жакшыртуунун зарылчылыгы. [Текст] / Ж. Б. Ысыраилова // Кыргыз-ОрусСлавян университетинин жарчысы. – Бишкек, 2007. – № 11. – Т. 7. – Б. 94-97.

3. Ысыраилова, Ж. Б. Кыргыз Республикасынын жол тармагындагы МСФО киргизүү көйгөйлөрү [Текст]: Эл аралык илимий-прак. конферен.материалдары / Ж. Б. Ысыраилова // КОСУ Жарчысы. – Бишкек, 2009. – № 7. – Т. 9. – Б. 133-137.

4. Ысыраилова, Ж. Б. Кыргыз Республикасындагы жол чарбасын башкаруу системасы [Текст]: Эл аралык илимий-прак. конферен.материалдары/

Ж. Б. Ысыраилова // «Экономика жана каржы». – Бишкек: Ж. Баласагын ат.КУУ, 2011. – Б. 128-134.

5. Ысыраилова, Ж.Б. КР жол инвестициялык долбоорлорун каржылоонун көйгөйлөрү [Текст] / Ж.Б. Ысыраилова // Эл аралык илимий-прак. конферен.материалдары «Ж.Баласагын ат.КУУ жарчысы», атайын чыгар. «II Израйловдук окуулар» арналган Ысык-Көл форуму, Ж. Баласагын ат.КУУ, Чолпон-Ата, 2012. – Б. 434 - 437.

6. Ысыраилова, Ж. Б. КыргызРеспубликасынын жол чарбасын каржылоону уюштуруунун өзгөчөлүктөрү [Текст] / Ж. Б. Ысыраилова // Борбордук Азия өлкөлөрүнүн бухгалтерлеринин жана аудиттеринин Ысык-Көл форумунун кабарлары. – Бишкек, 2013. – № 2 (2). – Б. 53-59.

7. Ысыраилова, Ж. Б. КыргызРеспубликасынын жол чарбасын өнүктүрүүдөгү автоунаа жолдор өндүрүшүнүн ролу жана мааниси [Текст]: Эл аралык илимий-прак. конферен.материалдары/ Ж. Б. Ысыраилова // Вестник Ж. Баласагын ат. КУУ жарчысы. – Бишкек, 2014. – Б. 1. – Б. 620-625.

8. Ысыраилова, Ж. Б. КыргызРеспубликасынын автоунаа жолдор өндүрүшүн жакшыртуу [Текст] / А. А. Шербекова, Ж. Б. Ысыраилова // Борбордук Азия өлкөлөрүнүн бухгалтерлеринин жана аудиттеринин Ысык-Көл форумунун кабарлары – Бишкек, 2015. – № 3 (10). – Б. 41-48.

9. Ысыраилова, Ж. Б.КыргызРеспубликасынын автоунаа жолдорун каржылоонун булактарынын анализи жана баалоо, алардын курамын мыктылоонун көйгөйлөрү [Текст] / А. А. Шербекова, Ж. Б. Ысыраилова. – М.: «Интерилим Басм-сы», 2016. – № 3. – Б. 48-51.

10. Ысыраилова, Ж. Б. Автоунаа жолдорун өндүрүүдөгү чектелген каржыларды бөлүштүрүүдөгү методикалык ыкмалар [Текст] / А. А. Шербекова, Ж. Б. Ысыраилова // Бүгүнкү экономикалык илим (теория жана практика): IV Эл аралык илимий-прак. конферен.материал. жыйн. – Чебоксары, 2016. – Б. 96-104.

11. Ысыраилова, Ж. Б.КыргызРеспубликасынын жол курулушундагы инновациялык чечимдерининэкономикалык натыйжалуулугу [Текст] / А. А. Шербекова, Ж. Б. Ысыраилова // Борбордук Азия өлкөлөрүнүн бухгалтерлеринин жана аудиттеринин Ысык-Көл форумунун кабарлары. – Бишкек, 2017. – № 3 (18). – Б. 257-262.

08.00.05 – Экономика жана эл чарбасын башкаруу (ишмердүүлүктүн тармактары жана чөйрөсү боюнча) адистиги боюнча **Ысыраилова Жаннат Бектемировна**нын экономика илимдеринин кандидаты окумуштуулук даражасын изденүү үчүн жазган «**Экономиканын рыноктук шартында Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу**» темасына жазган диссертациясынын

РЕЗЮМЕСИ

Негизги сөздөр: автоунаа жолдор, жол чарбасы, өндүрүш, автоунаа жолдорун өндүрүү, жөнөкөй жана кеңейтилген өндүрүш, инновациялар, башкаруу, каржылоо.

Изилдөөнүн объектиси Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдор өндүрүш процесси эсептелет.

Изилдөөнүн предмети Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасы.

Иштин максаты: Экономиканын рыноктук шартында Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдор өндүрүшүн башкарууну жакшыртуу боюнча сунуштарды иштеп чыгуу.

Изилдөөнүн методдору: изилдөөнүн статистикалык жана логикалык методикасы, сандык жана сапаттык анализ, салыштырмалуу жана динамикалык анализ; моделдөө.

Алынган жыйынтыктар: автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу боюнча теоретикалык кортундулар жана практикалык сунуштамалар.

Колдонуу даражасы: автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу тармагында илимий изилдөөнү жүргүзүүдө негизги кортундулар жана сунуштар колдонулушу мүмкүн.

Колдонуу тармагы: изилдөөдөн алынган жыйынтыктар автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу системасы Кыргыз Республикасынын автоунаа жолдорун өнүктүрүү стратегиясын иштеп чыгууда мамлекеттик башкаруу органдары, Кыргыз Республикасынын транспорт жана жолдор Министрлиги, тарабынан автоунаа жолдор өндүрүшүн башкаруу процессин жакшыртуу үчүн, ошондой эле окуу процессинде колдонулушу мүмкүн.

Басууга 26.03.2018-ж. кол коюлган. Формат 60x84 1/16
Кагаз офсеттүү. Гарнитура «Times». Көлөм 1,75 б.б.
Басуу офсеттүү. Нускасы 120 даана.
Рыскулбеков ат.КЭУ ИНОО типографиясында чыгарылган.
720033, Бишкек ш., ТоголокаМолдо көч., 58