

Ж. БАЛАСАГЫН атындагы КЫРГЫЗ УЛУТТУК УНИВЕРСИТЕТИ

**И. РАЗЗАКОВ атындагы КЫРГЫЗ МАМЛЕКЕТТИК ТЕХНИКАЛЫК
УНИВЕРСИТЕТИ**

Д 08.23.666 диссертациялык кеңеши

Кол жазма укугунда
УДК: 330.5(575.2)(043)

Кадыралиев Алмаз Токтобекович

**Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу
(Кыргыз Республикасынын материалдарында)**

08.00.06 улуттук жана регионалдык экономика

Экономика илимдеринин доктору окумуштуулук
даражасын изденип алуу үчүн диссертациянын
авторефераты

Бишкек – 2023

Диссертациялык иш “М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университети” илимий-изилдөө университет мекемесинин менеджмент жана прикладдык экономика кафедрасында аткарылды.

Илимий кеңешчи:	Атышов Кобогон Атышович "М.Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университети" Илимий-изилдөө университет мекемесинин Эл аралык бизнес кафедрасынын башчысы, экономика илимдеринин доктору, профессор
Расмий оппоненттер:	Касымова Валентина Махмудовна И. Раззаков атындагы Кыргыз техникалык университет мекемесинин Өнөр жайдын экономикасы кафедрасынын профессору, экономика илимдеринин доктору, профессор Адиева Айнура Абдужалаловна, Кыргызстандагы эл-аралык университет мекемесинин ректору, экономика илимдеринин доктору, профессор Каганов Вениамин Шиевич, Финансылык сабаттуулукту өнүктүрүү ассоциациясынын башкы директору, экономика илимдеринин доктору
Жетектөөчү уюм:	Ташкент мамлекеттик экономика университетинин «Макроэкономика жана болжолдоо» кафедрасы, 100066, Ташкент, Өзбекстан, Ислам Каримов көч., 49

Коргоо 2023-жылдын «30» июнунда саат 14.00 да Ж. Баласагын атындагы Кыргыз улуттук университетинин жана И. Раззаков атындагы Кыргыз мамлекеттик техникалык университети алдындагы экономика илимдеринин доктору (кандидаты) окумуштуулук даражасын изденип алуу үчүн диссертацияларды коргоо боюнча Д 08.23.666 диссертациялык кеңештин жыйынында 720033, Кыргыз Республикасы, Бишкек ш., Фрунзе көчөсү 547 дареги боюнча өтөт.

Диссертацияны коргоо үчүн онлайн трансляциялоонун идентификациялык коду <https://vc.vak.kg/b/082-wra-13n-j9d>

Диссертация менен Ж. Баласагын атындагы Кыргыз улуттук университетинин (720033, Бишкек ш., Фрунзе көч, 54/7) жана И. Раззаков атындагы Кыргыз мамлекеттик техникалык университетинин (720044, Бишкек ш., Ч.Айтматов проспекти, 66), ошондой эле НАК ПКР сайтында: <https://vak.kg>

Автореферат 2023-жылдын 29 - майында таркатылды.

Диссертациялык кеңештин окумуштуу катчысы,
экономик илимдеринин

доктору, доцент



Есеналиева Б.Б.

ИШТИН ЖАЛПЫ МҮНӨЗДӨМӨСҮ

Изилдөө темасынын актуалдуулугу транспорт жана анын иштөө шарттарын түзүүчү транспорттук инфраструктура мамлекеттин аймактык бүтүндүгүн жана өлкөнүн экономикалык мейкиндигинин биримдигин камсыз кылуучу экономиканын системасын түзүүчү тармактарынын бири болуп санала тургандыгы менен шартталат. Экономиканын глобалдашуусу, ички жана эл аралык сооданын кеңейиши улуттук коопсуздуктун базалык фактору катары транспорттук инфраструктураны мажбурлап өнүктүрүү, ата мекендик экономиканын туруктуу жана динамикалык өсүшү, анын дүйнөлүк экономикалык системага интеграцияланышы зарылдыгын шарттады.

Транспорт инфратүзүмүн өнүктүрүүдө тармактар аралык жана региондор аралык координациянын жетишсиз деңгээли бир катар проблемаларга, анын ичинде ресурстарды сарамжалсыз чыгымдоого жана транспорт системасынын ишинин натыйжалуулугунун төмөндөшүнө алып келет. Транспорттун ар кандай түрлөрүнүн ортосундагы ырааттуулуктун жоктугу инфраструктуранын кайталанышына жана ресурстардын ашыкча болушуна, ошондой эле, жүктөрдү транспорттун бир түрүнөн экинчисине өткөрүп берүү зарылчылыгына алып келиши мүмкүн, бул жеткирүү убактысынын кечендешине жана узартылышына алып келет. Мындан тышкары, региондордун ортосундагы келишпестик өлкөнүн ар кайсы аймактарында транспорттук инфраструктуранын бирдей эмес өнүгүшүнө алып келиши мүмкүн, бул транспорттун жеткиликтүүлүгү жана жүктөрдү жана жүргүнчүлөрдү ташуу көйгөйлөрүнө алып келиши мүмкүн. Кыргыз Республикасынын транспорт системасы мультимодалдык ташуу жагынан көпчүлүк өнүккөн өлкөлөрдөн артта калууда.

Кыргыз Республикасынын Борбордук Азиянын дал ортосунда, тоолордун жана тоо кыркаларынын арасында жайгашкан географиялык жайгашуусу анын транспорттук инфраструктурасын өзгөчө аялуу кылат жана региондук аспектиде өзгөчө кескин көрүнгөн көйгөйлөрдү жаратат. Акыркы 20 жылда калктын мобилдүүлүгүнүн өсүшүнө карабастан, республиканын орточо көрсөткүчү өнүккөн өлкөлөргө караганда кыйла төмөн.

Белгилей кетсек, транспорттук инфраструктуранын өнүкпөгөн деңгээли транспорттук коопсуздукка таасир этүүчү факторлордун бири болуп саналат. Жолдордун жана жол инфраструктурасынын начар абалы кырсыктарга жана жол кырсыктарынын көбөйүшүнө алып келиши мүмкүн. Мындан тышкары, аймактарда транспорттук инфраструктуранын өнүкпөгөндүгү жүктөрдү жана жүргүнчүлөрдү коопсуздук стандарттарына жооп бербеген тартипсиз каттамдарда ташууга алып келиши мүмкүн.

Транспорттук ишмердүүлүктүн терс таасирлеринен жыл сайын келтирилген зыян олуттуу болушу мүмкүн жана географиялык жайгашуу, экономикалык структура, инфраструктура жана башка факторлор сыяктуу бир катар факторлорго жараша өзгөрүлүп турат. Дүйнөлүк банк транспорттун терс таасири өлкөнүн өнүгүүсүнө ИДПнын 2 пайыздан 5% га чейин чыгым алып келиши мүмкүн деп эсептейт.

Жаңы дүйнөлүк экономикалык тартиптин калыптанышы уланып жаткан шартта, мамлекет өлкөнүн улуттук кызыкчылыктарына ылайык келген транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүгө көңүл буруусу маанилүү. Буга жол инфраструктурасын, темир жол тармагын, аэропортторду, ошондой эле, транспорттук логистикалык инфраструктураны өнүктүрүү кириши мүмкүн.

Заманбап транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүдө экологиялык жана социалдык аспектилерди эске алуу маанилүү, мисалы, зыяндуу заттардын чыгарылышын азайтуу жана айлана-чөйрөгө тийгизген таасирин азайтуу, ошондой эле, жергиликтүү тургундар үчүн транспорттун жеткиликтүүлүгүн жакшыртуу жана социалдык коргоону жогорулатуу эсептелет. Өлкөдө заманбап транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү үчүн инвестицияларды тартуу жана башка өлкөлөр жана эл аралык уюмдар менен өнөктөштүк мамилелерди өнүктүрүү зарыл.

Акыркы жылдары атамекендик жөнөтүүчүлөрдүн жана алуучулардын жүктөрүн ташуу гана эмес, транзиттик тейлөө маселелери да курчуду. Кыргыз Республикасы өзүнүн транзиттик потенциалын өтө жетишсиз пайдаланат.

Автомобиль жана темир жол коридорлорун өнүктүрүү келечекте өлкөнүн жаңы соода жолдорунун кесилишине айландыра турган экономиканы модернизациялоонун маанилүү багыттары болуп саналат.

Кыргыз Республикасынын географиялык абалынын натыйжасында автомобиль транспорту өлкөнүн транспорт секторунун негизги бөлүгүн түзөт жана экономиканын башка секторлорун өнүктүрүүдө байланыштыруучу звено болуп саналат, ошондой эле, ар кайсы региондордун жана калктуу пункттардын ортосундагы байланышты камсыз кылат. Автотранспорт өлкөдөгү жүк жана жүргүнчүлөрдү ташуунун жалпы көлөмүнүн 95% дан ашыгын камсыз кылат. Албетте, биздин өлкөнүн экономикасында автомобиль жолдорунун маанисин ашыкча баалоо кыйын, демек, алардын өнүгүүсүндөгү артта калуу олуттуу экономикалык жоготууларга алып келет.

Ошону менен бирге, өлкөнүн макроэкономикалык жана региондук өнүгүүсүндө автомобиль жолдорунун маанилүүлүгүн коомдук таанууга карабастан, жол тармагынын инфраструктурасын сактоо жана өнүктүрүү боюнча иш-чараларды каржылоого байланыштуу кырдаал курч бойдон калууда.

КР Финансы министрлигинин маалыматы боюнча КР ТКМнин 2022 – жылга бюджетти 22 229,6 млн. сомду түздү, анын ичинде учурдагы бюджет 3 198,7 млн. сомду, маминвестициялардын линиясы боюнча төлөмдөр - 13 797,1 млн. сомду жана "капиталдык салымдар" беренеси боюнча-5 233,8 млн. сомду түздү. Жыл сайын мамлекеттик каржылоонун, ошондой эле, эл аралык финансылык уюмдардын эсебинен кредиттер жана гранттар түрүндөгү инвестициялардын көбөйгөнүнө карабастан, Кыргыз Республикасы дагы эле “инфраструктуралык тартыштыкты” баштан кечирүүдө.

Ушуга байланыштуу, Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфратүзүмүн өнүктүрүү проблемасын объективдүү изилдөө жана аны комплекстүү өнүктүрүү программаларын ишке ашыруу боюнча, анын ичинде

өлкөнүн бардык региондорун байланыштырган интеграцияланган транспорт системасын түзүү боюнча методикалык сунуштарды иштеп чыгуу зарыл.

Кыргыз Республикасынын транспорттук инфраструктурасын өнүктүрүүнүн өзгөчөлүктөрүн, ошондой эле, экономиканы өнүктүрүү үчүн анын маанилүүлүгүн тереңирээк түшүнүү зарылдыгы диссертациялык иштин темасынын илимий актуалдуулугун жана практикалык маанилүүлүгүн шарттады.

Диссертациялык иштин темасынын артыкчылыктуу илимий багыттары, ири илимий программалары (долбоорлору), илимий жана билим берүү мекемелеринин илимий-изилдөө иштеринин негизги багыттары менен байланышы. Диссертациялык иш 2018-2040-жылдарга Кыргыз Республикасын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясын, 2026-жылга чейин Кыргыз Республикасын өнүктүрүүнүн Улуттук программасын, 2025-жылга чейин жол секторун өнүктүрүү Стратегиясын ишке ашырууга ылайык аткарылды.

Изилдөөнүн максаттары жана милдеттери. Диссертациянын негизги максаты Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу боюнча методологиялык ыкмаларды, теориялык жоболорду жана методикалык сунуштарды негиздөө жана иштеп чыгуу болуп саналат.

Бул **максатка** жетүү үчүн төмөнкүдөй конкреттүү милдеттерди чечүү болжолдонот:

1. Улуттук экономиканын инфраструктуралар комплекси катары транспорт ролун жана маанисин аныктоо үчүн;
2. Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфратүзүмүн өнүктүрүүнүн өзгөчөлүктөрүн аныктоо;
3. Транспорттук комплекстин инфраструктурасын өнүктүрүү тенденциясынын жана башкаруу багыттарынын дүйнөлүк тажрыйбасын карап чыгуу;
4. Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү стратегиялык пландаштыруунун методикалык негиздерин тактоо;
5. Транспорт комплексинин инфраструктурасынын азыркы абалына талдоо жүргүзүү жана аны туруктуу өнүктүрүүнүн чакырыктарын жана мүмкүнчүлүктөрүн аныктоо;
6. Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүү процессинде мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн ролун жана маанисин аныктоо;
7. Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүү деңгээли менен региондук дүң продуктунун ортосундагы өз ара байланышты аныктоо;
8. Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнүн өзөктүү багыттарын негиздөө;
9. Транспорт комплексинин инфраструктурасын башкаруунун уюштуруучулук-экономикалык механизмдерин иштеп чыгуу.

Изилдөөнүн жүрүшүндө төмөнкү илимий жыйынтыктар алынды:

Илимий иште экономикалык илимдин өнүгүшү үчүн маанилүү болгон жыйындысы төмөнкүдөй жаңы илимий-негизделген теориялык жыйынтыктарды сунуш кылат.

Автор тарабынан алынган бул изилдөөнүн натыйжасы жаңы илимий жыйынтыктар:

- Кыргыз Республикасынын улуттук экономикасынын материалдык өндүрүш тармагы катары транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнүн заманбап өзгөчөлүктөрү жана анын региондордун экономикасын өнүктүрүүгө тийгизген таасири аныкталды.

- Кыргыз Республикасынын транспорттук инфраструктурасында өлкөнүн транспорт системасынын өнүгүшүнө олуттуу таасир тийгизген айрым чектөөлөр жана көйгөйлөр бар экендиги аныкталган. Өлкөнүн транспорттук инфраструктурасы активдүү өнүгүү стадиясында, бирок, кошумча инвестицияларды талап кылат.

- Транспорт системасында башкарууга стратегиялык пландаштыруу мамиле кылууну камтыган методологиялык негиз аныкталды. Ал транспорт комплексин өнүктүрүүнүн узак мөөнөттүү максаттарын жана милдеттерин аныктоого, тиешелүү чараларды жана программаларды иштеп чыгууга, ошондой эле, аларды ишке ашырууну камсыздоого мүмкүндүк берет. Стратегиялык пландаштыруу мамлекетке жана кызыкдар тараптарга өнүгүүнүн артыкчылыктуу багыттарын аныктоого, ресурстарды эң маанилүү долбоорлорго топтоого жана транспорттук инфраструктураны тең салмактуу өнүктүрүүнү камсыз кылат.

- Кыргызстанда МЖӨнү өнүктүрүү социалдык-экономикалык, инфраструктуралык, энергетикалык, илимий-маданий чөйрөлөрдө топтолгон көйгөйлөрдү чечүү зарылчылыгы жана муктаждыгы болуп саналат, алардын ичинде: инфраструктуралык долбоорлорго жеке сектор тарабынан сапаттуу менеджментти жана инвестициялардын чоң көлөмүн тартуу; МЖӨ долбоорлорун ишке ашыруунун актуалдуу формаларын, ошондой эле БУУнун ТӨМ (туруктуу өнүктүрүү максаты) программасын эске алуу менен МЖӨ уюмуна финансылык институттарды тартуу булактарын пайдалануу.

- Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүү негизинен региондун уникалдуу өзгөчөлүктөрүнө, анын ичинде анын географиясына, экономикалык өнүгүүсүнө, жаратылыш ресурстарына жана калктын жыштыгына көз каранды экендиги аныкталган, алар жалпысынан бул аймактарда транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү боюнча негизделген чечимдерди кабыл алуу үчүн аныктоочу болуп саналат.

- Экономикалык-математикалык моделдерди пайдалануунун негизинде региондо да, өлкөдө да инфраструктураны өнүктүрүү деңгээли менен анын жан башына РДП ортосунда дал келүүсү жана көз карандылыгы ырасталган, бул төмөнкүлөрдөн көрүнүп турат: жеке менчик ээлеринин катталган жеңил автомобилдеринин санынын көрсөткүчтөрү жогорулаганда, автомобиль транспортунун жүк ташуусу жана жүргүнчүлөрдү ташуусу региондук дүң продуктунун (РДП) учурдагы бааларда өсүшү байкалат, бул

транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнүн аныктоочу фактору болуп саналат.

- 2030-жылга чейинки мезгилге экономикалык-математикалык методдордун негизинде транспорттук комплекстин инфраструктурасын өнүктүрүү болжолу аткарылган жана транспорт чөйрөсүн жөнгө салуу үчүн мамлекетке жаңы мамилелер сунушталган, алар өзүнө коопсуздук системаларын, жол кыймылын башкаруу системаларын жана мультимодалдык транспорт системаларын интеграциялоону камтыган автожол инфраструктурасын башкарууга комплекстүү мамиле кылуу зарылчылыгынан көрүнөт.

- Башкаруу механизми иштелип чыкты, ал эки деңгээлдеги: уюштуруучулук жана экономикалык колдоону билдирет. Ааламдашуу шарттарында Кыргыз Республикасынын транспорт чөйрөсүн башкаруунун натыйжалуулугун жогорулатуунун сунушталган механизми ресурстардын, факторлордун, координациялоо деңгээлдеринин, мамлекеттик башкаруунун натыйжалуулугунун принциптеринин жана механизмди түзүүнүн негизги баскычтарынын синтезин билдирет.

- Инфраструктуранын учурдагы абалын талдоого жана келечектеги керектөөлөрдү болжолдоого негизделген транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнүн узак мөөнөттүү стратегиясын иштеп чыгуу зарылдыгы негизделген анын алкагында өнүктүрүүнүн артыкчылыктары жана багыттары, ошондой эле, каржылоо жана көзөмөлдөө механизмдери аныкталган.

Алынган диссертациялык изилдөөнүн жыйынтыктарынын практикалык мааниси анын жыйынтыктары конкреттүү экономикалык кырдаалды, аймактык өзгөчөлүктү жана объективдүү транспорттук муктаждыктарды өнүктүрүүнү башкаруу боюнча конкреттүү пикирлерге жана сунуштарга жеткирилгендигинде турат.

Изилдөөнүн жыйынтыктары ЖОЖдордо өлкөнүн жогорку окуу жайларында “Рынок шарттарында болжолдоо жана пландаштыруу”, “Макроэкономика”, “Транспорт экономикасы” дисциплиналары боюнча тиешелүү программалар боюнча окуу программаларын жана окуу куралдарын иштеп чыгууда колдонулушу мүмкүн. Автор тарабынан иштелип чыккан транспорттук комплекстин инфраструктурасын башкаруунун уюштуруу-экономикалык механизмдери транспорт тармагына байланыштуу биргелешкен инвестициялык долбоорлорду ишке ашырууда колдонулушу мүмкүн.

Алынган натыйжалардын экономикалык мааниси, иштин жоболору мамлекеттик органдар тарабынан Кыргыз Республикасында транспорттук ташууларды өнүктүрүүнүн артыкчылыктарын аныктоодо, транспорт секторун өнүктүрүүнүн мамлекеттик программаларын жана стратегиясын иштеп чыгууда колдонулушу мүмкүн экендигинде турат. (26.03.2023-ж. КР ТЖМК киргизүү актысы)

Диссертациянын коргоого алып чыгуучу негизги жоболору:

- өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүндө негизги ролду ойногон улуттук экономиканын инфраструктурасынын комплекси катары транспорттун ролун жана маанисин тастыктаган теориялык изилдөөнүн жыйынтыктары;
- жол инфраструктурасын өнүктүрүүнүн экономикалык маанисин бекемдеген жол кыймылынын үстөмдүк абалын талдоонун натыйжалары өндүрүштүн, керектөөчүлөрдүн жана региондордун ортосундагы байланышты камсыз кылган, товарларды жана кызматтарды ташууга, жаңы рынокторду жана бизнес үчүн мүмкүнчүлүктөрдү түзүү;
- транспорт комплексинин инфраструктурасынын натыйжалуулугун аныктоонун методикалык мамилеси;
- транспорттук комплекстин инфраструктурасынын азыркы абалына аналитикалык жана практикалык изилдөөнүн натыйжалары;
- транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнүн региондук өзгөчөлүктөрү;
- транспорт тармагында мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн заманбап моделин түзүү;
- Кыргыз Республикасынын экономикасында анын маанисин аныктоочу транспорт комплексинин инфратүзүмүн өнүктүрүүгө таасир этүүчү илимий жактан негизделген факторлор;
- 2030-жылга чейин жүктү сактоо жана транспорттук ишмердүүлүктөгү ИДПны болжолдоонун 3 сценарийи экономикалык-математикалык методдун негизинде эсептелген;
- Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфраструктурасын башкарууну өркүндөтүү механизмдери жана өзүнө мультимодалдык транспорт системасын камтыган автотранспорт инфраструктурасын башкаруу модели.

Изденүүчүнүн жеке салымы теориялык - методологиялык жана илимий жалпылоодо жана транспорт тармагын өнүктүрүүнү башкаруу стратегиясын ишке ашырууда турат. Диссертациялык изилдөөнүн жүрүшүндө изденүүчү тарабынан илимий-публицистикалык булактарды, статистикалык материалдарды, теориялык жана методологиялык жоболорду изилдөөнүн негизинде алынган транспорттук комплекстин инфраструктурасын башкарууну өркүндөтүүнүн практикалык сунуштамалары жана экономикалык механизмдери комплекстүү иштелип чыккан.

Изилдөөнүн маалыматтык базасы ата мекендик жана чет өлкөлүк окумуштуулардын эмгектеринде камтылган жоболор жана тыянактар; Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу жаатындагы инфраструктураны жана башкарууну өнүктүрүү теориясынын классиктеринин эмгектери, КР ЖК мыйзамдары, КР Президентинин жарлыктары, КР Министрлер Кабинетинин токтомдору болду.

Дипломдук экономикалык, тарыхый жана логикалык талдоо, эксперттик баа берүү ыкмалары колдонулат. Бул көйгөй боюнча колдонмо изилдөөлөр колдонулат: транспорттук комплекстин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу боюнча программалар, концепциялар жана башка материалдар,

мезгилдүү басма сөздө жарыялоолор, эл аралык уюмдардын отчеттору, КР статистикалык отчеттуулугунун материалдары пайдаланылды.

Изилдөөнүн жыйынтыктарын апробациялоо. Диссертация КР транспорт комплексин өнүктүрүү, транспорт экономикасы, коомдук транспортту өнүктүрүүнүн экономикалык көйгөйлөрү боюнча автордун көп жылдык илимий-практикалык ишинин натыйжасы болуп саналат. Диссертациялык изилдөөнүн негизги жоболору жана жыйынтыктары Эл аралык, региондор аралык, чет өлкөлүк, ата мекендик илимий-практикалык форумдарда, конференцияларда, семинарларда билдирилди.

Диссертациялык изилдөөнүн негизги жоболору жана жыйынтыктары автор тарабынан “КР Улуттук экономикасы: өнүгүүнүн көйгөйлөрү жана келечеги” (2015), “Кыргызстан: Иденттүүлүктүн отуз жылдык жолу” (2021) монографияларында жарыяланган.

Диссертация жыйынтыктарынын басылмаларда толук жарыяланышы. Диссертациянын темасы боюнча жалпысынан 14 макала, анын ичинде, SCOPUS индекстелген журналдарда-2, 2 – Web of Sciences, 2- чет өлкөлүк ИЦРИ (РИНЦ) жана 8- КР РИНЦ журналдарында жарыяланган.

Диссертациянын структурасы жана көлөмү. Иштин логикасы жана структурасы изилдөөнүн максаты жана милдети менен аныкталат. Диссертация кириш сөздөн, беш баптан жана корутундудан турат. Изилдөө иши машинкада басылган тексттин 298 бетинде баяндалган жана 28 таблицаны, 30 сүрөттү жана 175 аталышты камтыган библиографиялык тизмеден турат.

ИШТИН НЕГИЗГИ МАЗМУНУ

Киришүүдө диссертациянын темасынын актуалдуулугу, артыкчылыктуу илимий жана мамлекеттик программалар менен байланышы негизделет, изилдөөнүн максаттары жана милдеттери түзүлөт, алынган натыйжалардын илимий жаңылыгынын даражасы аныкталат. Алынган жыйынтыктардын экономикалык жана практикалык мааниси ачылып, коргоого алып чыгуучу негизги жоболор түзүлдү, изденүүчүнүн изилдөөгө кошкон жеке салымы баяндалды жана диссертациялык изилдөөнүн жыйынтыктарынын негизги жоболору сунушталды.

“Транспорт комплексинин структурасын түзүүнүн теориялык негиздери” аттуу биринчи бапта улуттук экономиканын инфраструктурасынын комплекстүү тармагы катары транспорттун ролун жана маанисин ачып берет, транспорттук инфраструктураны башкаруунун институционалдык негиздерин изилдейт, дүйнөлүк тажрыйбаны жана транспорттук инфраструктураны башкаруунун тенденцияларын изилдейт.

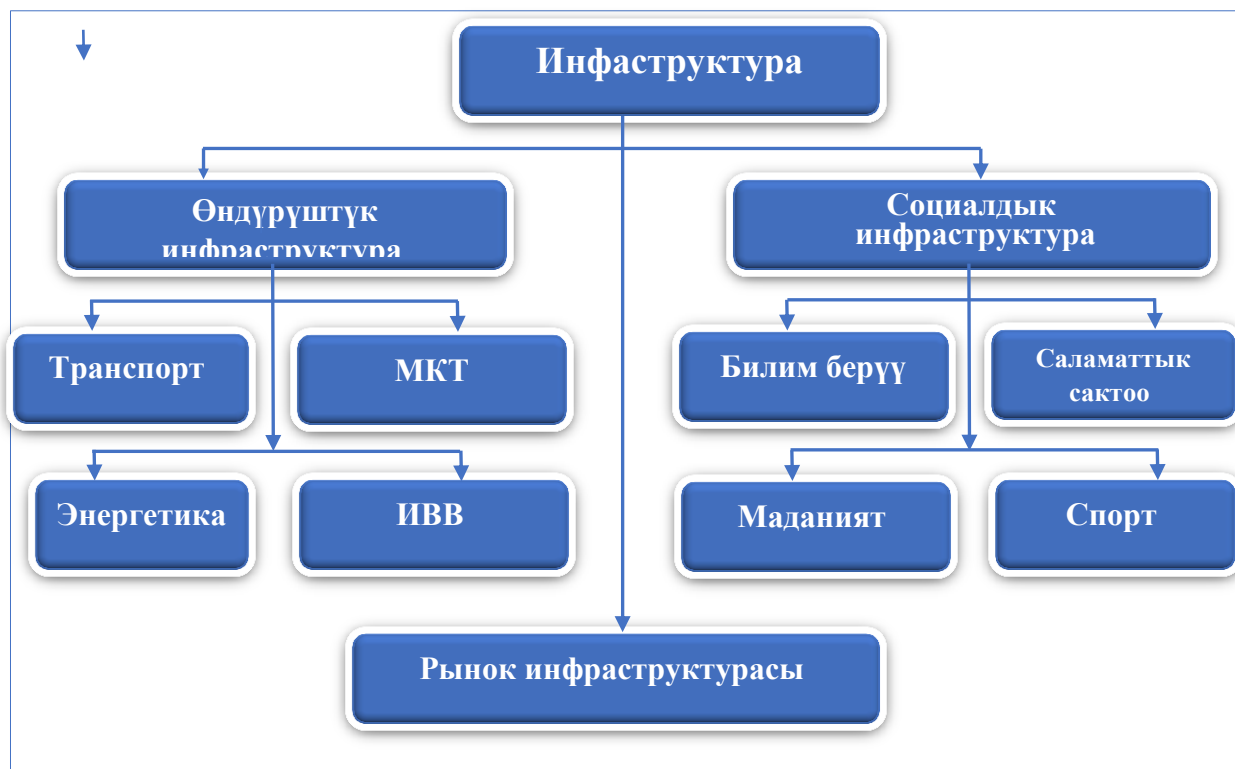
Бул диссертациялык изилдөөнү жүргүзүүдө инфраструктураны, анын ичинде транспорт тармагын өнүктүрүү проблемасына арналган илимий иштердин кеңири чөйрөсү пайдаланылган, алар КРнын төмөнкү окумуштууларынын эмгектеринде чагылдырылган: КР УИАнын академиги К. О. Оторбаев, КР УИАнын академиги Т. К. Койчуев, КР УИАнын мүчө-корр. Ш.

М. Мусакожоев, КР УИАнын мүчө-корр. Дж. С. Джаилов, э.и.д., профессор Т.К.Камчыбеков, э.и.д., профессор К. А. Атышов, г.и.д., профессора Т. С. Бобушев, э.и.д. Бакас уулу Б. жана транспорт экономикасы маселелери менен түздөн-түз алектенген Ж. Загулов, М.Молдустанов, Е. Е. Тогузбаев, Г. Т. Супаева жана Н. А. Троицкая, Е. В. Будрина, Д. Бэнистер, Дж. П. Родриг, К. Баттон ж.б.

Улуттук экономика - бул шарттуу түрдө бөлүнүүчү эки чөйрөнүн тармактарынын жыйындысы: өндүрүш чөйрөсү, ага материалдык продуктуларды өндүргөн бардык тармактар жана материалдык продуктуларды өндүрүүнү жана калкты тейлеген тармактарды бириктирген тейлөө тармактары кирет. Ар түрдүү өлкөлөрдүн экономикасынын структурасы өлкөнүн жана анын калкынын белгилүү бир аймакта жайгашкан жеринин, климатынын, географиясынын, рельефинин, тарыхый калыптанган муктаждыктарынын өзгөчөлүктөрү менен аныкталуучу олуттуу тармактык айырмачылыктарга ээ. Экономиканын тармактарынын түзүмү өз ара байланышкан табигый жана тарыхый факторлордун таасири астында гана эмес, саясий факторлордун таасири астында да калыптанат [Транспорт экономикасы [Текст] / академиялык бакалавриат үчүн окуу китеби жана практикум/ Е.В Будринанын ред. - Юрайт басмаканасы, 2019. – 366 б.]. Дж.П. Родриг жана Т. Нотебум “Транспорт жана экономикалык өнүгүү” деген өз эмгектеринде транспорт жана экономикалык өнүгүү ортосундагы өз ара байланышты изилдешкен [Rodrigue, J-P, Notteboom, T. Transportation and Economic Development [Электрондук ресурс]/ көрүү режими: (<https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/>). Экрандын башкы бетинде]. “Транспорттук инфраструктура жана региондук экономикалык өсүш” макаласында Дж. Хонг ж. б. [Hong, J., Chu, Z. & Wang, Q. Transport and infrastructure regional economic growth: evidence from China [Topic] / Transportation 38. - 737-752 (2011)] транспорт инфраструктурасы менен аймактык экономикалык өсүштүн ортосундагы байланышты изилдеген. Алар менен бирге, транспорт инфраструктурасы жана экономикалык өнүгүү жаатындагы башка иштердин авторлору [Rodriguez, J-P. (2020). The Geography of Transport Systems (5th Edition) [Topic] / New York: Routledge. - 456 pages. -Chapter 3-6] транспорт социалдык-экономикалык өнүгүүнүн негизги фактору болуп саналат деп ырасташат жана транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү экономикалык өсүшкө жана жумуш орундарын түзүүгө оң таасирин тийгизерин көрсөткөн маалыматтарды келтиришет.

Автор тарабынан жүргүзүлгөн изилдөөлөр көрсөткөндөй, инфраструктура-бул өндүрүштүк жана социалдык инфраструктураны камтыган экономиканын жана бүтүндөй коомдун иштешин камсыз кылган физикалык жана социалдык объектилердин, кызматтардын жана тутумдардын комплекси (1.1-сүрөт).

Өндүрүштүк инфраструктура экономиканын транспорт, энергетика, маалыматтык-коммуникациялык технологиялар (МКТ) жана суу менен камсыздоо жана саркынды сууларды чыгаруу (ССЧ) сыяктуу негизги тармактарын камтыйт, алардын башкы милдети — мейкиндикте адамдарды, жүктөрдү, энергияны, маалыматты жана сууну жылдыруу.



1.1-сүрөт. Инфраструктуралык комплекс

Булак: автор тарабынан иштелип чыккан

Социалдык инфраструктура-бул калктын жашоо сапатын жакшыртуу үчүн социалдык кызматтарга жана инструменттерге жеткиликтүүлүгүн камсыз кылган социалдык мекемелердин жыйындысы. Ал ар кандай билим берүү, медициналык, маданий жана спорттук мекемелерди, ошондой эле социалдык кызматтарды жана жарандардын укуктарын жана кызыкчылыктарын коргоого багытталган программаларды камтыйт.

Ошондой эле, рынок инфраструктурасына авторлор тарабынан киргизилген элементтерди изилдөөдө окумуштуулар окшош элементтерди мындай түрлөргө: рынок экономикасынын инфраструктурасына жана экономиканын инфраструктурасына, анын иштеши рыноктун нормалдуу ишин камсыз кылууга жана аны өнүктүрүүгө багытталган улуттук экономиканын бирдиктеринин жыйындысы болуп саналаары аныкталган.

Тоолуу өлкөлөрдө транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү жана башкаруу географиялык, климаттык жана техникалык шарттарга байланыштуу өзүнүн өзгөчөлүктөрүнө ээ. Кыргыз Республикасында транспортту өнүктүрүү көйгөйлөрүн изилдөө жергиликтүү реалдуулукту эске алуу менен транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнүн жана башкаруунун айрым өзгөчөлүктөрүн бөлүп көрсөтүүгө мүмкүндүк берди (1.2-сүрөт).



1.2-сүрөт. Транспорттук инфраструктураны башкаруунун өзгөчөлүктөрү

Булак: автор тарабынан иштелип чыккан.

Кыргыз Республикасында транспорттун жеткиликтүүлүгү өлкөнү туруктуу өнүктүрүү программасынын күн тартибиндеги негизги көйгөйлөрдөн бойдон калууда. Тоолор жана жолдордун начардыгынан улам кээ бир аймактарга жетүү кыйын болушу мүмкүн. Буга байланыштуу Кыргызстандын аймактарында транспорттун жеткиликтүүлүгүн жакшыртуу өкмөт жана бизнес үчүн артыкчылыктуу маселе бойдон калууда.

Өлкөнүн транспорттук комплексинин инфратүзүмүн өнүктүрүүнүн маанилүү индикатору катары региондук дүң продукту (РДП) пайдалануу максатка ылайыктуу, анткени ал транспортту өнүктүрүүнүн түпкү максатын, сапаттын жогорку деңгээлинде экономиканы жана калкты транспорттук кызмат көрсөтүүлөр менен камсыз кылуунун натыйжасында экономикалык мейкиндиктин байланышын чагылдырат.

“Транспорттук комплекстин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруунун методологиялык аспектилери” деген экинчи бөлүмдө ар кандай факторлорду талап кылган транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнү башкарууга методикалык ыкмалар, транспорттук инфраструктуранын натыйжалуулугун өлчөө ыкмалары изилденген, транспорттук инфраструктурага инвестициялар узак мөөнөттүү мезгилде мультипликативдик натыйжага ээ экени аныкталган.

Изилдөө объектиси транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу процесси болуп саналат.

Изилдөөнүн предмети болуп Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфратүзүмүн өнүктүрүүнү башкаруу процессинде пайда болгон башкаруучулук жана алар менен байланышкан социалдык-экономикалык мамилелердин жыйындысы эсептелет.

Изилдөөнүн жүрүшүндө экономикалык, тарыхый жана логикалык талдоо, эксперттик баа берүү ыкмалары колдонулган. Бул көйгөй боюнча колдонмо изилдөөлөр: транспорттук комплекстин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу боюнча программалар, концепциялар жана башка материалдар, мезгилдүү басма сөздө жарыялоолор, эл аралык уюмдардын отчеттору, КР статистикалык отчеттуулугунун материалдары колдонулган.

Транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнү башкаруу ар кандай факторлорду, анын ичинде экономикалык, социалдык, экологиялык жана

техникалык ойлорду эске алган системалуу мамилени талап кылаары аныкталган (2.1-сүрөт).



2.1-сүрөт. Транспорттук инфраструктураны башкарууга болгон системалуу мамиле

Булак: автор тарабынан иштелип чыккан

Ошентип, транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнү башкаруу ар кандай факторлорду эске алган методологиялык ыкманы талап кылат. Бул стратегиялык планды иштеп чыгууну, чыгымдарды жана натыйжаларды талдоону жана айлана-чөйрөгө тийгизген таасирин баалоону, кызыкдар тараптарды тартууну, долбоорду натыйжалуу башкарууну жана иштин мониторингин камтыйт. Ушул ыкмаларды колдонуу менен чечим кабыл алуучулар транспорттук инфраструктуранын туруктуу жана натыйжалуу өнүгүшүн камсыздай алышат, бул олуттуу экономикалык жана социалдык пайда алып келет.

Жалпысынан алганда, транспорттук объектилерди өнүктүрүү деңгээли көптөгөн экономикалык себептердин таасири менен аныкталат.

Азыркы учурда иштеп жаткан транспорт комплексинин инфраструктурасынын көрсөткүчтөрүн талдоонун натыйжасында көпчүлүк учурда алар транспорт инфраструктурасынын абалына баа берип, аны пайдалануу деңгээлин баалоого мүмкүндүк бербей тургандыгы аныкталган. Ошондуктан транспорттук комплекстин инфраструктурасынын деңгээлинин жаңы комплекстүү көрсөткүчү, РДПнын деңгээли жана иш менен камсыз болгон калктын саны менен тыгыз байланышта болгон деңгээл сунушталат.

Азыркы учурда, транспорттук башкаруунун эң натыйжалуу тутумдарынын бири болуп камтылган транспорт системасы (КТС) эсептелет, бул транспорттун ар кандай түрлөрү бири-бири менен натыйжалуу байланышкан мультимодалдык транспорттук тутумду билдирет. Бул жүктөрдүн автомобиль жана темир жол транспорту, порттор, жээк, ички суу транспорту жана жарандык авиация сыяктуу транспорттун ар кандай түрлөрү менен тоскоолдуксуз кыймылына алып келет.

Дүйнөнүн өсүп жаткан калкы жана көбүрөөк транспорт каражаттарына болгон муктаждык, учурдагы транспорттук инфраструктураларды жана мегапроекттерге болгон муктаждыкты жаратууда. Финансылык ресурстар чектелүү, ошондуктан натыйжалуу бөлүштүрүлүшү керек. Чыгымдарды жана натыйжаларды талдоодо транспорттук инфраструктураны туура баалоо ресурстарды натыйжалуу бөлүштүрүүгө жана аз ресурстар менен көбүрөөк иштөөгө мүмкүндүк берет [Heather Jones et al. Analysis [Topic] / Procedia - Social and Behavioral Sciences 111. – 2014. 400 – 409].

Инфраструктуралык долбоорду туура эмес пландаштыруу жана ишке ашыруу региондун экономикасына жана айлана-чөйрөсүнө терс таасир тийгизиши мүмкүн деген кеңири пикир бар. Айрым учурларда, инфраструктуралык инвестициялар ушул долбоорго түздөн-түз таасир эте турган жамааттарга коркунуч туудурушу мүмкүн [Kadyraliev, A.T. Investments in transport infrastructure as a factor of stimulation of economic development [Topic] / X International Scientific Siberian Transport Forum. - Transportation Research Procedia 63. – 2022. - 1359–1369].

Долбоордун өмүрү секторго жана жеке долбоорго жараша болот. Ал долбоор башталганда же тейлөө үчүн ачылганда башталат жана ал жабылганда бүтөт. Убакыт аралыгы жылдан чексиздикке чейин. Автомагистралдар, адатта, тынымсыз жакшыртылып, аларга чексиз өмүр берет, ал эми жабдуулар, адатта, мөөнөтү бүткөндөн кийин ыргытылат же жок кылынат. Имараттар жана транспорт каражаттары ортодо турат, анткени алар чексиз жаңыланып, куткарылып же бузулуп калышы мүмкүн. Чыгым-пайда талдоосу транспорт тармагындагы инвестицияларга карата колдонулганда, долбоордун сценарийинин божомолдору көбүнчө жашоонун чексиз маанилерине ээ экендигин эске алышы керек. Мамлекеттик инвестициялык долбоорлор үчүн долбоордун типтүү мөөнөтү төмөнкүдөй, 2.1-таблицанын маалыматтары.

2.1-таблица-Долбоордун инфраструктура секторлору боюнча орточо иштөө мөөнөтү

Сектор боюнча инфраструктура	Долбоордун мөөнөтү (жылдар)
Энергетика тармагы	25
Суу жана айлана-чөйрө	30
Темир жолдор	30
Жолдор	25
Порттор жана аэропорттор	25
Телекоммуникациялар	15
Өнөр-жай	10
Башка	15

Булак: [Heather Jones et al. Analysis [Topic] / Procedia - Social and Behavioral Sciences 111. – 2014. - 400 – 409]

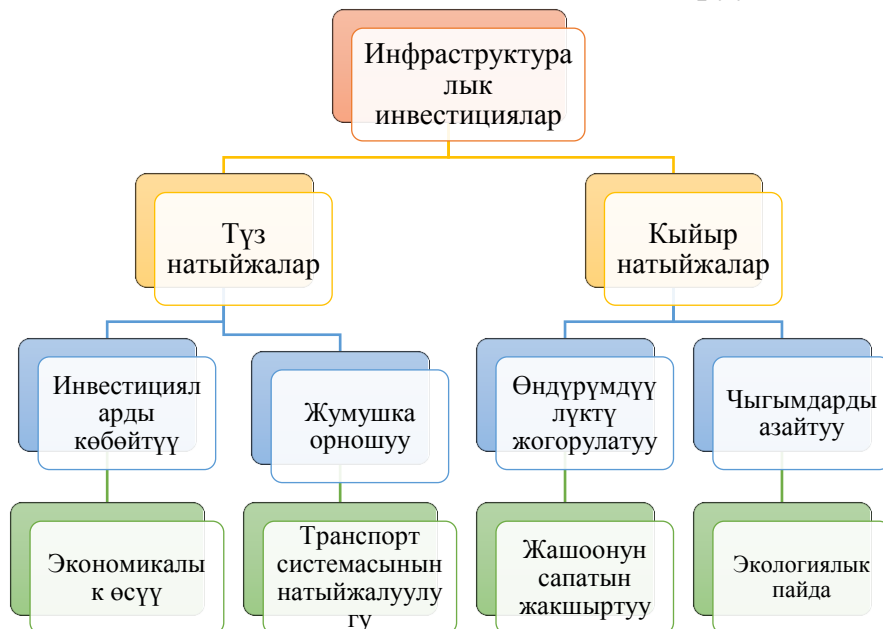
Инвестициялык долбоордун экономикалык жашоосу аны тейлөөнүн жылдык наркы аны алмаштыруунун жылдык наркынан ашып кеткенде аяктайт. Бул дагы эле колдонула турган активдерди рыноктук наркы боюнча сатуу же биротоло алмаштыруу жолу аркылуу токтотуу менен аяктайт.

Азыркы учурда подрядчынын мамлекет жана процесстин башка катышуучулары менен болгон мамилеси түп-тамырынан бери өзгөрүп жатат. Аткаруучу бардык иш-аракеттери үчүн толук материалдык жоопкерчилик тартат. Ошондуктан, экономикалык иштин бардык тармактарында мүмкүнчүлүктөрдү үзгүлтүксүз талдоо жана так аныкталган максатты аныктоо зарыл.

Транспорттук инфраструктурага инвестициялар экономикага түз жана кыйыр таасирин тийгизет (2.2-сүрөт). Инфраструктурага инвестиция узак мөөнөттүү мезгилде мультипликативдик эффектке ээ экени далилденген.

Белгилүү болгондой, АКШ президент Дуайт Эйзенхауэрден бери инфраструктурага инвестиция салуу менен экономикалык өсүштү тездетип келет. Мажбурланган бюджеттик секвестр учурунда федералдык жол трасттык фонду да кол тийгис чыгаша статьяларына бөлүнгөн. АКШ жумушсуздук менен күрөшүп жаткан биринчи жыл эмес, жол башкармалыгы ынандыра алат: анын эсеби боюнча, жол курулушуна жумшалган ар бир \$1 млрд 27,480 жаңы жумуш орундарын түзөт, алардын ичинен 6000 гана – түздөн-түз жол курулуштарында.

Жогоруда айтылгандарды эске алуу менен, транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүгө инвестициялар экономикалык өсүштү тездетүү, товарлардын жана кызмат көрсөтүүлөрдүн жеткиликтүүлүгүн жакшыртуу, өндүрүштүн натыйжалуулугун жогорулатуу жана товарларды ташууга чыгымдарды азайтуу сыяктуу экономикалык пайдаларга алып келиши мүмкүн деген тыянак чыгарууга болот.



2.2-сүрөт. Транспорттук инфраструктурага инвестициялоонун таасири.

Булак: автор тарабынан иштелип чыккан

Мында инвестициялык долбоорлордун экономикалык негиздемесиндеги маанилүү иш-чара болуп транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүгө болгон

муктаждыкты баалоо санала тургандыгын баса белгилөө маанилүү. Транспорттун кандай түрлөрү модернизациялоого муктаж экенин аныктоо зарыл, шондой эле, өлкөнүн жана региондордо өзүнчө транспорттук агымдардын көлөмүн аныктоо үчүн, региондор ортосундагы байланыш деңгээлин аныктоо керек.

“Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфраструктурасынын азыркы абалы” деген үчүнчү главада транспорт инфраструктурасынын өнүгүү деңгээли жана анын ташуулардын натыйжалуулугуна тийгизген таасири талданып, республикада транспорт инфраструктурасын өнүктүрүүнүн аймактык өзгөчөлүктөрү каралып, аныкталган.

Кыргыз Республикасынын экономикасы башка өлкөлөр сыяктуу эле автомобиль, темир жол, суу жана аба транспорттун камтыган транспорттук инфраструктурага көз каранды. Транспорттук иш-чаралар жана жүктөрдү сактоо ИДПнын 4,0% түзөт.

Автомобиль транспорту татаал географиялык жана климаттык шарттарга байланыштуу алдыңкы орунду ээлейт. Өкмөт өлкөнүн бардык аймактары менен коңшу өлкөлөрдүн ортосунда жыл бою байланышты камсыз кылуу үчүн тиешелүү инфраструктура менен бирге транспорттун бул түрүн өнүктүрүүнүн маанилүүлүгүн баса белгилейт. Айыл жеринде жана тоолуу аймактарда курч транспорт көйгөйлөрү бар жана транспорттун айлана-чөйрөгө тийгизген терс таасирин азайтуу үчүн күч-аракет талап кылынат.

Көп жылдардан бери Кыргыз Республикасы жолдордун, ооруканалардын, мектептердин, балдар бакчаларынын, администрациялык имараттардын, энергетиканын, суу жана жылуулук менен камсыздоо системаларынын жана башка инфратүзүм объекттеринин кейиштүү абалында көрүнгөн “инфраструктуралык тартыштыкты” баштан кечирүүдө. Инфраструктуранын сапатынын көрсөткүчтөрүнүн бири өлкөлөрдүн атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүнүн глобалдык индекси болуп саналат. Алсак, дүйнөнүн 133 өлкөсүнүн ичинен Кыргызстан экономиканын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгү боюнча 123-орунда турат. Инфраструктурага келсек, Кыргызстан жалпысынан инфраструктуранын сапаты боюнча 112-орунду, транспорттук инфраструктуранын сапаты боюнча 127-орунду, электр берүү линияларынын сапаты боюнча 125-орунду, телефон линияларынын сапаты боюнча 92-орунду ээлейт. Инфраструктуранын сапатынын төмөндүгү, өз кезегинде, коомго оор жүктү жүктөйт, анын өндүрүмдүүлүгүнүн төмөндүгү жана атаандаштыкка жөндөмдүүлүгү, калктын жашоо сапатынын төмөндүгү.

Эгерде 2016-жылы Кыргыз Республикасы транспорттук-логистикалык системаны өнүктүрүү боюнча дүйнөнүн 146 өлкөсүнүн ичинен 160-орунду ээлесе, 2022-жылы 108-орунду ээлейт. Бул тууралуу Евразия экономикалык комиссиясынын (ЕЭК) баяндамасында айтылат.

3.1-сүрөт. Жол сапатынын индекси жана LPI¹ индекси боюнча рейтинг,

¹ Logistics Performance Index (LPI) — это рейтинговый индекс для сравнительного анализа эффективности логистических систем стран мира, который составлялся Всемирным банком с 2007 года на основе всемирного опроса логистических операторов, который измеряет производительность по всей логистической цепочке поставок в стране

Булак: Дүйнөлүк банк

Транспорттук инфраструктуранын, татаал климаттык жана географиялык шарттардын жетишсиз өнүгүшүнөн улам, өзгөчө кыш мезгилинде Кыргызстанда транспорттук чыгымдар жогору. Натыйжада, жүк ташуу жай жүрүп, товарлардын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүнө терс таасирин тийгизет. Айыл чарбасында же өнөр жайда экспортко багытталган бизнес тез, ишенимдүү жана арзан транспорттук жана телекоммуникациялык байланыштарды талап кылат.

Акыркы он жылда өлкөбүз Кытай, ЕАЭБ өлкөлөрү жана башка чет өлкөлүк өнөктөштөр менен аймактык сооданы өнүктүрүүнүн аркасында өзүнүн транспорттук инфраструктурасын кыйла жакшыртты. Транспорт сектору тездик менен өсүп жаткан суроо-талапты канааттандыруу жана секторго инвестицияланган каржы ресурстарынын өнөкөт жетишсиздигин жоюу үчүн талыкпай иштеп жатат.

3.1-таблица - Кыргызстандагы жолдордун жалпы узундугу жана типтери

Жол түрү		Узундугу, км		Жөнгө салуучу орган
Жалпы пайдалануудагы жолдор	Эл аралык	~18,810	~4,163	Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлиги
	Мамлекеттик		~5,678	
	Жергиликтүү		~8,969	
Муниципалдык жолдор		15,272.35		Жергиликтүү өз алдынча башкаруу органдары
Бардыгы		~34,000		

Булак: КР Транспорт жана коммуникациялар министрлиги

Республикада 2021 – жылдын ичинде узундугу 216,9 километр болгон облустук жана жергиликтүү маанидеги автомобиль жолдору, айыл чарбасындагы ички чарбалык жолдор-151,0 километр ишке киргизилген. 3.1-таблицадагы маалыматтар ишке киргизилген.

Каралып жаткан мезгилдин ичинде автомобиль транспорту товарларды жана жүргүнчүлөрдү ташууда негизги ролду ойногон. Кыргызстанда темир жол, суу, аба жана түтүк сыяктуу транспорттун башка түрлөрү дагы эле жакшы өнүгө элек.

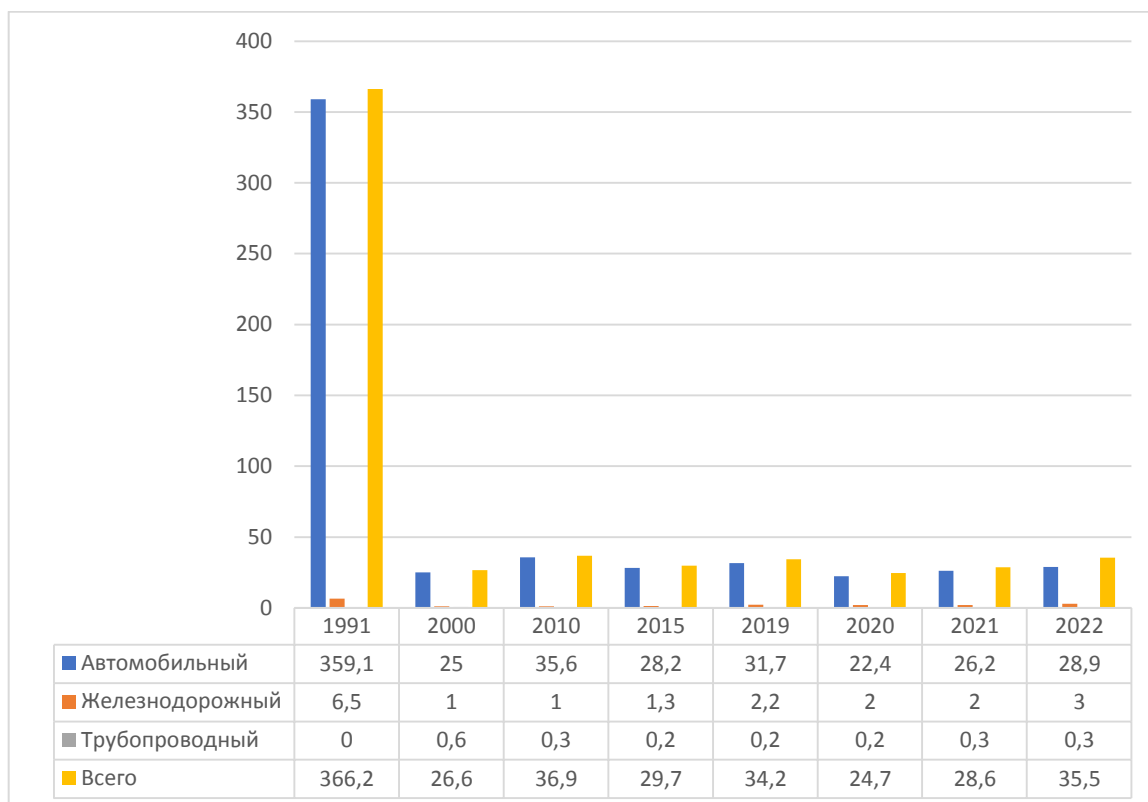
1990 - жылы автомобиль транспортунун үлүшүнө ташылган жүктөрдүн 97% дан ашыгы, 2000 - жылы - 94%, 2017-жылы-93%, 2019-жылы-92,7%, ал эми 2022-жылы-81,4% туура келген (3.1-сүрөт). Ташуулардын жалпы көлөмүндө автомобиль транспортунун үлүшүнүн акырындык менен бир аз төмөндөшү байкалат. Бул автомобиль транспорту менен жүк ташуунун кыскарышына байланыштуу.

КР Улуттук статистика комитетинин маалыматы боюнча, 2022-жылы транспорттун бардык түрлөрү менен 35 миллион тоннадан ашык жүк ташылган, бул 2021-жылга салыштырмалуу 6,9 миллион тоннага же 24,13% га көп, бул 2019-жылдын пандемияга чейинки көрсөткүчтөрүнөн ашып кетти.

Жалпысынан 2022-жылдагы изилдөөлөрдүн маалыматтары көрсөткөндөй, эл аралык автомобилдик жүк ташууларга суроо-талап кыйла өстү, өзгөчө Кыргыз Республикасынан Россияга экспорттук жүк ташуулар 72% га өстү.

Ошондой эле транспорттун бардык түрлөрү менен жүк ташуунун көлөмүнүн өсүшү өлкөнүн бардык региондорунда болду, бирок 2022-жылы кыйла олуттуу өсүш Ош жана Бишкек шаарларында болду, ал эми 2021-жылы кыйла олуттуу өсүш Чүй жана Ысык-Көл облустарында болду.

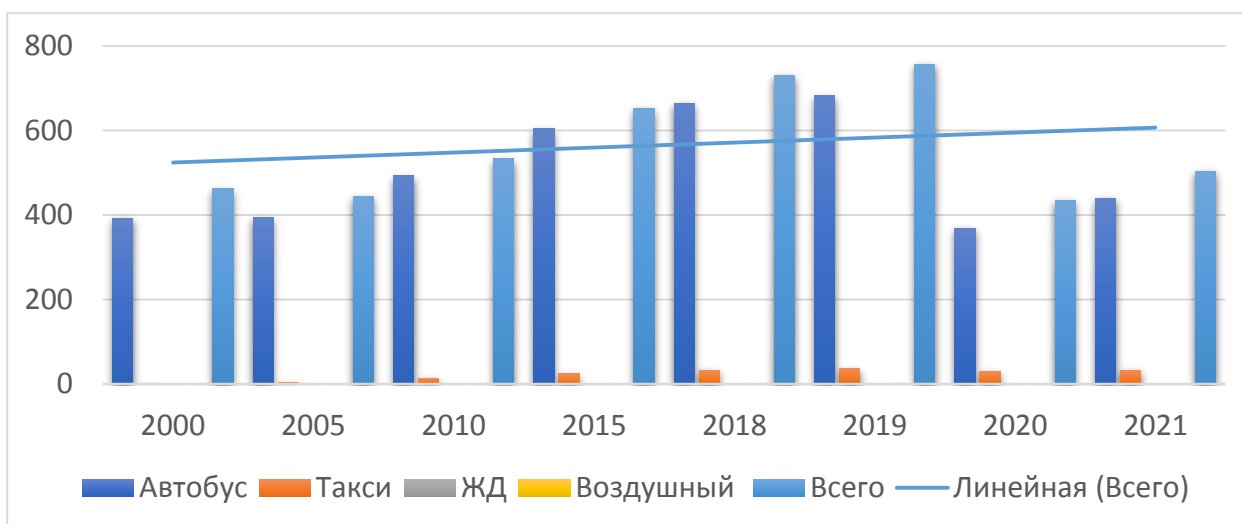
2021-жылы транспорттун бардык түрлөрү менен жүк ташуунун көлөмүнүн өсүшү республиканын ар бир аймагында белгиленди. 2021-жылы транспорттун бардык түрлөрүн ташуунун көлөмү 2020-жылга салыштырмалуу 218,5 миллион тонна километрге же 9% га өстү.



3.1-сүрөт. Кыргыз Республикасында транспорттун бардык түрлөрү боюнча жүк ташуу, млн тонна.

Булак: КР Улуттук статистика комитетинин маалыматы боюнча автор тарабынан эсептелген [Электрондук ресурс]/ Кыргызстан сандар менен. - Кирүү режими: www.stat.kg. – Экрандын башкы бетинде

Автомобиль транспорту жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү ташуу үчүн транспорттун басымдуу түрү болгон жана болуп кала берет. 1990-жылы жүргүнчүлөрдүн 84,6% автобустар ташыган. 2000 - жылы ал 84,9%, 2010 - жылы 92,4%, 2017-жылы 91,5%, 2022-жылы 93,7% түзгөн.



3.2 - сүрөт. Транспорттун бардык түрлөрү менен жүргүнчүлөрдү ташуу (млн. адамдар)

Булак: КР Улуттук статистика комитетинин маалыматы боюнча автор тарабынан эсептелген [Электрондук ресурс]/ Кыргызстан сандар менен. - Кирүү режими: www.stat.kg. - Экрандын башкы бетинде

Акыркы жылдары автобустар менен жүргүнчүлөрдү ташуу 92-94% деңгээлинде турукташты. Буга катар таксомотордук транспорттун популярдуулугун белгилей кетүү керек. 2001-жылдан бери бул көрсөткүч тынымсыз өсүүдө жана 2022-жылы 5,6 эсе 1994-жылдагы деңгээлден ашып кетти. Мындай өсүш темпи жүргүнчү жана жүк ташуучу транспорттун башка бир да түрүндө байкалган эмес. Жүргүнчүлөрдү темир жол, суу жана аба сыяктуу транспорттун башка түрлөрү менен ташуу кыйла төмөн (3.2-сүрөт).

Транспорттук инфраструктураны жакшыртуунун жана транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн сапатын жогорулатуунун аркасында өлкөнүн экономикасынын бардык тармактарында өнүгүү жана ага ылайык ИДПнын өсүшү байкалууда.

Жалпысынан өлкөнүн ИДПсынын 48% кызмат көрсөтүү чөйрөсүндө жана 38,7% гана товар өндүрүүдө түзүлөт. Транспорттук ишмердүүлүккө жана товарларды сактоого бардык кызматтардын болгону 3,9% туура келет. Бул жүк жана жүргүнчүлөрдү ташуу жана кампа логистикасы дагы эле жакшы өнүгө электигин көрсөтүп турат.

Ошондой эле, жол кыймылынын коопсуздугу транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү менен тыгыз байланышта. Жолдордун канааттандыруучулук эмес абалы жол кырсыктарынын негизги себептеринин бири болуп саналат. 2006-2022-жылдар аралыгында Кыргызстанда 94630 жол кырсыгы катталган, алардын 50% га жакыны Чүй облусуна жана Бишкек шаарына туура келет, 3.2-таблицадагы маалыматтар.

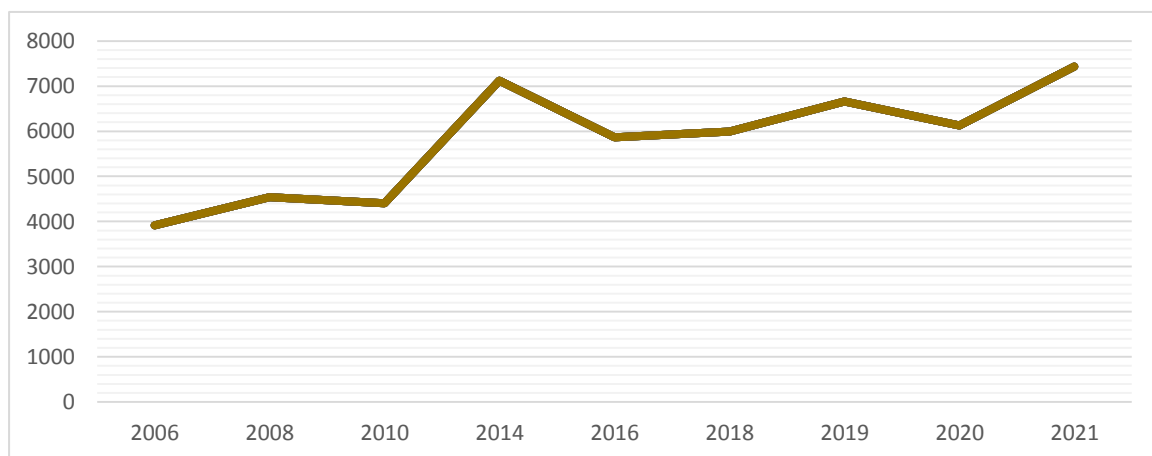
3.2-таблица-Кыргызстандагы жол-транспорт кырсыктарынын аймактар боюнча саны

Көрсөткүчтөрдүн аталышы	2006	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Кыргыз Республикасы	3 911	4 402	5 803	7 119	5 868	6 346	5 995	6 663	6 126	7 437
Баткен областы	162	204	228	285	291	214	205	246	245	339
Жалал-Абад областы	468	570	600	723	681	629	543	546	560	630
Ысык-Көл областы	355	384	421	444	472	449	361	365	389	474
Нарын областы	117	132	143	140	127	133	170	187	177	180
Ош областы	370	507	631	727	761	755	633	680	644	812
Талас областы	95	105	125	163	128	130	109	132	163	189
Чүй областы	1 074	1 190	1 506	1 657	1 621	1 355	1 229	1 364	1 294	1 602
Бишкек шаары	922	992	1 785	2 575	1 352	2 269	2 313	2 611	2 183	2 663
Ош шаары	348	318	364	405	435	412	432	532	471	548

Булак: КР Улуттук статистика комитетинин маалыматы боюнча автор тарабынан эсептелген [Электрондук ресурс]/ Кыргызстан сандар менен. - Кирүү режими: www.stat.kg. - Экрандын башкы бетинде

Жолдорду курууга, калыбына келтирүүгө жана реконструкциялоого карабастан, 2006-жылдан 2021-жылга чейин жол кырсыктарынын саны 2 эсеге өскөн. 2014-жылдан кийин жол кырсыктарынын саны борбор калаада кескин азайып, бирок өлкөнүн башка аймактарында дээрлик өзгөрүүсүз калган (3.3-сүрөт).

Кыргызстандын ички иштер министрлигинин маалыматы боюнча, 2017-2021-жылдары эле Кыргызстанда жол кырсыктарынан 4006 адам каза болгон. Төрт жылдын ичинде 32 миңден ашуун жол кырсыгы катталып, жалпысынан 49 639 адам ар кандай жаракаттарды алышкан.



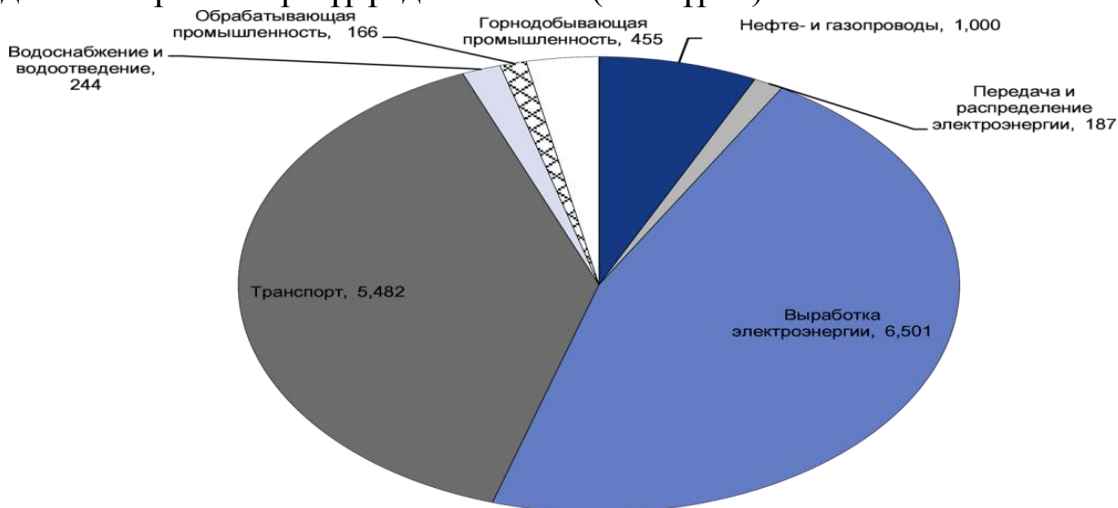
3.3-сүрөт. Кыргыз Республикасындагы жол-транспорт кырсыктарынын динамикасы

Булак: КР Улуттук статистика комитетинин маалыматы боюнча автор тарабынан эсептелген [Электрондук ресурс]/ Кыргызстан сандар менен. - Кирүү режими: www.stat.kg. - Экрандын башкы бетинде

Ошого карабастан, акыркы жылдары автотранспорттук инфраструктуранын жакшыруусу жүк жана жүргүнчүлөрдү ташуунун өсүшүнө олуттуу таасирин тийгизди, демек, ташуулардын орточо алыстыгынын

көбөйүшүнө да таасирин тийгизди. Ошол эле учурда бул тармакка гранттар жана кредиттер түрүндө инвестицияларды тартуунун аркасында жетишилгенин белгилей кетүү абдан маанилүү.

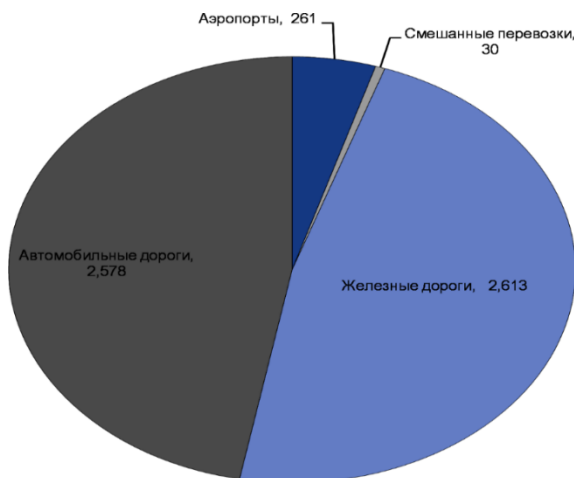
Алсак, 1992-2020-жылдар аралыгында Кыргызстандын жол-транспорт тармагына жалпысынан 2,68 миллиард доллар тартылган, бул бардык тартылган тышкы жардамдын 23,4% түзөт. Транспорт секторуна багытталган аталган сумманын ичинен \$405.56 млн (15.1%) грант түрүндө, калган \$ 2.27 млрд кредиттик каражаттар түрүндө алынган (3.4-сүрөт).



3.4-сүрөт. Секторлор боюнча Кыргыз Республикасындагы инфраструктуралык долбоорлор

Булак: ОЭСР. Миллиондогон АКШ долларында пландаштырылган жана курулуп жатат.

Транспорт тармагында темир жол долбоорлору курулуш этабында пландалган инфраструктуралык инвестициялардын жана инфраструктуралык инвестициялардын эң көп үлүшүн түзөт (56 пайыз), андан кийин автожол долбоорлору (37 пайыз) (3.5-сүрөт). Бирок эң ири долбоорлор 2,5 млрд АКШ доллары өлчөмүндөгү темир жол долбоорун кошпогондо, автожолдорго гана тиешелүү. АКШ, Ал Өзбекстанды Кытай менен Кыргыз Республикасы аркылуу байланыштырат.



3.5-сүрөт. Секторлор боюнча Кыргыз Республикасында транспорт чөйрөсүндөгү долбоорлор

Булак: ОЭСР. Миллиондогон АКШ долларында пландаштырылган жана курулуп жатат

Акыркы жылдары облустук жана жергиликтүү маанидеги асфальтталган 50 километрден ашык, жалпы мамлекеттик жана республикалык маанидеги 15 километрден ашык автомобиль жолдору жана айыл чарбасындагы 90 километрге жакын ички чарбалык жолдор пайдаланууга берилди.

Мындан тышкары, “Түштүк транспорттук коридор”, “Ош-Баткен-Исфана”, “Бишкек-Ош”, “Талас-Тараз-Суусамыр”, “Бишкек-Нарын-Торугарт” автожолдорун реабилитациялоо жана реконструкциялоо, “Түндүк-Түштүк” альтернативдик жолун куруу, ошондой эле “Борбордук Азияда жол байланыштарын жакшыртуу” долбоору боюнча иштер жүргүзүлдү.

Мында транспортко инвестициялардын жалпы көлөмүнүн 91 пайыздан ашыгы тышкы булактардын эсебинен каржыланган.

Жүргүзүлгөн изилдөө Кыргызстанда да, ЕАЭБ өлкөлөрүндө да автомобиль транспортунун ролу өсөт деген үмүттү актайт, айрыкча операторлорго сапаттуу жана ийкемдүү логистикалык кызматтар көрсөтүлсө. Автомобиль транспорту түздөн-түз атаандаш эмес, темир жол транспортуна кошумча катары каралышы керек. Тактап айтканда, автомобиль транспорту темир жол линиялары жок же темир жол айрым товарларга натыйжалуу кызмат көрсөтө албаган чек ара соодасы жана алыскы аралыкка ташуу үчүн колдонулушу керек.

“Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк транспорттук комплекстин инфраструктурасын башкаруу формасы катары” деген төртүнчү бөлүмдө МЖӨ моделдеринин негизги мүнөздөмөлөрү изилденген жана транспорт тармагындагы МЖӨнүн потенциалдуу катышуучулары аныкталган. Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк маселеси өтө актуалдуу болуп саналат, анткени, мамлекет менен жеке жактардын кызматташтыгынын бул модели социалдык-экономикалык өнүгүү үчүн чоң практикалык потенциалга ээ. Көптөгөн өлкөлөрдүн тажрыйбасы көрсөткөндөй, ал коомдук инфраструктураны өнүктүрүү үчүн ийгиликтүү колдонулушу мүмкүн жана натыйжада өлкөнүн атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүнүн деңгээлине олуттуу таасирин тийгизет.

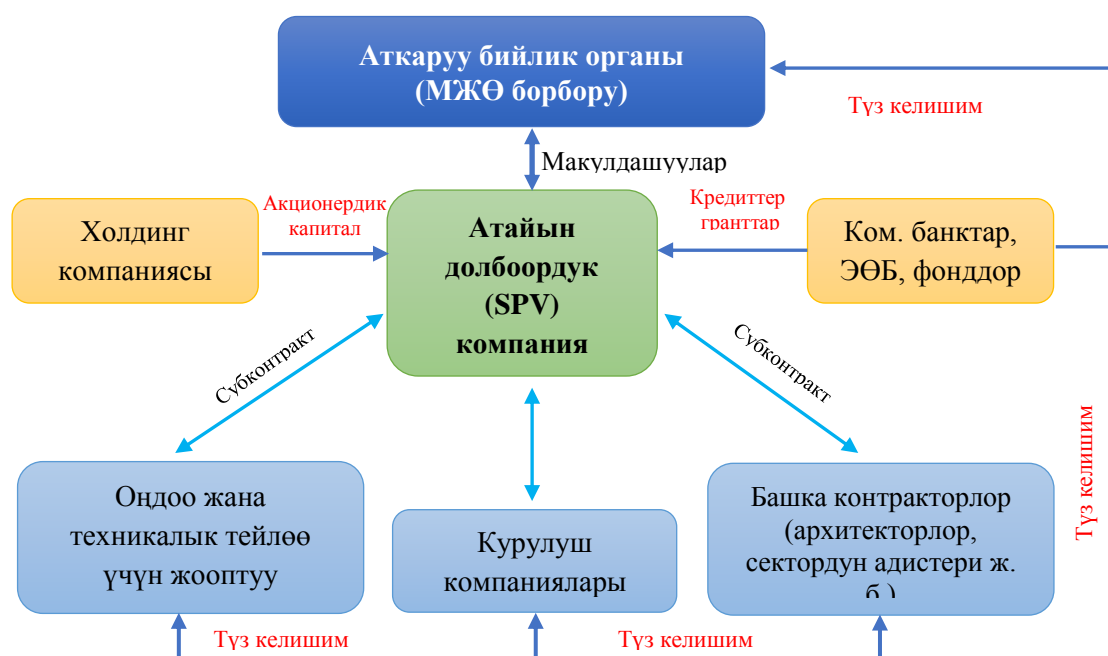
Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк өкмөттөр менен мамлекеттик кызмат көрсөтүү боюнча жеке субъекттердин ортосундагы келишимдик мүнөзгө ээ. Бул кызматты көрсөтүү үчүн зарыл болгон инфраструктураны өнүктүрүүнү камтышы мүмкүн.

Ар бир учурда, келишимдин түрү мамлекет менен жеке сектордун/инвестордун ортосунда ресурстарды бөлүштүрүүнү, тобокелдиктерди, жоопкерчиликти жана кирешелерди аныктайт. Инфраструктуралык долбоорлорду ишке ашырууда МЖӨнү колдонуу тиешелүү түрдө өзүнүн артыкчылыктарына жана кемчиликтерине ээ.

Экономика жана мамлекеттик башкаруу чөйрөсүндөгү МЖӨнүн негизги формаларына мамлекет менен бизнестин өз ара пайдалуу ар кандай формаларын киргизсе болот: мамлекеттик контракттар, ижара мамилелери, лизинг, мамлекеттик-жеке ишканалар, продукцияны бөлүштүрүү жөнүндө макулдашуулар (ПБМ), биргелешкен венчурдук компаниялар, концессиялык макулдашуулар ж. б. МЖӨнүн формасына жараша жеке компаниянын

милдеттерине долбоорлоо, куруу, эксплуатациялоо, ондоо жана МЖӨ объектисине карата ушундай түрдөгү башка иш кириши мүмкүн.

МЖӨ практикасын талдоодо көп учурда финансы секторуна тийиштүү көңүл бурулбайт. Жеке ишкерлер менен өкмөттүн ортосунда тобокелдиктерди бөлүштүрүү рычагтын натыйжасын жаратат, бул өз кезегинде каржы рыногунан карыздарды каржылоого мүмкүндүк берет. Финансылык институттарды тартуу көз карашынан алганда, дүйнөлүк практикада калыптанган МЖӨнү уюштуруунун типтүү схемасы төмөнкүдөй (4.1-сүрөт). Эгерде долбоор финансы рынокторунун талаптарын эске албастан структураланган болсо, анда МЖӨ долбоорлорунда жеке бизнестин мүмкүнчүлүктөрү эксплуатацияны башкаруу менен гана чектелет. Ошол эле учурда финансылык институттарды тартуу менен МЖӨнүн артыкчылыктарына финансылык сектор тарабынан долбоорлордун ишке ашырылышын натыйжалуу контролдоо кирет, ал чыгымдардын көбөйүшүнөн жана курулуш мөөнөттөрүнүн создуктурулушунан качууга жардам берет.



4.1.-сүрөт Дүйнөдөгү МЖӨнүн уюштуруу схемасы (ТӨМдү эске алуу менен)

Булак:[Е.М.Петрикова. Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк долбоорлорун ишке ашыруу боюнча аймактык жана жергиликтүү бюджеттердин мүмкүнчүлүктөрү [Текст]/ Е. М. Петрикова.- Каржы жана насыя 25 (457). - 2011)]. Автор тарабынан такталган жана толукталган.

Эреже катары, аткаруу органдары мамлекеттин атынан жеке сектордун консорциуму менен келишимге кол коюшат, ал үчүн атайын долбоордук (башкаруучу) компания (special purpose vehicle, SPV) түзүлөт. Келишим компанияны долбоорлоо, куруу, ондоо жана активдерди тейлөө сыяктуу мамлекеттик кызматтарды көрсөтүү үчүн жооптуу кылат. Бул атайын компания, өз кезегинде, бийлик менен түзүлгөн келишимден тышкары, эки

кошумча келишим түзөт: курулуш келишими жана ондоо жана колдоо келишими. Жеке сектордогу компаниялардын тобу, адатта, бир нече жеке инвесторлордон түзүлөт (адатта, бул курулуш компаниясы, эксплуатация жана кызмат көрсөтүү үчүн жооптуу компаниялар, ошондой эле, долбоорду ишке ашыруу үчүн насыя берген мүчөлөр).

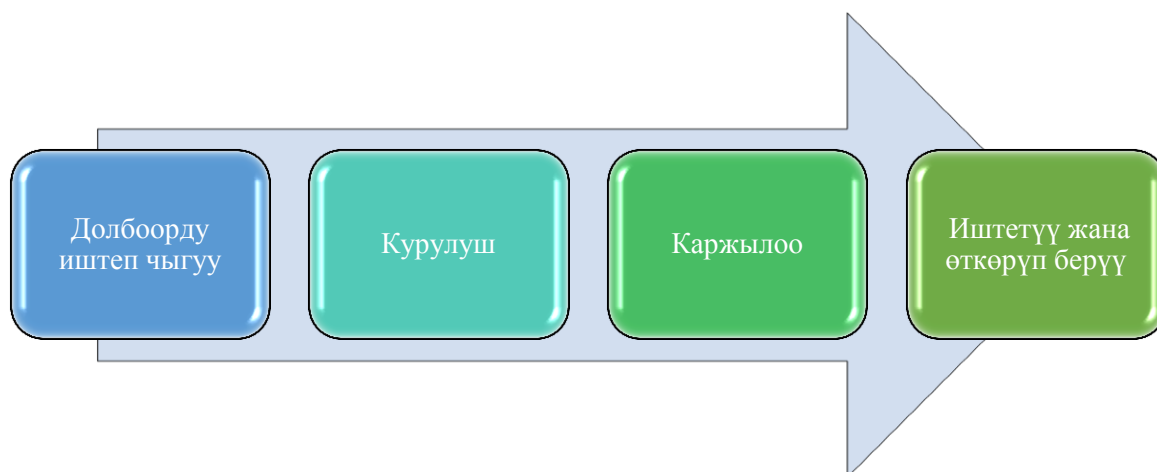
Дүйнөлүк тажрыйба көрсөткөндөй, МЖӨнүн эң кеңири таралган моделдери транспорт чөйрөсүндө, социалдык чөйрөдө (билим берүү, медицина ж. б.) ишке ашырылат, аларда концессиялык моделдерге жана башкарууга контракттарга негизделген МЖӨнүн формалары басымдуулук кылат. МЖӨнү тигил же бул секторлордо жайылтуунун формаларынын ар түрдүүлүгү, биринчи кезекте, өлкөдөгү ченемдик-укуктук базанын жана МЖӨнү жөнгө салуу системасынын өнүгүшүнө, инвестициялык долбоорлордун болушуна, аларды структуралаштыруу маданиятына жана тажрыйбасына, бул долбоорлорду каржылоону жана ачыктыкты камсыз кылуу боюнча өлкөдөгү финансы рынокторунун мүмкүнчүлүктөрүнө жараша болот.

Ар кандай инфраструктуралык долбоорлорду, атап айтканда БУУнун ТӨМ программасынын алкагында ишке ашыруу тенденциясын эске алуу менен глобалдык климаттык өнөктөштүк (МЖӨ) долбоорлорун ишке ашырууда маанилүү ролду ойногон эл аралык финансылык уюмдар жөнүндө баса белгилөө маанилүү. Бул уюмдар парник газдарынын эмиссиясын азайтууга жана климаттын өзгөрүшүнө ыңгайлашууга багытталган долбоорлорду каржылайт.

Эл аралык финансы уюмдарынын негизги милдеттеринин бири парник газдарынын чыгарылышын кыскартууга багытталган долбоорлорду колдоо болуп саналат. Бул үчүн алар жаңы технологияларды иштеп чыгууга жана ишке ашырууга, энергиянын натыйжалуулугун жогорулатууга жана кайра жаралуучу энергияны өнүктүрүүгө каражат беришет. Мисалы, глобалдык айлана-чөйрөнү коргоо фонду (ГАКФ) (ПФОС) айыл чарбасында, токой чарбасында, энергетикада, транспортто жана башка тармактарда парник газдарынын бөлүнүп чыгышын азайтуу боюнча долбоорлорду каржылайт.

Транспорт жаатында аныкталган көйгөйлөргө карабастан, Кыргызстанда МЖӨ долбоорлорун ишке ашыруунун келечеги бар.

МЖӨ долбоорун демилгелөө мамлекеттик органдар, жергиликтүү өз алдынча башкаруу органдары, иштин тиешелүү чөйрөсүндөгү мамлекеттик, муниципалдык ишканалар жана мекемелер же кызыкдар жактар тарабынан МЖӨ долбоорун ишке ашыруу ниети жөнүндө конкурсту уюштуруу боюнча ыйгарым укуктуу органга кат жөнөтүү жолу менен жүзөгө ашырылат. Азыркы учурда КР МЖӨ долбоорлорун ишке ашырууда БМЖ модели кеңири колдонула баштады (4.2-сүрөт).



4.2-сүрөт. КР МЖӨ (DBFOT) модели

Булак: КР МЖӨ долбоорлорун ишке ашыруунун негизинде автор тарабынан иштелип чыккан.

КР МЖӨ борборунун маалыматы боюнча 731 000 АКШ доллары суммасындагы транспорт жаатындагы (Бишкек шаарындагы коомдук транспортто электрондук билеттөө) долбоор ийгиликтүү ишке ашырылды. Долбоор DBFOT келишимдик моделинин алкагында ишке ашырылат (иштеп чыгуу, жеткирүү, каржылоо, эксплуатациялоо жана андан кийин мэриянын менчигине өткөрүп берүү келишими), келишимдин белгиленген мөөнөтү аяктагандан кийин (6 жыл) система муниципалдык менчикке өтөт. Жеке өнөк “BPC AG” (Швейцария) атынан уставдык капиталдагы үлүштөрдү төмөнкүдөй бөлүштүрүү менен жоопкерчилиги чектелген коомдун уюштуруу-укуктук формасында долбоордук компанияны (операторду) түздү: 25% (жыйырма беш пайыз) – “Бишкек жүргүнчүлөрдү ташуучу автотранспорт ишканасы” муниципалдык ишканасы; 75% (жетимиш беш пайыз) – “BPC” холдинг компаниясы.

Бирок, МЖӨ жаатындагы ченемдик-укуктук актылардын жана ага байланыштуу башка мыйзамдардын жетик эместиги долбоорду толук ишке ашырууга даде тоскоолдук кылууда.

Ошондуктан, бүгүнкү күндө Кыргыз Республикасында МЖӨнү андан ары өнүктүрүүнү камсыз кылуу үчүн зарыл болгон мыйзамдык базаны жана МЖӨ саясатын өркүндөтүүгө көбүрөөк көңүл бурууну талап кылат.

Кыргыз Республикасында мамлекеттик-жеке өнөктөштүктү өнүктүрүүнүн 2022-2026-жылдарга карата программасынын негизги максаттарынын бири (Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 30-жылдын 2022-июнундагы, 353-жылдагы токтому) инвестициялык климатты жакшыртуу жана транспорттогу рыноктук мамилелерди өнүктүрүү болуп саналат. Бул максатка жетүүнүн натыйжалуу каражаты болуп МЖӨ таанымал болот, аны колдонуу транспорт тармагынын инвестициялык жагымдуулугун жогорулатууга, орто мөөнөттүү келечекке болжолдонгон анын ишинин сандык жана сапаттык көрсөткүчтөрүнө жетишүү үчүн зарыл болгон капиталдын агымын камсыз кылууга мүмкүндүк берет.

МЖӨ аркылуу чет өлкөлүк инвесторлордун көңүлүн да тартууга болот, бул логистикалык борборлорду өнүктүрүүнү тездетүүгө жана Кыргызстандын экономикасына инвестицияларды көбөйтүүгө жардам берет.

Чыгыш менен Батыштын ортосундагы транспорттук коридорлордун кесилишиндеги Кыргыз Республикасынын географиялык абалы ички жана транзиттик ташууларды көбөйтүү үчүн колдонуудагы автотранспорттук коридорлорду пайдаланууда өлкө үчүн олуттуу потенциалды түзөт. Темир жол транспорту дагы эле өнүгүүнү талап кылгандыктан, эл аралык автотранспорттук коридорлор товарлардын, кызмат көрсөтүүлөрдүн региондук рынокторуна жетүүнүн негизги каражаты, ошондой эле өлкөнүн ичиндеги негизги экономикалык борборлордун ортосундагы байланыш каражаты болуп саналат.

Соода-логистикалык борборлорду өнүктүрүү МЖӨнүн негизинде мүмкүн, ал бардык кызыкдар тараптардын катышуу мүмкүнчүлүгүн кеңейтүүгө мүмкүндүк берет.

Кыргызстанда 2022-2026-жылдар аралыгында 100 млрд сомго мамлекеттик-жеке өнөктөштүк принциби боюнча долбоорлорду ишке ашыруу пландаштырылган, 4.1-таблицадагы маалыматтар.

4.1-таблица-2022-2026-жылдарга МЖӨ долбоорлору.

Секторлор	Долбоорлордун саны	Долбоордун суммасы
Энергетика тармагы	5 проектов	30 млрд сомов
Саламаттыкты сактоо тармагы	5 проектов	10 млрд сомов
Транспорт жана коммуникациялар	5 проектов	25 млрд сомов
Билим берүү тармагы	7 проектов	5 млрд сомов
муниципалдык түзүмдөр	10 проектов	15 млрд сомов
Маданият жана спорт	10 проектов	5 млрд сомов
Айыл чарба	5 проектов	8 млрд сомов

Булак: КР МЖӨ борборунун маалыматы боюнча

Белгилей кетсек, аталган пункттар боюнча жаңы долбоорлор менен толуктоо мүмкүн. 2023-жылга 599 млн АКШ долларына тогуз долбоорду иш жүзүндө ишке ашыруу пландаштырылган, бул 50 млрд.сомдон ашыкты түзөт, 4.2-таблицадагы маалыматтар.

4.2-таблица. 2022-2026-жылдарга КР Транспорт жана коммуникациялар чөйрөсүндөгү МЖӨ долбоорлору.

№	Долбоордун аталышы	Долбоордун суммасы
1	Төө-Ашуу ашуусунда альтернативдүү тоннелдин курулушу	234 млн доллар
2	Түндүк айланма автомобиль жолун реконструкциялоо	210 млн доллар
3	Өзгөнгө айланма жол куруу	12 млн доллар

Булак: КР МЖӨ борборунун маалыматы боюнча

Мындай долбоорлорду иштеп чыгуунун максаты узак мөөнөттүүлүк, тармактык жана мамлекеттик тарифтик саясат бөлүгүндө мамлекеттик жөнгө

салуунун комплекстүүлүгү, транспорт комплексин өнүктүрүүгө инвестицияларды тартуу үчүн шарттарды камсыз кылуу принциптерине негизделген каттамдын бардык түрлөрүндө (алыскы, шаар четиндеги) калкты транспорт менен тейлөөнү уюштуруунун жаңы моделин түзүү болуп саналат.

Транспорттук инфраструктуранын долбоорлорун ишке ашыруу үчүн заманбап МЖӨ концепциясы тобокелдиктерди бөлүштүрүүгө, акчанын баасына, узак мөөнөттүү багытка, натыйжаларга негизделген келишимдерге, ачыктыкка жана отчеттуулукка жана ийкемдүүлүккө негизделген мамлекеттик жана жеке сектордун өнөктөштүгүн камтыйт. Эгерде МЖӨ натыйжалуу ишке ашырылса, олуттуу пайда алып келиши мүмкүн, анын ичинде инфраструктуранын сапатын жакшыртуу, натыйжалуулукту жогорулатуу жана мамлекеттик сектор үчүн чыгымдарды азайтуу.

“Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу стратегиясы” аттуу бешинчи главасында экономикалык-математикалык ыкмаларды колдонуу менен транспорт инфраструктурасын өнүктүрүүнүн болжолу жасалды.

Транспорттук моделдөө-бул транспорттук пландаштыруу чөйрөсүндө колдонулган эң натыйжалуу куралдардын бири. Ал милдеттердин кеңири спектри үчүн оптималдуу чечимдерди табууга мүмкүндүк берет-транспорт секторунун ишин, транспорттук жана жөө жүрүүчүлөрдүн кыймылын, коомдук транспорттун ишин, жол кыймылын уюштурууну оптималдаштыруу жана, албетте, транспорттук инфраструктура объекттерин реконструкциялоого жана курууга инвестицияларды негиздөө (5.1-сүрөт).



5.1-сүрөт. Транспорттук инфраструктураны моделдөө

Булак: [С Ф Каморников Эконометрика [Текст] / Ф. С. С. Каморников// окуу куралы. - 2012. – 262 б, (20-бет)]. Автор тарабынан такталган жана толукталган.

Моделдештирүүдө төмөнкү милдеттердин топтору чечилет:

изилдөө объектисинин транспорттук инфраструктуранын натыйжалуулугун талдоо жана баалоо;

изилденип жаткан транспорттук инфраструктурадагы агымдарды болжолдоо;

изилденип жаткан транспорт инфраструктурасы үчүн чечим кабыл алуу сценарийлерин иштеп чыгуу;

транспорттук инфраструктуранын келечектүү пландарын жана иштөө схемаларын иштеп чыгуу;

учурдагы транспорттук инфраструктураны башкарууну оптималдаштыруу.

Транспорттук инфраструктура менен аймактын экономикасынын ортосунда күчтүү өз ара көз карандылык бар, ал теориялык жана эконометрикалык негиздемени талап кылат. Транспорттук инфраструктура региондун экономикалык өнүгүүсүнө макро деңгээлде да комплекстүү таасирин тийгизет, аны өнүктүрүүнүн векторун белгилейт, ошондой эле, инфраструктуралык объекттерди пайдаланууну өзү аныктаган айрым фирмаларга карата колдонулат.

Региондун экономикасы ошондой эле бир нече каналдар аркылуу транспорттук инфраструктурага таасирин тийгизет: транспорттук инфраструктуранын объектилерин куруу үчүн эмгек, материалдык-техникалык ресурстарды кеңейтет, транспортко суроо-талапты түзөт; региондук бийликтер транспорттук агымдарды башкарат жана жөнгө салат, транспорттук инфраструктурага бюджеттик инвестицияларды жүзөгө ашырат.

Жакшы өнүккөн транспорттук инфраструктура жаңы ишканаларды жана инвестицияларды тарта алат, бул экономикалык активдүүлүктүн өсүшүнө жана жумуш орундарынын түзүлүшүнө алып келиши мүмкүн. Бул ошондой эле транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүгө жана тейлөөгө мындан аркы инвестициялар үчүн колдонула турган салыктык кирешелердин көбөйүшүнө алып келиши мүмкүн.

Транспорттук инфраструктура менен региондун экономикасынын өз ара таасирин талдоо жана теориялык түшүнүктөрдү тастыктоо үчүн корреляциялык анализ колдонулган. Бул талдоонун негизги милдети транспорттук инфраструктуранын иштешинин жана өнүгүүсүнүн түз жана кыйыр көрсөткүчтөрүнүн жана региондун социалдык-экономикалык көрсөткүчтөрүнүн ортосундагы байланыштын бар экендигин аныктоо жана анын тыгыз деңгээлин аныктоо болду. Көп регрессиялык теңдеменин параметрлерин баалоо үчүн МНК, 5.1-таблицанын маалыматтары колдонулат.

Аймактын экономикалык өнүгүүсүнө транспорттук объектилерди таасири жөнүндө гипотезаны эмпирикалык тастыктоо үчүн, биз эконометрикалык изилдөө жүргүзгөн. Бул изилдөөнүн негизги милдети - региондун экономикасына транспорттук объектилер иштөөсүнүн ар кандай параметрлеринин таасирин баалоо. Изилдөөнүн эмпирикалык базасы Кыргыз Республикасы боюнча 2010-2022-жылдар аралыгындагы УСК тарабынан берилген маалыматтар болду. Тандоо 7 көрсөткүч менен көрсөтүлөт.

5.1-таблица-КР транспорттун негизги экономикалык көрсөткүчтөрү

	Регионалды к дүң продукту (РДП) учурдагы бааларда	Жеке менчик ээлеринин катталган жеңил унааларын ын саны	Темир жол жүк ташуусу унун жүгүрт үлүшү	АТ аркылуу у жүк ташуун ун жүгүрт үлүшү	Темир жол аркылуу у жүргүн чүлөрдү ташуу	Автомоб иль транспор тунун жүргүнчү лөрдү ташуусу (автобуст ар, кичи автобуст ар жана таксилер)	Жол- транспо рт кырсыкт ары (ЖТК) катталган	алардын ичинен каза болгону, адам
	(млн. сом)	(бирдик)	(млн. тонно- киломе тр)	(млн. тонно- киломе тр)	(млн. адам)	(млн. адам)	бирдик	адам
	у	х1	х2	х3	х4	х5	х6	х7
2010	220 369,3	332 326	737,7	1 281,5	711,3	7 108,3	4 402	985,0
2011	285 989,1	352 699	798,3	1 302,8	596,9	7 282,7	4 813	1 018,0
2012	310 471,3	384 545	922,7	1 371,5	549,2	7 863,4	5 803	1069
2013	355 294,8	749 419	1 001,7	1 392,0	407,0	8 145,4	7 492	1217
2014	400 694,0	843 249	1 010,0	1 264,7	318,2	8 471,4	7 119	1022
2015	430 489,4	792 931	917,8	1 401,7	286,6	8 910,0	7 066	1060
2016	476 331,2	879 277	807,0	1 501,3	283,6	9 385,3	5 868	938
2017	530 475,7	894 947	937,3	1 527,1	313,9	9 500,5	6 346	907
2018	569 385,6	989 951	950,7	1 624,0	326,1	9 948,0	5 995	716
2019	619 102,7	1 030 758	870,4	1 841,9	360,5	12 886,3	6 663	759
2020	601 820,3	1 052 670	937,5	1 275,4	72,4	7 341,5	6 126	754
2021	739 818,5	1 076 420	1 003,1	1 348,4	255,2	9 090,6	7 437	868
2022	33 491,4	1 113 030	1 013,1	1 451,0	267,1	9335,6	7 041	799,1

Булак: КР Улуттук статистика комитетинин маалыматы боюнча автор тарабынан эсептелген [Электрондук ресурс]/ Кыргызстан сандар менен. - Кирүү режими: www.stat.kg. - Экрандын башкы бетинде

Өлкөнүн экономикасы үчүн экономикалык ишмердүүлүктүн тигил же бул түрүнүн маанилүүлүгүн мүнөздөөчү өзөктүү көрсөткүч болуп, анын РДПсын түзүүгө кошкон салымы эсептелет. Транспорттук инфраструктура РДПнын түзүмүндөгү ар бир элементке таасирин тийгизет. Товарлардын, жумуштардын, кызмат көрсөтүүлөрдүн наркынын курамына транспорттук чыгымдар киргизилет, алардын көлөмү транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү деңгээли менен аныкталат. Ошондуктан, биринчи көз каранды өзгөрмө үчүн регионалдык дүң продукт (РДП) учурдагы бааларда (Y) кабыл алынган.

Экономикалык-математикалык моделге түшүндүрүүчү өзгөрмөлөр катары ушундай көз карандысыз факторлорго төмөнкү моделдер кирет: жеке менчик ээлеринин катталган жеңил автомобилдеринин саны (x_1); ТЖ жүк ташууну жүгүртүү x_2 ; АТ (x_3); жүк ташууну жүгүртүү; ТЖ (x_4); жүргүнчүлөрдү ташуу; автомобиль транспорту менен жүргүнчүлөрдү ташуу (автобустар, кичи автобустар жана таксилер) (x_5); ЖТК (x_6); болгон; ЖТК учурунда (x_7) адам каза болгон. 5.2-таблица маалыматтары.

$$Y = 828769,22 + 0,14x_1 - 556,26x_2 + 172,15x_3 + 227,34x_4 - 50,02x_5 \\ + 174,54x_6 - 1009,54x_7$$

Бул моделде аныктоо коэффициенти $R^2 = 0,93$ Бирок, корреляциялык матрица x_2 жана x_6 , x_3 жана x_5 факторлорунун ортосунда мультиколлинеардуулуктун бар экендигин көрсөтөт. Демек, курулган моделди жакшыртуу үчүн, анча маанилүү эмес себептерден улам, мисалы, x_4 жана x_7 , сыяктууларды чыгарып салабыз. 5.3-таблица маалыматтары.

$$Y = 54546,21 + 0,55x_1 + 525,71x_2 - 321,71x_3 + 48,31x_4 - 73,84x_5$$

Көз карандысыз факторлордун жыйындысы натыйжаны 88% га түшүндүрөт (детерминация коэффициенти), бул кыйла жогору. Бирок, x_3 жана x_5 , x_2 жана x_6 факторлорунун ортосундагы күчтүү байланыш алынган моделдин жетишсиздигине алып келет. Моделди жакшыртуу үчүн биз x_2 жана x_6 , маанилүү эмес факторлорду жокко чыгарабыз. 5.4-таблица маалыматтары

$$Y = 30247,1 + 0,54x_1 - 27,62x_2 + 6,43x_3$$

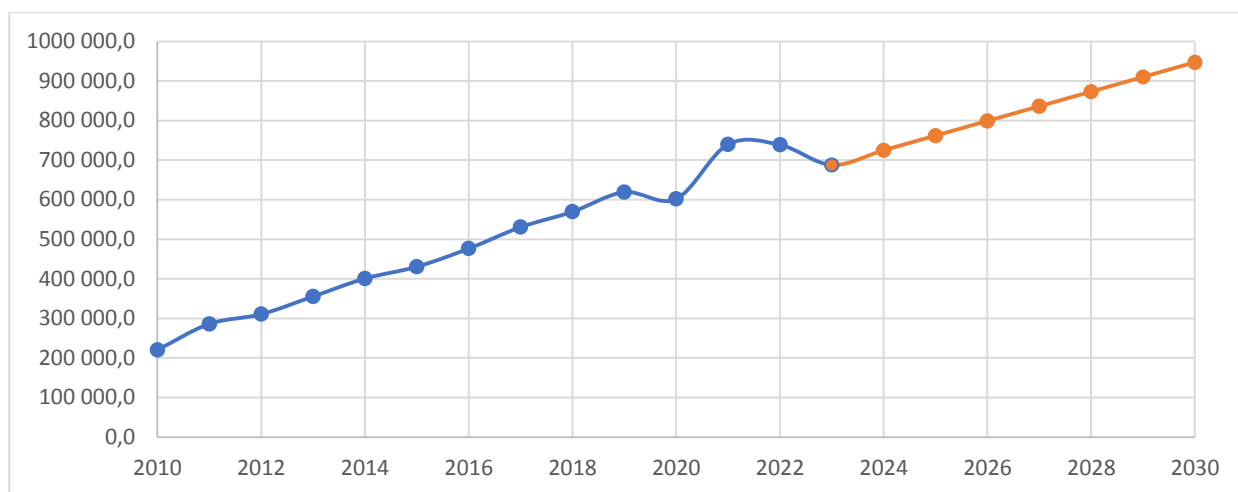
Корреляциялык таблицада $R^2 = 0,85$, факторлорунун ортосундагы адекваттуу байланыш көрсөтүлгөн, башкача айтканда, натыйжаны 85% түшүндүрөт.

Транспорттук инфраструктураны башкаруунун негизги көйгөйү анын өнүгүү деңгээлин өлчөө үчүн адекваттуу инструменттердин жоктугу болуп саналат. КР боюнча динамикада статистикалык маалыматтардын ачык жеткиликтүүлүктө болушу тийиштүү деңгээлде изилдөө мүмкүнчүлүгүн аныктайт. Транспорттук инфраструктурага мисалы, катуу капиталган АЖ узундугуна тиешелүү көптөгөн маалыматтар, өркүндөтүлгөн каптоо менен АЖ көлөмү, транспорт секторундагы инвестициялардын көлөмү, АЖ тыгыздыгы ж. б. жашыруун, транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнүн адекваттуу моделин түзүү жана анын өлкөнүн экономикасын өнүктүрүүгө тийгизген таасири болушу мүмкүн эмес. Ошентсе дагы, ачык маалыматтарды моделге киргизүү менен өлкөнүн транспорттук инфраструктурасынын өнүгүү деңгээлин аныктоого мүмкүндүк берди.

Бул көйгөйдү чечүү үчүн транспорт инфраструктурасын өнүктүрүү деңгээлин интегралдык баалоо инструментарийин түзүү талап кылынат, ал анын иштешинин ар кандай аспектилерин камтууга жана бүтүндөй алганда өлкөнүн транспорт комплексин өнүктүрүүнүн учурдагы проблемаларын жана келечектерин комплекстүү көрүүнү түзүүгө мүмкүндүк берет.

РДП социалдык-экономикалык өнүгүүнүн контекстинде транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнүн критерийи катары. РДПнын өсүшүнүн жана транспорттук инфратүзүмдүн өнүгүшүнүн өз ара таасири бар болгондуктан,

кайтарым байланышты, б. а. транспорттук инфратүзүмдү РДПнын өсүшүнө карата өнүктүрүүнү аныктоо зарыл (5.2-сүрөт).



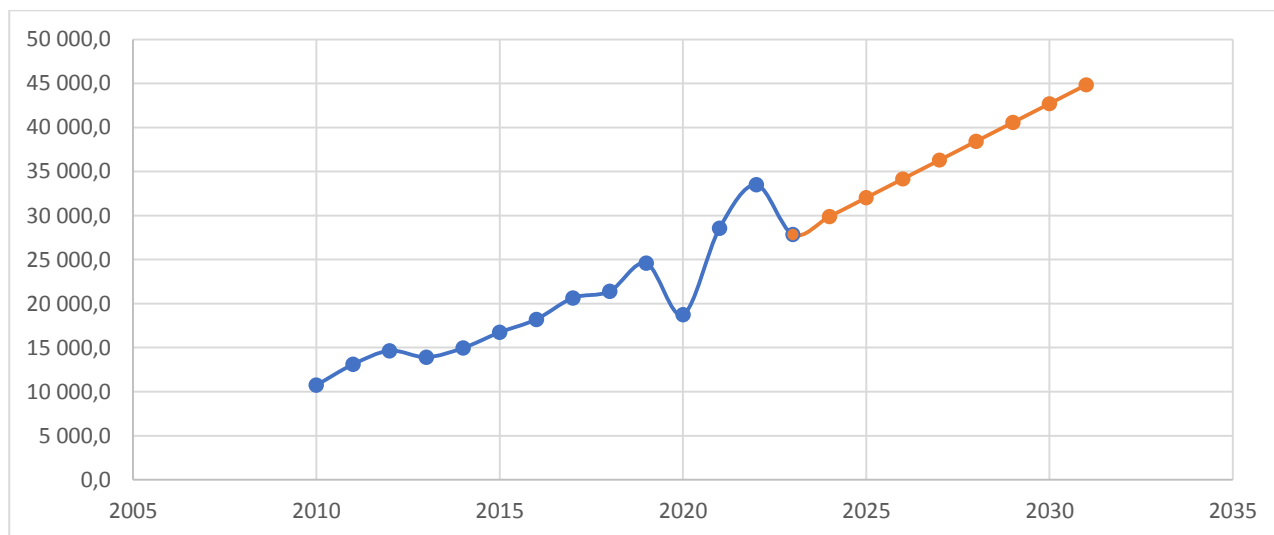
5.2-сүрөт КР РДПнын өсүшүнүн болжолу, млрд. сом

Булак: автор тарабынан түзүлгөн

Транспорттук инфраструктуранын өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүнө тийгизген таасири жөнүндө божомолду эмпирикалык жактан ырастоо үчүн биз эконометрикалык изилдөө жүргүздүк. Бул изилдөөнүн негизги милдети - Кыргыз Республикасынын экономикасында транспорттук инфраструктуранын иштешинин ар кандай параметрлеринин таасирин баалоо. Изилдөөнүн статистикалык базасы КР боюнча 2010-2022-жылдар аралыгындагы маалыматтар болду. 7 көрсөткүч аркылуу тандоо берилди. Биздин моделибизде, көз каранды өзгөрмө-учурдагы баада (Y2) "Транспорттук иш-аракеттер жана жүктөрдү сактоо" ишмердүүлүгүнөн келип чыккан дүң продукт. Моделде биз суу, аба, түтүк өткөргүч сыяктуу транспорттун түрлөрүнөн абстракцияланабыз, анткени, алар транспорттук инфраструктуранын өнүгүү көрсөткүчтөрүндө аз гана үлүшкө ээ. Моделдеги түшүндүрүүчү өзгөрмөлөр же факторлор катары төмөнкүлөр тандалат. 5.6-таблицанын маалыматтары.

Транспорттук ишмердүүлүктөгү жана жүктөрдү учурдагы бааларда сактоодогу ИДПнын графиги болжолдонгон мезгилге карата өсүш динамикасын көрсөтөт (5.3-сүрөт).

Бирок, эсептөө 2023-жылдын мезгилине төмөндөөнү көрсөтөт, бул талдануучу мезгил үчүн өнүгүү тенденцияларынын мурунку көрсөткүчтөрү менен байланыштуу болушу мүмкүн.



5.3-сүрөт. Транспорттук ишмердүүлүктө жана жүктөрдү сактоодо ИДПнын болжолу

Булак: автор тарабынан түзүлгөн

Алынган экономикалык-математикалык моделдин практикалык мааниси экономиканы өнүктүрүүнүн негизги көрсөткүчтөрүн берилген өзгөртүү үчүн транспорттук инфраструктуранын ишмердүүлүгүнүн кандайдыр бир аспектидин мүнөздөөчү түшүндүрүүчү өзгөрмөнүн (ИДП) башкаруучулук таасиринин натыйжасында зарыл болгон өзгөрүүнү аныктоо мүмкүнчүлүгүндө турат.

Акыркы 12 жыл үчүн транспорт ишмердүүлүгүндө жана жүктөрдү сактоодо ИДПнын динамикасы (млн.сом) 2030-жылга чейин болжолдоонун үч сценарийи боюнча туруктуу өсүштү көрсөттү. 5.1-таблицанын маалыматтары.

Коронавирус эпидемиясы ИДПнын транспорттук ишмердүүлүктөгү жана жүктөрдү сактоодогу өнүгүү тенденциясына таасирин тийгизди, дүйнөлүк жана улуттук экономиканын деңгээлиндеги ар кандай олку-солкулук буга чейин туруктуу болуп көрүнгөн тенденцияларды толугу менен бузду.

Биздин болжолдуу маалыматтар транспорттук ишмердүүлүктө жана жүктөрдү сактоодо ИДПнын өнүгүшүнүн үч сценарийин көрсөтөт:

- 2024-жылга чейин кризистин эң катуу көрүнүштөрүн жана кесепеттерин жоюу жана пандемияга чейинки траекторияга чыгуу менен транспорттук ишмердүүлүктө жана жүктөрдү сактоодо ИДПнын өсүшүнүн оптимисттик болжолу.

Сценарий процесстин жүрүшүнүн өтө жумшак (“жогорку баа”) вариантын мүнөздөйт. Аны ишке ашыруу ыктымалдуулугу 5% маанилүүлүк деңгээлинде, 2023-жылдагы төмөндөө сызыктуу тенденциянын кыска мөөнөттүү “бузулушу” болуп эсептелет.

- Негизги прогноз транспорттук ишмердүүлүктө жана жүктөрдү сактоодо ИДПны өнүктүрүүнүн эң ыктымалдуу вариантын мүнөздөйт. Улуттук экономикада карантиндер жана финансы рынокторундагы туруксуздук көрсөткүчтөрдүн туруктуу өсүшүнө алып келүүдө.

- Пессимисттик божомол транспорт ишмердүүлүгүндө жана каралып жаткан варианттардын ичинен эң начары боюнча жүктөрдү сактоодо ИДПнын өнүгүшүнүн мүмкүн болуучу кесепеттерин баалоо аракетин билдирет. Сценарий мүмкүн болгон эң начар өнүгүү сценарийи болуп саналат жана өлкөнүн экономикасы үчүн эң аз ыктымалдуу вариант менен мүнөздөлөт (5.4-сүрөт).



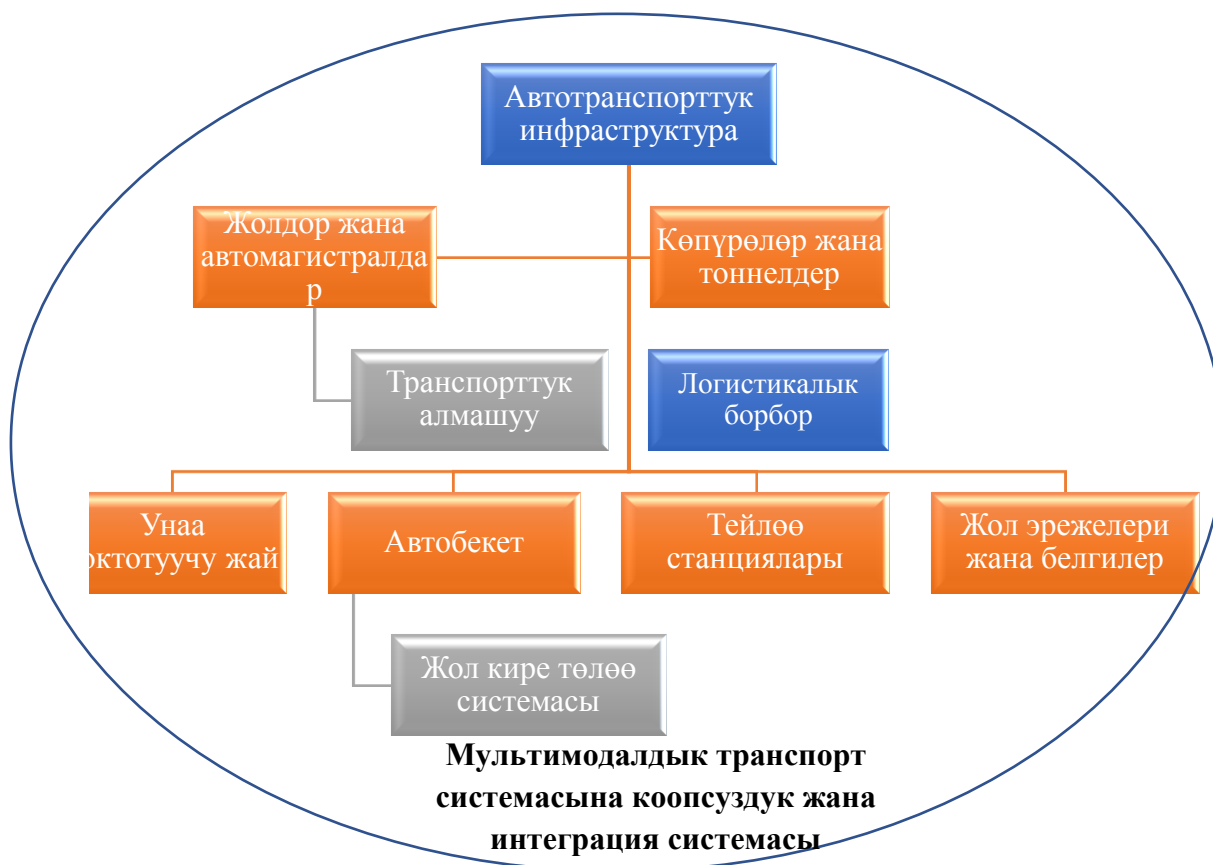
5.4-сүрөт. Транспорттук ишмердүүлүктө жана жүктөрдү сактоодо 3 сценарийдеги ИДПны болжолдоо графиги

2030-жылга чейин транспорт комплексин өнүктүрүү боюнча көрүлүп жаткан чаралар транспорт инфраструктурасынын ишинин сапатын кыйла жогорулатууга мүмкүндүк берет. Кыргыз Республикасынын транспорттук инфратүзүмүн өнүктүрүүнү кечендетүүчү факторлордон арылуу үчүн жана өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүнүн ишенимдүү өсүшү үчүн транспорт секторунун негизги капиталына инвестициялар толук көлөмдө жана алдыңкы темпте (экономиканын башка секторлоруна салыштырмалуу) ишке ашырылууга тийиш. Транспорттук инфраструктурада түзүлгөн кырдаалды, өнөр жай өндүрүшүнүн болжолдонгон өсүш темпин, калктын реалдуу колдо болгон кирешелерин жана ИДПны эске алуу менен узак мөөнөттүү келечекте транспорттук инфратүзүмдүн ишинин көрсөткүчтөрүнүн ишенимдүү өсүшү болжолдонууда.

Изилдөөнүн жыйынтыктары автомобиль транспорту Кыргыз Республикасынын экономикасын өнүктүрүүдө жана өсүшүндө негизги жана маанилүү ролду ойной тургандыгын көрсөткөндүктөн (жакынкы он жылдыктарда ушундай бойдон кала берет) транспорт жаатындагы республикалык жана региондук маанидеги төмөнкү программалар өнүккөн өлкөлөрдүн тажрыйбасынын негизинде биз иштеп чыккан комплекстүү мамилеге ээ болууга тийиш.

Автомобиль инфраструктурасын башкаруунун заманбап модели жолдордо жана автомагистралдарда унаалардын коопсуз жана натыйжалуу кыймылын камсыз кылууда маанилүү ролду ойнойт (5.5-сүрөт). Модель бир

катар компоненттерди, анын ичинде жол кыймылын башкаруу системаларын, жол тейлөө системаларын жана коопсуздук системаларын өз ичине камтыйт.



5.5-сүрөт-Автотранспорттук инфраструктураны башкаруу модели

Булак: автор тарабынан иштелип чыккан

Мультимодалдык бул - унаалар, автобустар, поезддер сыяктуу транспорттун ар кандай түрлөрүн бирдиктүү транспорт системасына интеграциялоону түшүндүрөт.

Автомобиль инфраструктурасын башкаруу системасынын максималдуу натыйжалуулугу үчүн комплекстүү мамиле керек. Бул коопсуздук системаларын, жол кыймылын башкаруу системаларын жана мультимодалдык транспорт системаларын интеграциялоону камтыйт.

Автомобилдик инфраструктураны башкаруунун интеграцияланган тутуму бир катар артыкчылыктарды бере алат, анын ичинде трафиктин агымын жакшыртуу, тыгынды азайтуу, коргонууну жана коопсуздукту жогорулатуу. Мисалы, интеграцияланган система светофордун сигнал убактысын тууралоо жана тыгынды азайтуу үчүн реалдуу убакыт режиминдеги трафик маалыматтарын колдоно алат. Система ошондой эле, видео байкоо камерасын жана транспорттук агымды көзөмөлдөө үчүн IT-сти колдоно алат, бул өзгөчө кырдаалдарга жооп берүү убактысын кыскартат.

Жогоруда белгиленгендерден тышкары, Кыргызстанда транспорттук инфраструктураны башкаруу экономикалык өнүгүү, калктын өсүшү, аймактык байланыш, экологиялык туруктуулук жана социалдык адилеттүүлүк сыяктуу ар кандай факторлорду эске алган комплекстүү мамилени талап кылат.

Кыргызстанда транспорттук инфраструктураны башкаруунун оптималдуу модели бул факторлорду четтетүүгө, ошондой эле, ресурстарды натыйжалуу жана иштиктүү пайдаланууну камсыз кылууга багытталышы керек.

Азыркы этапта Кыргыз Республикасынын транспорттук инфраструктурасын башкаруунун негизги көйгөйү анын өнүгүү деңгээлин өлчөөнүн адекваттуу инструменттеринин жоктугу болуп саналат. Бул объективдүү транспорттук объектилерди өнүктүрүү үчүн башкаруу системасынын элементтеринин бири катары баа колдонуу үчүн бийлик органдарынын мүмкүнчүлүгүн кыйындатат.

Транспортту башкаруунун уюштуруу-экономикалык модели транспорт системасын башкарууга комплекстүү мамилени камтыйт (5.6-сүрөт). Ал төмөнкү элементтерди камтыйт:

1. Транспорттук башкаруу уюштуруу түзүмү. Ал транспорт системасын башкаруу ар бир катышуучунун максаттарын жана милдеттерин, ошондой эле, алардын ортосундагы өз ара аракеттенүү механизмдерин аныктайт.
2. Транспорттук башкаруунун экономикалык механизмдери. Алар транспорттун натыйжалуу пайдаланылышын жакшыртууга жана аны иштетүүгө кеткен чыгымдарды оптималдаштырууга багытталган чаралардын комплекси
3. Маалыматтык-технологиялык чечимдер. Алар жол кыймылын көзөмөлдөө жана башкаруу тутумдарын, жүргүнчүлөр үчүн маалыматтык порталдарды, техникалык тейлөө тутумдарын ж. б. камтыйт. Бул чечимдер транспорттук башкаруунун ачыктыгын жана ыкчамдыгын жогорулатууга мүмкүндүк берет.
4. Транспорттук инфраструктурага инвестицияларды стимулдаштыруу. Бул, мисалы, инвесторлорго салык жеңилдиктерин же мамлекеттик кепилдиктерди берүү аркылуу ишке ашырылышы мүмкүн. Мындай чаралар транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүгө инвестицияларды тартууга мүмкүндүк берет, бул транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн сапатын жакшыртууга жана бүтүндөй региондун экономикасын өнүктүрүүгө өбөлгө түзөт.
5. Транспорт технологияларын өнүктүрүү жана экологиялык таза транспортко өтүү. Бул электр жана гибридик унаалар, транспорттук учкучсуз башкаруу технологиялары жана башкалар сыяктуу транспорттун жаңы түрлөрүн иштеп чыгууну жана ишке ашырууну камтыйт.



5.6-сүрөт. Транспорттук инфраструктураны башкаруунун уюштуруу-экономикалык механизмдери

Булак: автор тарабынан иштелип чыккан

Албетте, транспорттук инфраструктураны башкаруу натыйжалуу экономикалык механизмдерди талап кылган татаал процесс. Бул контекстте экономикалык механизмдер ар кандай аспектилерди камтышы мүмкүн, анын ичинде каржылоо, инвестициялоо, жөнгө салуу жана тарифтик жөнгө салуу. Изилдөөлөр көрсөткөндөй, транспорттук инфраструктураны башкаруу менен байланышкан негизги экономикалык механизмдердин бири-бул каржылоо. Бул механизм транспорттук тутумдарды куруу, оңдоо жана тейлөө үчүн жетиштүү ресурстарды камсыз кылат. Көбүнчө каржылоо мамлекеттик бюджет аркылуу жүргүзүлөт, бирок жеке каржылоо же мамлекеттик жана жеке каржылоонун айкалышы дагы тартылышы мүмкүн.

Ошентип, комплекстүү программаны түзүүнүн жана ишке ашыруунун негизги принциптери өлкөнүн транспорттук системасын түзгөн ээлик кылуучу субъектилердин ишинин туруктуулугу, ошондой эле, методологиялык, системалык мамиленин базасын жана транспорт системасынын өзгөчөлүктөрүн эске алуу менен аралыктык натыйжаларды талдоонун негизинде иштин жыйынтыктарын көзөмөлдөө жана оңдоо мүмкүнчүлүгү болууга тийиш. Ошентип, атап айтканда, транспорт системасы максаттуу локалдык системанын жана функционалдык экономикалык системанын айкалышкан касиеттерине ээ экенин эске алуу зарыл.

КОРУТУНДУЛАР

Диссертациялык изилдөөдө, коюлган максатка ылайык, транспорттук комплексти өнүктүрүүнүн теориялык жана методологиялык аспектилерин өнүктүрүү, транспорттук инфраструктураны өркүндөтүүнүн факторлору, багыттары жана механизмдери, аны пайдаланууну активдештирүү боюнча практикалык сунуштарды иштеп чыгуу боюнча негиздемелер келтирилген. Ошол эле учурда төмөнкү жыйынтыктар алынат:

1. Транспорттук инфраструктура өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүндө чечүүчү ролду ойнойт. Ал экономикалык иш-аракеттер үчүн зарыл болгон адамдардын, товарлардын жана кызмат көрсөтүүлөрдүн кыймылын жеңилдетип, улуттук экономиканын негизи катары кызмат кылат. Натыйжалуу, жакшы байланышкан транспорт системасы сооданы камсыз кылат, өндүрүш процесстерин колдойт, жумушчу күчүнүн мобилдүүлүгүн жогорулатат, туризмди өнүктүрөт жана жумушка орношууга түрткү берет.

2. Автомобиль жана темир жолдордун, аэропорттордун ишенимдүү жана жеткиликтүү тармагын камсыз кылуу менен, транспорттук инфраструктура ишканаларга өз өнүмдөрүн ички жана эл аралык рынокторго ташууга мүмкүндүк берет. Бул сооданын өсүшүнө өбөлгө түзөт, экспорттук мүмкүнчүлүктөрдү кеңейтет жана чет элдик инвестицияларды тартат. Мындан тышкары, ал чийки затты тармакка өз убагында жеткирүүнү жана даяр продукцияны керектөөчүлөргө бөлүштүрүүнү, жеткирүү чынжырларын оптималдаштырууну жана логистикалык чыгымдарды азайтууну камсыз кылат.

Жалпысынан, ишенимдүү жана натыйжалуу транспорттук инфраструктура өлкөнүн туруктуу экономикалык өнүгүүсү үчүн зарыл. Ал соода, өндүрүш, жумушчу күчүнүн мобилдүүлүгү жана туризм үчүн катализатор болуп, экономикалык өсүшкө, жумуш орундарын түзүүгө жана жашоо сапатын жакшыртууга өбөлгө түзөт. Өкмөт жана саясатчылар байланышты жакшыртуу, товарлардын жана кызматтардын үзгүлтүксүз агымын камсыз кылуу жана өлкөнүн толук экономикалык потенциалын ачуу үчүн транспорт секторуна инвестицияларды биринчи орунга коюшу керек.

3. Транспорттук комплекстин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруунун методологиялык аспектилери бул сектордун натыйжалуу жана туруктуу өнүгүшүн камсыз кылууда маанилүү ролду ойнойт. Туура методологияларды жана стратегияларды колдонуу мамлекетке жана кызыкдар тараптарга транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү процесстерин натыйжалуу пландаштырууга, жөнгө салууга жана координациялоого мүмкүндүк берет. Негизги методологиялардын бири башкарууга системалуу мамиле кылуу болуп саналат. Бул транспорттук инфраструктураны ар бир элемент башкалар менен өз ара аракеттенүүчү комплекстүү система катары кароону билдирет. Мындай мамиле транспорт комплексин өнүктүрүүгө таасир этүүчү көптөгөн факторлорду эске алууга жана аны жакшыртууга өбөлгө түзүүчү комплекстүү чечимдерди кабыл алууга мүмкүндүк берет.

Дагы бир маанилүү методологиялык аспект экономикалык талдоо болуп саналат. Бул транспорттук инфраструктурага инвестициялардын натыйжалуулугун баалоого, эң пайдалуу долбоорлорду аныктоого жана алардын өлкөнүн экономикасына тийгизген таасирин баалоого жардам берет. Экономикалык талдоо ошондой эле, транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнүн финансылык туруктуулугун жана социалдык таасирин эске алууга мүмкүндүк берет.

Дагы бир маанилүү методология стратегиялык пландаштыруу болуп саналат. Ал транспорт комплексин өнүктүрүүнүн узак мөөнөттүү максаттарын жана милдеттерин аныктоого, тиешелүү чараларды жана программаларды иштеп чыгууга, ошондой эле, аларды ишке ашырууну камсыздоого мүмкүндүк берет. Стратегиялык пландаштыруу мамлекетке жана кызыкдар тараптарга өнүгүүнүн артыкчылыктуу багыттарын аныктоого, ресурстарды эң маанилүү долбоорлорго топтоого жана транспорттук инфраструктураны тең салмактуу өнүктүрүүнү камсыз кылат.

4. Кыргызстандын транспорттук инфраструктурасы активдүү өнүгүү стадиясында турат, бирок анын мындан аркы прогрессин камсыз кылуу үчүн кошумча инвестициялар зарыл. Өлкөнүн транспорт системасынын өнүгүшүнө олуттуу таасирин тийгизген белгилүү бир чектөөлөр жана көйгөйлөр бар. Транспорт секторун каржылоонун жетишсиздиги башкы көйгөйлөрдүн бири болуп саналат. Инфраструктураны натыйжалуу өнүктүрүү үчүн ички жана чет өлкөлүк кошумча инвестицияларды тартуу зарыл. Бул жаңы жолдорду, темир жолдорду, аэропортторду жана башка объекттерди модернизациялоого жана курууга, автопаркты жаңылоого жана транспорттук-логистикалык инфраструктураны өнүктүрүүгө мүмкүндүк берет.

5. Ошондой эле, транспорт тармагында башкарууну жана координацияны жакшыртууга көңүл буруу маанилүү. Бул натыйжалуу өнүгүү стратегияларын иштеп чыгууну, укуктук базаны, жөнгө салуу механизмдерин өркүндөтүүнү жана мамлекеттик органдардын, жеке сектордун жана коомчулуктун ортосундагы өнөктөштүктү бекемдөөнү камтыйт. Мындай мамиле транспорт системасынын тең салмактуу жана туруктуу өнүгүүсүнө өбөлгө түзөт.

Ошондой эле, транспорт чөйрөсүндөгү аймактык интеграцияга жана кызматташууга көңүл буруу зарыл. Кыргызстан эл аралык соода каттамдарынын жолунда транзиттик өлкө болуп саналат жана транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү региондогу анын позициясын бекемдөөгө өбөлгө түзүшү мүмкүн. Коңшу өлкөлөр менен транспорттук байланыштарды колдоо жана өнүктүрүү соода жүгүртүүнүн көбөйүшүнө жана Кыргызстандын экономикасына инвестициялардын келишине өбөлгө түзөт. Жалпысынан Кыргызстандын транспорттук инфраструктурасын активдүү өнүктүрүү анын экономикалык өсүшү жана туруктуу өнүгүшү үчүн маанилүү фактор болуп саналат.

6. Кыргызстандын транспорттук инфраструктурасын башкарууда МЖӨнү пайдалануу бул сектордун туруктуу өнүгүүсүн камсыз кылуу үчүн зарыл жана натыйжалуу механизм болуп саналат. МЖӨ инфраструктуралык долбоорлорду

каржылоо, куруу, эксплуатациялоо жана тейлөө үчүн мамлекет менен жеке компаниялардын ортосундагы кызматташтыкты билдирет. Бул ыкма транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүдө эң жакшы натыйжаларга жетүү үчүн мамлекеттик жана жеке сектордун ресурстарын жана тажрыйбасын бириктирүүгө мүмкүндүк берет.

МЖӨнү пайдалануунун артыкчылыктары инвестицияларды көбөйтүүнү, долбоорлордун натыйжалуулугун жана ыкчамдуулугун жакшыртууну, мамлекетке финансылык оорчулукту азайтууну жана тараптар ортосунда тобокелдиктерди бөлүштүрүүнү камтыйт. Жеке компаниялар каржылык инвестицияларды жана инновацияларды киргизишет, ошондой эле, долбоорлорду натыйжалуу башкаруу үчүн кесиптик көндүмдөргө жана ресурстарга ээ. Мамлекет өз кезегинде жөнгө салуучу колдоо көрсөтөт, жагымдуу шарттарды түзөт жана коомдук кызыкчылыктардын аткарылышын камсыз кылат.

7. Кыргызстанда МЖӨнү колдонуу өлкөнүн транспорттук инфраструктурасын өнүктүрүүнү кыйла тездетиши мүмкүн. Бул жаңы жолдорду, темир жолдорду, аэропортторду жана башка объекттерди модернизациялоого жана курууга, ошондой эле, транспорттук-логистикалык системаны жакшыртууга мүмкүндүк берет. Жеке сектордун ресурстарын жана тажрыйбасын жакшы пайдалануу долбоорлордун убактысын кыскартууга жана алардын сапатын жогорулатууга өбөлгө түзөт.

Бирок, рынокту монополиялаштыруу мүмкүнчүлүгү, коомдук кызыкчылыктардын жетишсиз эсепке алынышы жана мамлекет тарабынан натыйжалуу жөнгө салуу зарылдыгы сыяктуу МЖӨ менен байланышкан тобокелдиктерди эске алуу зарыл. МЖӨ долбоорлорунун бардык аспектилеринде ачык-айкындуулукту жана адилеттүүлүктү камсыз кылуу үчүн так эрежелерди жана көзөмөлдөө механизмдерин түзүү маанилүү.

8. Экономикалык-математикалык моделдер инфраструктуранын өнүгүү деңгээли менен региондун же өлкөнүн адам (жан) башына региондук дүн продукциянын (РДП) ортосунда дал келүүнүн жана көз карандылыктын бар экендигин тастыктайт.

Инфраструктура экономиканы өнүктүрүүдө негизги фактордун ролун ойнойт, анткени, ал бизнестин иштеши, өндүрүш, соода жана калктын жашоо деңгээлин жогорулатуу үчүн зарыл шарттарды камсыз кылат. Экономикалык жана математикалык моделдер жан башына инфраструктуранын өнүгүү деңгээли менен РДПнын ортосундагы байланышты сапаттык жана сандык баалоого мүмкүндүк берет.

Инфраструктуранын сапаты жана натыйжалуулугу экономикалык өсүшкө олуттуу таасирин тийгизерин белгилей кетүү керек. Жакшы инфраструктура эмгек өндүрүмдүүлүгүн жогорулатууга, логистикалык чыгымдарды азайтууга, инвестицияларды стимулдаштырууга жана ишкердүүлүктү тартууга өбөлгө түзөт. Мунун натыйжасында калктын жан башына РДП жогорулайт, бул калктын жашоо деңгээлин жана жыргалчылыгын жакшыртууга өбөлгө түзөт.

Бирок, калктын жан башына эсептелген инфраструктура менен РДПнын ортосундагы өз ара байланыш татаал жана көп кырдуу процесс болуп саналат. Инфраструктуранын экономикага тийгизген таасири түздөн-түз, кыйыр жана өз ара болушу мүмкүн. Себеп-натыйжа байланыштарын так аныктоо көптөгөн факторлорду эске алууну жана терең талдоону талап кылат.

9. Кыргызстандын автомобиль инфраструктурасын башкаруунун заманбап модели өлкөнүн транспорт инфраструктурасындагы монополиялык абалына байланыштуу жолдордо жана автомагистралдарда транспорт каражаттарынын коопсуз жана натыйжалуу кыймылын камсыз кылууда маанилүү ролду ойнойт. Жол кыймылын башкаруу тутуму автомобиль инфраструктурасын башкаруу моделинин негизги компоненти болуп саналат. Ал жол кыймылын жөнгө салуучу жана жол кыймылынын катышуучуларынын коопсуздугун камсыз кылуучу сигнализацияны, жол белгилерин, светофорлорду жана башка каражаттарды камтыйт. Бул система жолдордун өткөрүү жөндөмдүүлүгүн оптималдаштырууга жана кырсыктардын коркунучун азайтууга мүмкүндүк берет.

Жолду тейлөө системасы да автомобиль инфраструктурасын башкаруу моделинин маанилүү бөлүгү болуп саналат. Жолдорду үзгүлтүксүз тейлөөнү, оңдоону жана модернизациялоону кошкондо ал транспорттук инфраструктуранын сакталышын жана сапатын камсыз кылат. Жакшы тейленген жолдор унаалардын эскиришин азайтып, саякаттын ыңгайлуулугун жогорулатат жана өткөрүү жөндөмдүүлүгүн жакшыртат.

Коопсуздук тутуму унаа инфраструктурасын башкаруу моделинде да маанилүү ролду ойнойт. Бул жол белгилери, тосмолор, жарык берүү жана башка техникалык чечимдер сыяктуу нерселер кырсыктардын алдын алуу жана азайтуу чараларын камтыйт. Мындан тышкары, айдоочуларды окутуу программалары, жолдордо коопсуз жүрүм-турумду жайылтуу жана жол эрежелеринин сакталышын көзөмөлдөө маанилүү болуп эсептелет.

Кыргызстандын автомобиль инфраструктурасын башкаруунун заманбап модели транспорт каражаттарынын кыйла коопсуз жана натыйжалуу кыймылына жетишүүгө мүмкүндүк берет.

ПРАКТИКАЛЫК СУНУШТАР

Транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнү натыйжалуу башкаруу үчүн төмөнкүлөр сунушталат:

1. Инфраструктуранын учурдагы абалын талдоого жана келечектеги керектөөлөрдү болжолдоого негизделген транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнүн узак мөөнөттүү стратегиясын иштеп чыгуу. Бул стратегиянын алкагында өнүгүүнүн артыкчылыктары жана багыттары, ошондой эле, каржылоо жана көзөмөлдөө механизмдери аныкталышы керек.

2. Транспорттук инфраструктураны пайдалануунун натыйжалуулугун жогорулатуу, анын ичинде маршруттарды оптималдаштыруу, транспорт

каражаттарын техникалык тейлөөнү жана ондоону жакшыртуу, ошондой эле, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу жолу менен жогорулатуу.

3. Экономиканы жана туризмди өнүктүрүү үчүн жогорку потенциалга ээ болгон Кыргызстандын келечектүү региондорунда транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү. Бул үчүн рынокту изилдөө жана инвестицияларды тартуу жана транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү боюнча эң натыйжалуу чараларды аныктоо зарыл.

4. Электрондук төлөм системаларын киргизүүнү жана бажы инфраструктурасын жакшыртууну кошо алганда, ташуулардын убактысын жана наркын кыскартуу боюнча чараларды иштеп чыгуу жана ишке ашыруу.

5. Персоналдын квалификациясын жана ишинин натыйжалуулугун жогорулатууга багытталган транспорт чөйрөсүндөгү кадр саясатын өркүндөтүү. Бул кызмат көрсөтүүлөрдүн сапатын жакшыртууга, жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатууга жана транспорттук инфраструктураны натыйжалуу пайдаланууну камсыз кылууга жардам берет.

6. Кыргызстандын транспорттук инфраструктурасын өнүктүрүүгө кошумча ресурстарды жана тажрыйбаны тартуу үчүн эл аралык уюмдар, мамлекеттер жана жеке инвесторлор менен активдүү өз ара аракеттенүү керек. Бул долбоорлорду ишке ашырууну тездетүүгө жана көрсөтүлгөн кызматтардын сапатын жогорулатууга жардам берет.

Заманбап транспорттук инфраструктураны түзүү Кыргыз Республикасы үчүн транспорт саясатынын саясий жана экономикалык аспектилерин ишке ашырууну камсыз кылуу жана транспорт инфраструктурасын өнүктүрүүнүн жаңы стратегияларына ылайык келүү үчүн маанилүү аспект болуп саналат.

ДИССЕРТАЦИЯНЫН ТЕМАСЫ БОЮНЧА ЖАРЫЯЛАНГАН ЭМГЕКТЕРДИН ТИЗМЕСИ

1. **А. Т. Кадыралиев**, The impact of cargo turnover on the ecology of Kyrgyzstan [Topic] / G. T. Supaev, A. T. Kadyraliev, T. Dzholdosheva, L. Maisigov, N. Dzholdoshev, A. Borisova, O. Viliguta // IOP conference series: Earth and Enviromental science , 2021. - С. 022086. www.elibrary.ru/item.asp?id=47901217

2. **А. Т. Кадыралиев**, Water resources management in Kazakhstan in conditions of their shortage [Topic] / G. T. Supaeva, Z. Yessymkhanova, Z. Daulet Khanova, D. Satenova, S. Niyazbekova, S. Zhumasseitova, A. T. Kadyraliev, T. Dzholdosheva, N. Dzholdoshev // IOP conference series: Earth and Enviromental science, 2021. – С. 032012. www.elibrary.ru/item.asp?id=47907746

3. **А.Т. Кадыралиев**, Транспорт и транспортные артерии – как точки сближения [Текст] / Г. Т. Супаева, А. Т. Кадыралиев // М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. - 2021. – №3(52). - С. 147-152. www.elibrary.ru/item.asp?id=47330288

4. **А.Т. Кадыралиев**, Развитие интеграции в сфере транспортной инфраструктуры в ЕАЭС [Текст] / Г.Т. Супаева, А.Т. Кадыралиев // М.

- Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. - 2019. – №1(46). - С.70-72. www.elibrary.ru/item.asp?id=45681509
5. **А.Т. Кадыралиев**, Проблемы развития грузовых перевозок в условиях экономической интеграции [Текст] / Г. Т. Супаева, А. Т. Кадыралиев // Вестник Технологического университета. - Таджикистана, 2018. – №1(32). С.104-108. www.elibrary.ru/item.asp?id=32778442
6. **А.Т. Кадыралиев**, Современный общественный транспорт: выход из замкнутого круга транспортных проблем города [Текст] / Г. Т. Супаева, А. Т. Кадыралиев // Вестник Технологического университета. - Таджикистана, 2018. – №2(33). - С.110-118. www.elibrary.ru/item.asp?id=35533166
7. **А.Т. Кадыралиев**, Перспективы развития автомобильных перевозок в Кыргызской Республике [Текст]/ А. Т. Кадыралиев // М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. - 2016. – №3(37). - С.74-78. www.elibrary.ru/item.asp?id=28342562
8. **А.Т. Кадыралиев**, О предпринимательстве и рейтингах ведения бизнеса в Кыргызстане [Текст]/ С. К. Рыскулов, А. Т. Кадыралиев // М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. - 2016. – №4(38). - С.186-189. www.elibrary.ru/item.asp?id=30304815
9. **А.Т. Кадыралиев**, Значение транспортной системы Кыргызстана в условиях интеграции [Текст]/ Г. Т. Супаева, А. Т. Кадыралиев // М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. - 2015. – №1(31). - С.94-97. www.elibrary.ru/item.asp?id=45705439
10. **А.Т. Кадыралиев**, Совершенствование государственного регулирования в развитии городского пассажирского транспорта [Текст] / Г. Т. Супаева, А.Т. Кадыралиев // М. Рыскулбеков атындагы Кыргыз Экономикалык университетинин кабарлары. - 2015. – №2(29). - С.269-272. www.elibrary.ru/item.asp?id=46393573
11. **А.Т. Кадыралиев**, Investments in transport infrastructure as a factor of stimulation of economic development [Topic] / G.T. Supaeva, A. Kadyraliev, U. B. Bakas, T. Dzholdosheva, N. Dzholdoshev, S. Balova, Y. Tyurina, K. Krinichansky // Transportation Research Procedia, 2022. – №63. С.1359-1369. www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85134239792&origin=inward&txGid=dbaf111320c761bb71657832a462935e
12. **А.Т.Кадыралиев**, Transport infrastructure as a factor in the development of foreign economic activities of the republic of Kyrgyzstan [Topic] / G. T. Supaeva, A. Japarov, A. Kadyraliev, U. B. Bakas ,N. Dzholdoshev // Transportation Research Procedia, 2022. – №63.- С.1473-1480. www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57402125200
13. **А.Т.Кадыралиев**, Тенденции развития электромобильного транспорта [Текст]/ Г. Т. Супаева, А. М. Солтонбеков, А. Т. Кадыралиев // Известия вузов Кыргызстана. -2022.-№3.-172-176-б. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49731615>

14. **А.Т. Кадыралиев**, Транспорт и транспортные артерии – как точки сближения [Текст]/ Г. Т. Супаева, А.Т. Кадыралиев // Известия вузов Кыргызстана. – 2022. <https://elibrary.ru/item.asp?id=52691414>

Кадыралиев Алмаз Токтобековичтин 08.00.06 – улуттук жана регионалдык экономика адистиктери боюнча экономика илимдеринин доктору окумуштуулук даражасын алуу үчүн “Транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу” темасындагы диссертациясынын ТАРЖЫМАЛЫ

Түйүндүү сөздөр: транспорт комплексинин инфраструктурасы, башкаруу, автотранспорт инфраструктурасы, улуттук экономика, транспорттук кызмат көрсөтүүлөр, транспорт рыногу, туруктуу өнүгүү, инвестициялар, социалдык-экономикалык абал, региондор

Изилдөөнүн объектиси транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу процесси болуп саналат.

Изилдөөнүн предмети болуп Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфратүзүмүн өнүктүрүүнү башкаруу процессинде пайда болгон башкаруучулук жана алар менен байланышкан социалдык-экономикалык мамилелердин жыйындысы эсептелет.

Диссертациялык изилдөөнүн максаты транспорттук комплекстин инфратүзүмүн өнүктүрүүнүн өзгөчөлүктөрүн аныктоо, ошондой эле, Кыргыз Республикасынын улуттук экономикасынын материалдык өндүрүш тармагы катары транспортту өнүктүрүүнүн өзөктүү багыттарын негиздөө болуп саналат.

Изилдөө методдору: изилдөөнүн жүрүшүндө экономикалык, тарыхый жана логикалык талдоо, эксперттик баа берүү ыкмалары колдонулган. Бул көйгөй боюнча колдонмо изилдөөлөр: транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнү башкаруу боюнча программалар, концепциялар жана башка материалдар, мезгилдүү басылмалардагы эмгектер, эл аралык уюмдардын отчеттору, КРнын статистикалык отчетунун материалдары колдонулган.

Илимий жаңылыгы: транспорттук комплекстин инфраструктурасын башкарууну өркүндөтүү боюнча пикирлерди жана сунуштарды иштеп чыгуу.

Алынган жыйынтыктар: транспорт тармагынын географиялык өзгөчөлүгүн жана үстөмдүгүн эске алуу менен транспорттук комплекстин инфраструктурасын башкаруунун аныктамасына автордун чечмелөөсү сунушталды. Кыргыз Республикасынын транспорт комплексинин инфраструктурасын өнүктүрүүнүн заманбап өзгөчөлүктөрү жана анын региондордун экономикасын өнүктүрүүгө тийгизген таасири аныкталды. Кыргыз Республикасынын транспорттук инфратүзүмүн башкаруунун оптималдуу моделинин негизги компоненттери иштелип чыкты.

Колдонуу даражасы: диссертациялык иштин негизги жоболору илимий-теориялык жана илимий-практикалык конференцияларда, семинарларда жана форумдарда баяндалган.

Колдонуу чөйрөсү: изилдөөнүн натыйжалары транспорттук башкаруу теориясын иштеп чыгуунун методологиялык негизи, автотранспорт тармагын өнүктүрүү стратегиясы катары жана транспорт тармагында МЖӨ долбоорлорун иштеп чыгуу катары колдонулушу мүмкүн.

Иштин айрым жоболору Кыргыз Республикасынын мамлекеттик түзүмдөрү тарабынан транспорт тармагын өнүктүрүү концепциясын иштеп чыгуу үчүн пайдаланылышы мүмкүн. Иштин жоболору жана тыянактары Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлиги жана анын аймактык түзүмдүк бөлүмдөрү тарабынан улуттук жана региондук транспорт саясатын түзүүдө колдонулушу мүмкүн.

Иштин негизги жоболору жана тыянактары М. Рыскулбеков атындагы ИИУ КЭУда "Улуттук экономика", "Макроэкономика", "Эл аралык соода", "Туристтерди транспорттук тейлөө" сабактары боюнча курстарды окутууда тартылган, ошондой эле, транспорт жаатындагы илимий изилдөөлөрдү жүргүзүүдө аткарылган

РЕЗЮМЕ

диссертации Кадыралиева Алмаза Токтобековича на тему: «Управление развитием инфраструктуры транспортного комплекса» представленной на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.06 – национальная и региональная экономика

Ключевые слова: инфраструктура транспортного комплекса, управление, автотранспортная инфраструктура, национальная экономика, транспортные услуги, транспортный рынок, устойчивое развитие, инвестиции, социально-экономическое положение, регионы

Объектом исследования выступает процесс управления развитием инфраструктуры транспортного комплекса.

Предметом исследования является совокупность управленческих и связанных с ними социально-экономических отношений, возникающих в процессе управления развитием инфраструктуры транспортного комплекса Кыргызской Республики.

Целью диссертационного исследования является выявление особенностей развития инфраструктуры транспортного комплекса, а также обоснование основные направления развития транспорта как отрасли материального производства национальной экономики Кыргызской Республики.

Методы исследования: в ходе исследования использовались методы экономического, исторического и логического анализа, экспертных оценок. использовались прикладные исследования по данной проблеме: программы, концепции и другие материалы по управлению развитием инфраструктуры транспортного комплекса, публикации в периодической печати, отчеты международных организаций, материалы статистической отчетности КР.

Научная новизна заключается в разработке рекомендаций и предложений по совершенствованию управления инфраструктуры транспортным комплексом.

Полученные результаты: предложена авторская трактовка определения управления инфраструктуры транспортного комплекса с учетом географической особенности и преобладания автотранспортной отрасли. Выявлены современные особенности развития инфраструктуры транспортного комплекса Кыргызской Республики и ее влияния на развитие экономики регионов. Разработана ключевые компоненты оптимальной модели управления транспортной инфраструктурой Кыргызской Республики.

Степень использования: Основные положения диссертационной работы доложены на научно-теоретических и научно-практических конференциях, семинарах и форумах.

Область применения: Результаты исследования могут использоваться в качестве методологической основы разработки теории управления транспортом, стратегии развития автотранспортной отрасли и разработки проектов ГЧП в области транспорта.

Отдельные положения работы могут быть использованы государственными структурами Кыргызской Республики для выработки концепции развития транспортной отрасли. Положения и выводы работы могут быть применены министерством транспорта и коммуникации Кыргызской Республики и его территориальных структурных подразделений при формировании национальной и региональной транспортной политики.

Основные положения и выводы работы были задействованы при преподавании курсов по дисциплинам «Национальная экономика», «Макроэкономика», «Международная торговля», «Транспортное обслуживание туристов» в НИУ «КЭУ им. М. Рыскулбекова» а также при выполнении научных исследований в области транспорта.

RESUME

of Kadyraliev Almaz Toktobekovich`s dissertation on the topic: "Management of the development of the infrastructure of the transport complex", submitted for the degree of Doctor of Economics in the specialties 08.00.06 - national and regional economics

Keywords: infrastructure of the transport complex, management, transport infrastructure, national economy, transport services, transport market, sustainable development, investments, socio-economic situation, regions

The object of the study is the process of managing the development of the infrastructure of the transport complex.

The subject of the study is a set of managerial and related socio-economic relations that arise in the process of managing the development of the infrastructure of the transport complex of the Kyrgyz Republic.

The purpose of the dissertation research is to identify the features of the development of the infrastructure of the transport complex, as well as to substantiate the main directions of development of transport as a branch of material production of the national economy of the Kyrgyz Republic.

Research methods: in the course of the study, methods of economic, historical and logical analysis, expert assessments were used. Applied research on this issue was used: programs, concepts and other materials on managing the development of the infrastructure of the transport complex, publications in periodicals, reports of international organizations, statistical reporting materials of the Kyrgyz Republic.

Scientific novelty lies in the development of recommendations and proposals for improving the management of the infrastructure of the transport complex.

Results: the author's interpretation of the definition of transport complex infrastructure management is proposed, taking into account the geographical features and the predominance of the motor transport industry. The modern features of the development of the infrastructure of the transport complex of the Kyrgyz Republic and its influence on the development of the regional economy are revealed. Key components of an optimal model for managing the transport infrastructure of the Kyrgyz Republic have been developed.

Degree of use: The main provisions of the dissertation work were reported at scientific-theoretical and scientific-practical conferences, seminars and forums.

Application area: The results of the study can be used as a methodological basis for the development of a theory of transport management, a strategy for the development of the motor transport industry and the development of PPP projects in the field of transport.

Certain provisions of the work can be used by the state structures of the Kyrgyz Republic to develop a concept for the development of the transport industry. The provisions and conclusions of the work can be applied by the Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic and its territorial structural divisions in the formation of national and regional transport policy.

The main provisions and conclusions of the work were involved in the teaching of courses in the disciplines "National Economy", "Macroeconomics", "International Trade", "Transport Services for Tourists" at the Scientific-Research University "Kyrgyz Economic University named after M. Ryskulbekov" as well as in the performance of scientific research in the field of transport.