

DOI:10.33942/sit1407

УДК 656.01+330(575.2)

РОЛЬ И МЕСТО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЭКОНОМИКЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Биримкулова К.Д.¹, Канатбеков С.К.², Оморов Н.А.³, Касымов А.А.⁴

⁽¹⁾ *Международный университет инновационных технологий, Высшая школа экономики МУИТ, д.э.н., профессор, E-mail: kbirimkulova@mail.ru*

⁽²⁾ *Колледжа инновационных технологий и экономики, преподаватель, E-mail: salamatkanatbekov7@gmail.com*

⁽³⁾ *Колледж инновационных технологий и экономики, E-mail: omorov1977@bk.ru*

⁽⁴⁾ *Международный университет инновационных технологий, магистрант*

Аннотация. В статье рассматриваются ключевые вопросы развития транспортной инфраструктуры в Кыргызской республике. Анализируется роль и место, влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие КР, где определены основные составляющие и мониторинг транспортной инфраструктуры. Особое внимание авторы уделяют исследованию состояния общественного транспорта, их экономической эффективности, выявлены преимущества и недостатки, определены ее приоритетные направления.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, общественные перевозки, мониторинг, экономическая эффективность

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ЭКОНОМИКАСЫНДАГЫ ТРАНСПОРТ ИНФРАСТРУКТУРАСЫНЫН РОЛУ ЖАНА АЗЫРКЫ ЭТАПТАГЫ ОРДУ

Биримкулова К.Д.¹, Канатбеков С.К.², Оморов Н.А.³, Касымов А.А.⁴

⁽¹⁾ *Эл аралык инновациялык технологиялар университети, ЭИТУнун Жогорку экономика мектеби, экономика илимдеринин доктору, профессор, E-mail: kbirimkulova@mail.ru*

⁽²⁾ *Инновациялык технологиялар жана экономика колледжи, окутуучу, E-mail: salamatkanatbekov7@gmail.com*

⁽³⁾ *Инновациялык технологиялар жана экономика колледжи, E-mail: omorov1977@bk.ru*

⁽⁴⁾ *Эл аралык инновациялык технологиялар университети, магистрант*

Кыскакача мазмуну

Макалада Кыргыз Республикасынын транспорт инфраструктурасын өнүктүрүүнүн негизги маселелери талкууланат. Транспорттук инфраструктуранын ролу жана орду, Кыргыз Республикасынын социалдык-экономикалык өнүгүүсүнө тийгизген таасири талдоого алынып, анда транспорттук инфраструктуранын негизги компоненттери жана мониторинги аныкталган. Авторлор коомдук транспорттун абалын изилдөөгө өзгөчө көңүл бурушат, алардын экономикалык эффективдүүлүгү, артыкчылыктары жана кемчиликтери корсотулуп, анын артыкчылыктуу багыттары аныкталган.

Түйүндүү сөздөр: транспорттук инфраструктура, коомдук транспорт, мониторинг, экономикалык натыйжалуулук.

ROLE AND PLACE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE ECONOMY OF THE KYRGYZ REPUBLIC AT THE PRESENT STAGE

Birimkulova K.D.¹, Kanatbekov S.K.², Omorov N.A.³, Kasymov A.A.⁴

⁽¹⁾ *International University of Innovative Technologies, Higher School of Economics, Doctor of Economic Sciences, Professor, E-mail: kbirimkulova@mail.ru*

⁽²⁾ *College of Innovative Technologies and Economics, Lecturer, E-mail: salamatkanatbekov7@gmail.com*

⁽³⁾ *College of Innovative Technologies and Economics, E-mail: omorov1977@bk.ru*

⁽⁴⁾ *International University of Innovative Technologies, Master's student*

Abstract. *The article examines key issues of transport infrastructure development in the Kyrgyz Republic. The role and place, the influence of transport infrastructure on the socio-economic development of the Kyrgyz Republic are analyzed, where the main components and monitoring of transport infrastructure are defined. The authors pay special attention to the study of the state of public transport, their economic efficiency, the advantages and disadvantages are identified, its priority areas are determined.*

Key words: *transport infrastructure, public transportation, monitoring, economic efficiency.*

В последние годы в Кыргызстане активизировалась работа по модернизации транспортной инфраструктуры. Профильные организации получают современную технику, а правительство привлекает международных инвесторов для строительства дорог. В 2023 году Министерство транспорта и коммуникаций закупило 260 единиц спецтехники, включая самосвалы, автогрейдеры и экскаваторы, что стало крупнейшей поставкой за счет бюджетных средств [1].

Этот шаг свидетельствует о переходе к новой модели финансирования дорожного хозяйства. Однако предстоит еще много работы: по данным Нацстаткома, около 40% дорог республики требуют капитального ремонта [2].

Развитая дорожная сеть – ключевой фактор экономического роста. В Кыргызстане, где горные районы затрудняют транспортное сообщение, качественные дороги особенно важны. Они:

- Связывают отдаленные регионы, улучшая доступность социальных услуг;
- Снижают логистические издержки бизнеса;
- Повышают инвестиционную привлекательность;
- Способствуют развитию туризма.

По расчетам экспертов, улучшение состояния дорог может увеличить ВВП страны на 1,5–2% ежегодно [3].

С прошлого года правительство Кыргызстана начало аккумулировать бюджетные средства для закупки специальной техники, собрав около пяти миллиардов сомов. В 2023 году выделили аналогичную сумму. Значительные средства также направляются на реализацию проектов в смежных отраслях. В первой половине 2023 года на развитие, ремонт и реабилитацию дорог было выделено свыше трех миллиардов сомов. До 2026 года планируется закупить еще около 450 единиц техники и распределить их по регионам

страны, особенно там, где проходят международные транспортные коридоры и участки, связывающие развитые районы с отдаленными селами.

В Кыргызстане была протестирована работа нового транспортного коридора. Улучшение состояния дорог имеет не только экономическую, но и социальную составляющую, включая снижение аварийности, которая является серьезной проблемой в стране. Для ускорения ремонта и строительства дорог, в республике начали использовать камнедробильные установки, мобильные асфальтобетонные и бетонные комплексы. Несмотря на достигнутый прогресс, Кыргызстану еще предстоит привлечь значительные инвестиции для реализации своего транзитного потенциала.

Стратегия включает привлечение инвесторов из Ближнего Востока и создание безвизового режима между странами. Восстановление Великого Шелкового пути через Тянь-Шань потребует инвестиций в транспортную инфраструктуру. Также рассматривается строительство железной дороги из Китая через горную республику, что потребует нескольких миллиардов долларов. Параллельно планируется создание внутреннего железнодорожного кольца для упрощения транспортного сообщения между регионами Кыргызстана.

Кыргызстан успешно завершил модернизацию автомобильного пункта пропуска «Торугарт» на границе с Китаем. В настоящее время полностью модернизированы 10 из 14 пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС.

В рамках третьей фазы проекта «Концепция развития дорожно-транспортной системы города Бишкек», финансируемого за счет гранта Китая, в столице планируется строительство транспортных развязок, путепроводов и других объектов. Мэрией предоставлены схемы четырех развязок, две из которых начали строить в 2023 году: [7]

1. Транспортная развязка в двух уровнях на пересечении улиц Л. Толстого и Фучика. Это позволит увеличить пропускную способность транспорта в юго-западной части Бишкека.

2. Путепроводы по улицам Т. Айтматова и Суюмбаева через железную дорогу с выходом на улицу Л. Толстого.

3. Транспортный узел на пересечении улиц Л. Толстого и Молодой Гвардии с продлением бульвара Молодой Гвардии до улицы Э.Матыева и строительством моста через реку Ала-Арча. Это увеличит пропускную способность на бульваре Молодой Гвардии и улице Л. Толстого в западном направлении.

4. Транспортно-эстакадный мост в двух уровнях на пересечении улиц Анкара и 7 апреля.

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры при мэрии Бишкека начал строительство двух развязок в этом году: на пересечении улиц Анкара и 7 апреля, а также на пересечении улиц Л. Толстого и Молодой Гвардии. Остальные две развязки начнут строить в 2024 году. Техническая документация по этим проектам находится на рассмотрении китайской стороны.

Качество дорог является важным показателем уровня развития страны. Плохие дороги или их отсутствие часто упоминаются среди главных недостатков. Национальная дорожная сеть Кыргызстана — один из ключевых активов республики, стоимость которого сложно переоценить из-за множества социальных и экономических преимуществ, которые она

обеспечивает. Сложная география страны делает автомобильный транспорт основным элементом транспортного сектора, связывающим другие отрасли экономики. Протяженность автомобильных дорог республики составляет 34 000 км, из которых 18 810 км – дороги общего пользования. По этим дорогам осуществляется 98% пассажирских и 96% грузовых перевозок.



Рис.1. Состояния общественного транспорта [8]

Ежедневно общественным транспортом в столице пользуется 750 тыс. человек. При этом примерный объем пассажирских перевозок составляет около 1.5 миллиона человек, учитывая, что каждый человек, который пользуется транспортом, совершает две поездки в день из дома на работу и обратно. Покрываемый объем пассажирских перевозок составляет 608.8 тыс. человек в день при потребности в 1.5 миллиона, из чего можно сделать вывод, что имеющийся в Бишкеке общественный транспорт рассчитан на комфортное передвижение только четырех из десяти горожан. В стратегии Мэрия запланировано всего в 2024 году в Бишкеке будет курсировать 1.5-1.6 тыс. автобусов и троллейбусов. Однако это количество транспорта не покроет весь объем пассажирских перевозок. Исследование показывает: если все планы мэрии реализуются, вместе с новыми автобусами общественный транспорт сможет покрыть только 58% от ежедневного объема перевозок. Это значит, что оставшиеся 42% отдадут маршрутным такси либо оставят без внимания.

По оценкам экономической эффективности по городу необходимо 2 тыс. 418 автобусов и троллейбусов.



Чтобы сделать общественный транспорт более привлекательным для бишкекчан и справиться с его нехваткой, в этом году в город привезли уже 370 новых автобусов. Еще сотни в пути.

Мэрия обещает, что всего в 2024 году по Бишкеку будут курсировать 1500-1600 автобусов и троллейбусов.

ОДНАКО ДАЖЕ ПОЛТОРЫ ТЫСЯЧИ ЕДИНИЦ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА **НЕ ПОКРОЮТ** ВСЬ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК



Рис.2. Объём перевозок общественных перевозок

За последние двадцать лет количество автомобилей в Кыргызстане увеличилось на 937%, а интенсивность движения возросла на 700%. Качество жизни населения и эффективность бизнеса напрямую зависят от состояния и развитости автомобильных дорог. Хорошие дороги сокращают транспортные расходы и способствуют экономическому росту, в то время как плохие дороги или их отсутствие создают сложности для экономики. Недостаточное финансирование дорожного сектора может привести к разрушению дорог и негативным последствиям для общества.

Исследования показывают, что усилия по поддержанию дорожной инфраструктуры недостаточны, в первую очередь из-за недостаточного финансирования на ремонт и содержание дорог. Закон «Об автомобильных дорогах» определяет экономические и правовые основы управления дорожной сетью, но не все его нормы реализуются из-за отсутствия дополнительных нормативных документов.

Согласно статье 18 Закона, за проезд грузовых транспортных средств и автобусов по дорогам общего пользования взимается сбор. Этот сбор также предусмотрен Кодексом о неналоговых доходах, который определяет владельцев грузовых транспортных средств и автобусов как плательщиков. Однако до недавнего времени правительство не устанавливало размер и порядок взимания этого сбора. Недавно было утверждено положение о взимании сбора с грузового транспорта и автобусов за проезд по дорогам общего пользования [9].

В соответствии с уровнем доходов населения была установлена минимальная ставка сбора в размере 1,16 сома, что составляет 1/100 почасовой заработной платы в сумме 115,58 сомов. Далее расчеты производятся исходя из категории транспортного средства и его

максимальной общей массы, что пропорционально нагрузке на дорогу и затратам на её ремонт и содержание. Для пассажирского транспорта были установлены минимальные проценты в размере 10 и 20, чтобы смягчить финансовое воздействие на пассажирские перевозки.

Эти сборы действуют с 1998 года. В России существует сбор за проезд транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, по дорогам Российской Федерации. Введен перечень стран, для которых этот сбор обязателен, и касается он грузовых автомобилей с массой от 3,5 до 12 тонн, зарегистрированных в этих странах.

Единое законодательство ЕС по дорожным сборам было заложено Директивой 93/89/ЕЕС в 1993 году. В настоящее время в странах ЕС действуют разные системы сбора платы с грузовых автомобилей за проезд по магистралям.

В Кыргызстане внедрение сборов за проезд ожидается с серьезными экономическими последствиями. Стоимость дорожных активов республики оценивается в 20 млрд сомов, а на текущий ремонт и содержание ежегодно выделяется около 2 млрд сомов. За последние 30 лет потери бюджета из-за разрушения автодорог из-за недофинансирования составили около 195 млрд сомов, или 6,5 млрд сомов ежегодно.

Владельцы легковых автомобилей также получают доступ к улучшенной дорожной инфраструктуре. Эти новшества нацелены на внедрение передовых методов организации дорожного движения и повышение безопасности на дорогах, что приведет к эффективному управлению дорожной отраслью.

В условиях непростой экономической ситуации правительство планирует начать со сбора в размере 30% от расчетного, с последующей корректировкой в зависимости от улучшения экономических показателей страны. Эти меры помогут предотвратить разрушение дорожной инфраструктуры и значительно улучшить её состояние.

В развитых странах все чаще предлагают водителям выбирать между платными и бесплатными дорогами. Такая дилемма уже стала частью современной жизни. Многие кыргызстанцы не задумываются о состоянии дорог в стране и проблемах их обслуживания, поэтому часто удивляются, когда слышат о планах по введению платных дорог. В мэрии Бишкека утвердили Концепцию развития дорожно-транспортной инфраструктуры и снижения заторов на территории города, где отмечено, что планируются масштабные проекты строительства мостов и новых дорог, организации одностороннего движения и почасовых парковок, увеличения парковочных мест.

Министерство транспорта и коммуникаций КР считает, что основную выгоду получают транспортные компании. Платные дороги строятся с использованием современных технологий, что обеспечивает отсутствие ям и выбоин. Они имеют хорошую разметку и повышенную безопасность. Качественное покрытие снижает нагрузку на автомобили, что уменьшает расходы на их обслуживание и ремонт. В итоге, это выгодно всем гражданам, так как способствует снижению тарифов и появлению скидок

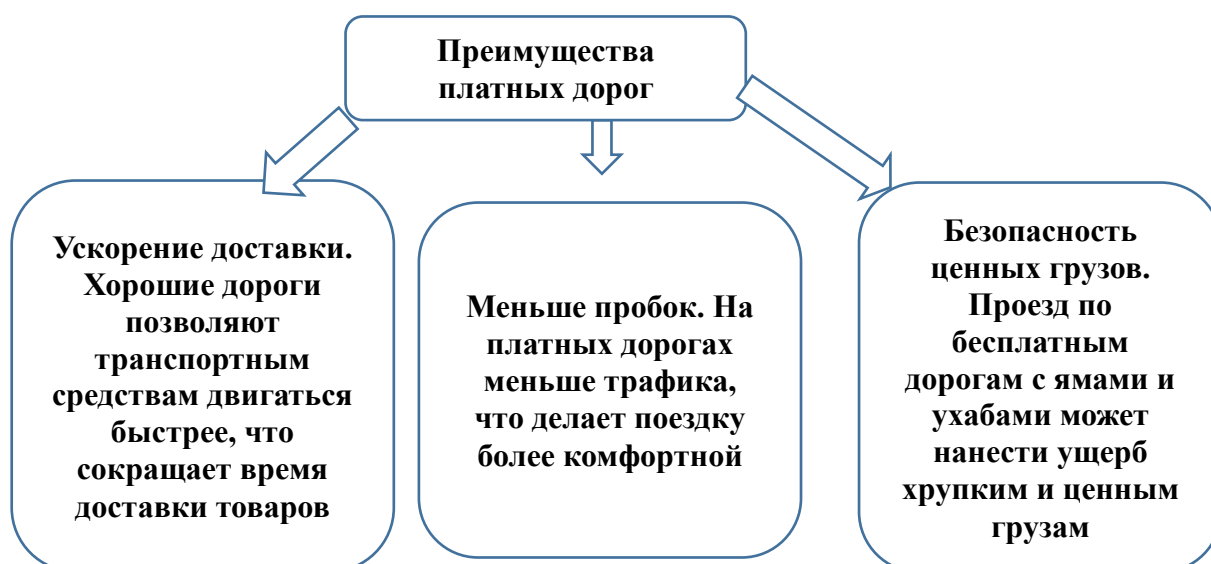


Рис.3. Преимущества платных дорог

Из-за пробок и плохих дорог продукция часто доставляется с опозданием или повреждениями. Платные трассы, по информации Министерства внутренних дел КР, не будут перегружены. Важно создать удобную систему оплаты, чтобы избежать очередей и недовольства водителей. Государственная стратегия развития дорожной сети должна учитывать эти аспекты.

Согласно Положению о Дорожном фонде при Министерстве транспорта и коммуникаций КР, Наблюдательный совет является высшим органом управления фонда. Он отвечает за определение основных направлений и приоритетов деятельности фонда, распределение бюджета на проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог. Работа совета основана на принципах прозрачности и эффективности использования финансовых средств в соответствии с основными направлениями развития дорожной отрасли.

Таким образом, внедрение платных дорог может стать важным шагом в развитии дорожной инфраструктуры Кыргызстана, улучшив её качество и обеспечив дополнительные поступления в бюджет.

Список использованных источников

1. Нацстатком КР. Кыргызстан в цифрах. – Б., 2023 г
2. Биримкулова К.Д. Принципы устойчивого развития территории на примере города Кадамжай. Наука и инновационные технологии. – 2021. – № 3(20). – С. 288-295.
3. Биримкулова К.Д. Механизмы экономического роста. – Журнал «Наука и инновационные технологии», 2022 г.
4. Материалы Минтранса КР. – 2023г
5. Юсупова Г.Н. Цифровые технологии в транспорте. – КЭУ, 2021г
6. Отчет Мэрии Бишкека. – 2023 г
7. Анализ дорожного фонда КР. – 2022 г
8. Данные Кыргызавтодора. – 2023 г
9. Закон КР «Об автомобильных дорогах». – 2021г
10. Исследование Всемирного банка. – 2022 г