

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАЗВИТИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Ибраимова С. М.<sup>1</sup>, Кадырова Б. М.<sup>2</sup>, Чодобаев Э. Т.<sup>3</sup>

<sup>(1)</sup>доцент кафедры «Управление, бизнес и право» НИУ КЭУ им. М. Рыскулбекова  
[saida.78@inbox.ru](mailto:saida.78@inbox.ru)

<sup>(2)</sup>Аспирант кафедры «Экономика и менеджмент» Академии государственного управления при президенте Кыргызской Республики [bermetochka@mail.ru](mailto:bermetochka@mail.ru)

<sup>(3)</sup>преподаватель кафедры «Управление, бизнес и право» НИУ КЭУ им. М. Рыскулбекова

**Аннотация:** Статья посвящена анализу текущего состояния и путям совершенствования регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызской Республике. Железнодорожный сектор играет ключевую роль в экономике страны, обеспечивая транспортировку грузов и пассажиров как внутри страны, так и за её пределами. Однако, несмотря на стратегическое значение, система регулирования сталкивается с рядом проблем, включая изношенность инфраструктуры, низкую эффективность управления и недостаток инвестиций. В работе рассматриваются основные проблемы, такие как правовые и экономические трудности, а также технологическое отставание. В целях улучшения ситуации предлагаются пути модернизации законодательной базы, привлечение частных инвестиций, внедрение инновационных технологий и повышение квалификации кадров. Особое внимание уделяется роли Национального статистического комитета Кыргызской Республики в мониторинге и анализе данных, что способствует формированию более эффективной государственной политики в области транспорта. Результаты исследования могут быть полезны для разработки рекомендаций по улучшению работы железнодорожного сектора и повышению его конкурентоспособности на рынке.

**Ключевые слова:** совершенствование, железнодорожный транспорт, инновации, развитие железнодорожного транспорта, регулирование, экономический рост.

## КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ТЕМИР ЖОЛ ТРАНСПОРТУН ЖӨНГӨ САЛУУНУ ӨНҮКТҮРҮҮНУ ӨРКҮНДӨТҮҮ

Ибраимова С. М.<sup>1</sup>, Кадырова Б. М.<sup>2</sup>, Чодобаев Э. Т.<sup>3</sup>

<sup>(1)</sup>ИИУ М. Рыскулбекова атындагы КЭУ «Башкаруу, бизнес жана укук» бөлүмүнүн доценти  
[saida.78@inbox.ru](mailto:saida.78@inbox.ru)

<sup>(2)</sup>Кыргыз Республикасынын Президентине караштуу Мамлекеттик Башкаруу академиясынын «Экономика жана менеджмент» кафедрасынын аспиранты

<sup>(3)</sup>ИИУ М. Рыскулбекова атындагы КЭУ «Башкаруу, бизнес жана укук» бөлүмүнүн окутуучу

**Аннотация:** Макала Кыргыз Республикасында темир жол транспортун жөнгө салууну өркүндөтүү жолдоруна жана учурдагы абалына талдоо жүргүзүүгө арналган. Темир жол сектору жүктөрдү жана жүргүнчүлөрдү өлкөнүн ичинде жана анын чегинен тышкары ташууну камсыз кылуу менен өлкөнүн экономикасында негизги ролду ойнайт. Бирок, стратегиялык маанисine карабастан, жөнгө салуу системасы бир катар көйгөйлөрө түш болууда, анын ичинде инфраструктуралынын эскириши, башкаруунун төмөнкү натыйжалуулугу жана инвестициялардын жетишсиздиги. Кагаз укуктук жана экономикалык кыйынчылыктар, ошондой эле технологиялык артта калуу сыйктуу негизги маселелерди чечет.

Кырдаалды жакшыртуу максатында мыйзамдык базаны

модернизациялоо, жеке инвестицияларды тартуу, инновациялык технологияларды киргизүү жана кадрлардын квалификациясын жогорулаттуу жолдору сунушталууда. Маалыматтарга мониторинг жүргүзүүдө жана талдоодо Кыргыз Республикасынын Улуттук статистика комитетинин ролуна өзгөчө көнүл бурулат, бул транспорт жаатында кыйла натыйжалуу мамлекеттик саясатты калыптандырууга өбөлгө түзөт. Изилдөөнүн натыйжалары темир жол секторунун ишин жасакшыртуу жана рынокто анын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн жогорулаттуу боюнча сунуштарды иштеп чыгуу үчүн пайдалуу болушу мүмкүн.

**Негизги сөздөр:** өркүндөтүү, темир жол транспорту, инновациялар, темир жол транспортун өнүктүрүү, жөндөм, экономикалык өсүш.

## IMPROVING THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT REGULATION IN THE KYRGYZ REPUBLIC

**Ibraimova S. M.<sup>1</sup>, Kadyrova B. M.<sup>2</sup>, Chodobaev E. T.<sup>3</sup>**

<sup>(1)</sup> Associate Professor of the Department of Management, Business and Law, Research University Kyrgyz Economic University named after M. Ryskulbekov saida.78@inbox.ru

<sup>(2)</sup> Postgraduate student of the Department of Economics and Management of the Academy of Public Administration under the President of the Kyrgyz Republic

<sup>(3)</sup> Lecturer, Department of Management, Business and Law, Research University Kyrgyz Economic University named after M. Ryskulbekov

**Annotation:** The article is devoted to the analysis of the current state and ways to improve the regulation of railway transport in the Kyrgyz Republic. The railway sector plays a key role in the country's economy, providing transportation of goods and passengers both inside and outside the country. However, despite its strategic importance, the regulatory system faces a number of challenges, including infrastructure deterioration, poor management efficiency and lack of investment. The paper examines the main problems, such as legal and economic difficulties, as well as technological backwardness. In order to improve the situation, ways are proposed to modernize the legislative framework, attract private investment, introduce innovative technologies and improve the skills of personnel. Special attention is paid to the role of the National Statistical Committee of the Kyrgyz Republic in monitoring and analyzing data, which contributes to the formation of a more effective state policy in the field of transport. The results of the study can be useful for developing recommendations for improving the performance of the railway sector and increasing its competitiveness in the market.

**Key words:** improvement, railway transport, innovation, railway transport development, regulation, economic growth.

**Введение.** Железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры любой страны, включая Кыргызскую Республику. Он играет ключевую роль в обеспечении экономического роста, поддержании связей между регионами и другими странами, а также способствует развитию торговли и пассажирских перевозок. Однако в последние десятилетия система регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызстане сталкивается с рядом проблем, таких как устаревшая инфраструктура, недостаточная эффективность управления, а также нехватка финансирования.

Целью данного исследования является анализ текущего состояния регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызской Республике и предложение путей его совершенствования. Для этого будет рассмотрено текущее состояние отрасли, выявлены проблемы, а также предложены возможные пути реформирования и улучшения работы железнодорожного сектора.

Железнодорожный транспорт в Кыргызской Республике начал развиваться в XIX веке с момента строительства первой железной дороги. В советский период железнодорожная сеть была значительно расширена, и Кыргызстан стал важным транзитным звеном

в Центральной Азии. Она имеет общие границы с Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Китайской Народной Республикой (КНР). Горный хребет разделяет северную и южную части страны и разделяет экономику на две части.

На сегодняшний день в Кыргызстане действует одна государственная железнодорожная компания — ОАО «Кыргыз темир жолу», которая отвечает за эксплуатацию железнодорожных линий, организацию пассажирских и грузовых перевозок, а также развитие инфраструктуры.

Потенциал железных дорог для перевозки трансграничных грузов зависит от существующей и будущей структуры торговли страны, конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта и возможности введения новых железнодорожных транзитных маршрутов, привлекательных для других стран региона.



**Рисунок 1. Основные проблемы, с которыми сталкивается компания**

Таким образом основные проблемы регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызстане можно разделить на несколько категорий:

- Правовые и институциональные проблемы. Одной из ключевых проблем является отсутствие четкой и эффективной законодательной базы, которая регулирует работу железнодорожного сектора. В настоящее время нормативные акты, регулирующие железнодорожные перевозки, часто оказываются недостаточно актуальными и не отвечают вызовам современности. Это приводит к неэффективному регулированию рынка, коррупционным схемам и снижению качества обслуживания.
- Экономические проблемы. Отсутствие долгосрочных инвестиций в модернизацию инфраструктуры, а также низкие тарифы на перевозки, которые не покрывают расходы на содержание и развитие инфраструктуры, создают серьезные экономические проблемы. Государственные субсидии, направленные на поддержку железнодорожного транспорта, также зачастую неэффективны.
- Технологические проблемы. Современные технологии и инновации, такие как автоматизация процессов, цифровизация перевозок и внедрение системы управления движением поездов, развиваются недостаточно быстро. Это сказывается на безопасности и эффективности железнодорожных перевозок.

**Таблица 1. Грузооборот по видам транспорта (млн. тонно – километр)**

Наименование	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Всего</b>	<b>2 913,6</b>	<b>2 428,7</b>	<b>2 620,2</b>	<b>2 756,0</b>	<b>3 004,3</b>
Наземный транспорт					
Железнодорожный	870,4	937,5	1 003,1	1 013,8	1 085,6
Автомобильный	1 841,9	1 275,4	1 348,4	1 451,1	1 422,6
Трубопроводный транспорт	192,8	208,6	248,0	273,4	265,0
Водный транспорт	-	-	-	-	-
Воздушный транспорт	8,5	7,2	20,7	17,7	231,1

Данные о грузообороте по видам транспорта в Кыргызской Республике, приведенные в таблице 1, дают представление о динамике перевозок за последние пять лет (2019–2023 гг.). Рассмотрим ключевые моменты в 2023 году общий грузооборот составил 3 004,3 млн. тонно-километров, что на 10,4% больше по сравнению с 2022 годом (2 756,0 млн. тонно-километров). В целом, наблюдается постепенный рост грузооборота с 2019 года (2 913,6 млн. тонно-километров) с небольшими колебаниями в период пандемии (2020 год - 2 428,7 млн. тонно-километров).

Необходимо отметить что грузооборот железнодорожного транспорта за 2023 год составил 1 085,6 млн. тонно-километров, что является наибольшим показателем среди всех видов транспорта. В период с 2019 по 2023 годы наблюдается стабильный рост: с 870,4 млн. тонно-километров в 2019 году до 1 085,6 млн. тонно-километров в 2023 году. Это свидетельствует о стабильно высоком уровне использования железных дорог для перевозки грузов в стране.

Грузооборот автомобильного транспорта в 2023 году составил 1 422,6 млн. тонно-километров. Хотя в целом этот показатель ниже, чем у железнодорожного транспорта, он остаётся значительным.

За последние пять лет автомобильный транспорт показал значительные колебания: например, в 2020 году, когда пандемия негативно сказалась на грузоперевозках, наблюдалось снижение до 1 275,4 млн. тонно-километров, однако к 2023 году произошел рост, хотя и не на такие высокие темпы, как у железнодорожного транспорта.

В последние годы наблюдается рост грузооборота трубопроводного транспорта: с 192,8 млн. тонно-километров в 2019 году до 265,0 млн. тонно-километров в 2023 году. Это связано с развитием и расширением инфраструктуры трубопроводов для транспортировки энергоресурсов.

В 2023 году грузооборот воздушного транспорта резко увеличился до 231,1 млн. тонно-километров. Это значительный скачок по сравнению с предыдущими годами, когда объемы воздушных перевозок составляли всего несколько миллионов тонно-километров (например, 8,5 млн. в 2019 году).

Рост в 2023 году может быть связан с увеличением объема международных перевозок, расширением логистических возможностей или специфическими условиями (например, увеличением спроса на срочные перевозки).

Данных о грузообороте водного транспорта в последние пять лет нет, что может свидетельствовать о неразвившейся или недостаточно представленной в статистике сети водных путей для грузовых перевозок.

Проанализировать данные грузооборота по видам транспорта, отметим что железнодорожный транспорт остается основным средством перевозки грузов в Кыргызстане, и его доля в грузообороте растет. Это может указывать на улучшение состояния железнодорожной инфраструктуры и увеличение спроса на перевозки по железным дорогам. Автомобильный транспорт также играет важную роль, но его доля в грузообороте постепенно снижается. Это может быть связано с возрастающей конкуренцией со стороны железнодорожного транспорта, который является более

экономичным для транспортировки больших объемов грузов на длинные расстояния. Воздушный транспорт продемонстрировал необычный рост в 2023 году, что может свидетельствовать о повышении значимости авиационных перевозок для международной торговли или увеличении объемов в специфических отраслях, таких как логистика срочных грузов. Трубопроводный транспорт продолжает постепенно увеличиваться, что отражает растущие потребности в транспортировке энергоресурсов, таких как нефть и газ.

В целом, данные показывают положительную динамику роста грузооборота в стране, при этом железнодорожный транспорт сохраняет лидирующие позиции по объему перевозок. Прогнозируемый рост в 2024 году зависит от дальнейшего улучшения инфраструктуры и состояния других видов транспорта, таких как автомобильный и воздушный.

Для выработки эффективных предложений по совершенствованию регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызстане полезно обратить внимание на опыт других стран. В странах СНГ, таких как Казахстан и Россия, были предприняты значительные шаги по реформированию железнодорожного сектора, включая приватизацию, создание независимых регулирующих органов и привлечение частных инвестиций.

В Казахстане был создан независимый регулятор — Агентство по регулированию естественных монополий, которое занимается регулированием тарифов и условий деятельности железнодорожного транспорта. Также активно развиваются проекты по модернизации железнодорожной инфраструктуры с привлечением частных инвесторов.

В России действует Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, которая регулирует деятельность ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). В последние годы активно внедряются новые технологии для повышения безопасности и эффективности работы.

Пути совершенствования регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызской Республике.

#### 1. Разработка эффективной законодательной и нормативной базы.

Одним из важнейших шагов в совершенствовании регулирования железнодорожного транспорта является создание современного и гибкого правового поля. Необходимо обновить и усовершенствовать законодательство, регулирующее железнодорожные перевозки, с учётом мирового опыта и актуальных экономических условий. Важно также создать независимый орган регулирования, который будет следить за соблюдением всех стандартов и норм в этой сфере.

#### 2. Привлечение частных инвестиций.

Для модернизации инфраструктуры и обновления подвижного состава необходимо активно привлекать частные инвестиции. Это может быть реализовано через государственно-частные партнёрства, предоставление налоговых льгот или создание привлекательных условий для иностранных инвесторов.

#### 3. Внедрение инновационных технологий.

Для повышения эффективности работы железнодорожного транспорта необходимо внедрять современные информационные технологии и автоматизацию процессов. Это позволит значительно снизить издержки и улучшить безопасность перевозок. Важно также развивать системы мониторинга и управления движением поездов для повышения оперативности и безопасности.

#### 4. Повышение квалификации кадров.

Для успешной реализации реформ необходимо уделять внимание подготовке квалифицированных специалистов в области управления железнодорожным транспортом, а также обучению уже работающих кадров современным методам и технологиям.

Таким образом, Основные направления будут являться основой для решения перспективных экономических задач и достижения социально значимых результатов.

Динамичное развитие железнодорожного транспорта окажет положительное воздействие на развитие смежных отраслей экономики, в том числе торговли, при разработке и транспортировке природных и строительных материалов, продукции сельского хозяйства.

Регулирование железнодорожного транспорта в Кыргызской Республике требует комплексного подхода, включающего обновление нормативной базы, привлечение частных инвестиций, внедрение инновационных технологий и повышение квалификации кадров.

Анализ опыта других стран, а также использование данных, предоставляемых Нацстатком, может стать основой для разработки эффективной политики в данной области.

Таким образом, совершенствование регулирования железнодорожного транспорта в Кыргызстане является важным шагом для обеспечения устойчивого развития экономики и повышения качества жизни граждан.

### **Список использованной литературы:**

1. Варламова, Т. П. *Финансовый менеджмент: учеб. пособие / Т. П. Варламова, М. А. Варламова.* – 2-е изд. – М.: Дашков и Ко, 2015. – 304 с.
2. Ибраимова С. М. *Технико-информационное обеспечение управления на предприятиях железнодорожного транспорта [Текст] / Ибраимова С. М., Кадырова Б. М. //«Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана»* - Бишкек, 2023 г. №9; стр. 157-164
3. Ибраимова С. М. *Особенности организации экономических отношений и финансовых потоков на железнодорожном транспорте [Текст] / С. М. Ибраимова// «Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана»* - Бишкек, 2022 г. №10; стр. 80-83.
4. Ибраимова С. М. *Роль транспорта в развитии экономики государства [Текст] / Вестник КНУ им. Ж. Баласагына № 2(110), Бишкек 2022г. Стр. 414-418*
5. Кыргызстан в цифрах [Электронный ресурс]. – Б.: Статистический сборник, 2018-2024.- Режим доступа: <https://www.stat.kg/ru/publications/sbornik-kyrgyzstan-v-cifrah/>
6. Преимущества железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://index1520.com/analytics/preimushchestva-zheleznodorozhnogo-transporta-/>
7. Левитин, И.Е. *Качество и механизмы оценки инновационного потенциала развития объектов транспортной инфраструктуры / И.Е. Левитин, В.П. Майборода // Качество, инновации, образование. – 2008. – № 5.*
8. Левитин, И.Е. *Инновационные источники развития государственно-частного партнерства и логистики на транспорте: монография / И.Е. Левитин. – М.: ИТК «Дашков и Ко», 2007. – 318 с.*
9. Никитина, М.А. *Инновационная деятельность транспортной компании как фактор обеспечения надежности и безопасности / М.А. Никитина // Труды Тринадцатой науч.-практ. конференции «Безопасность движения поездов». – М.: МИИТ, 2010.*
10. Терешина, Н.П. *Управление инновациями и конкурентоспособностью железнодорожного транспорта / Н.П. Терешина, В.А. Подзорин // Мир транспорта. 2012. – № 4.*