

Список использованной литературы:

1. Прямые рейсы из Бишкек (FRU). <https://www.flightconnections.com/ru/>
2. Туризм в КР. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики за 2009-2022 годы [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://stat.kg/kg/publications/sbornik-turizm-v-kyrgyzstane/>
4. Памятник Чингисхану (Genghis Khan Equestrian Statue). <https://wikiway.com/mongolia/pamyatnik-chingiskhanu>

УДК: 338.47 (5752) (04)

**КЫРГЫЗСТАНДЫН ЭКОНОМИКАСЫНЫН ТУРУКТУУ ӨНҮГҮШҮНДӨГҮ
ТРАНСПОРТТУН РОЛУ**

Джаманкулов А. С., Ризаева З. Р., Монолбаева А. К.

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В УСТОЙЧИВОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ РОСТЕ КЫРГЫЗСТАНА

Джаманкулов А. С., Ризаева З. Р., Монолбаева А. К.

THE ROLE OF TRANSPORT IN THE SUSTAINABLE ECONOMIC GROWTH OF KYRGYZSTAN

Jamankulov A. S., Rizaeva Z. R., Monolbaeva A. K.

*«М.Рыскулбеков ат. Кыргыз экономикалык университети» Илимий изилдөө
университетине караштуу Экономика илимий изилдөө институту (ЭКИИИ)*

*Научно-исследовательский институт экономики при Научно-исследовательском универ-
ситете «Кыргызский экономический университет им. М.Рыскулбекова»*

*Research Institute of Economics at the Research University «
M. Ryskulbekov Kyrgyz Economic University»*

Аннотация. В статье проведен анализ современного состояния транспортного сектора экономики, подчеркнута важность роли транспорта как кровеносной артерии народного хозяйства республики, развитие которой влечет подъем уровня других отраслей, обеспечивающей потребности населения страны. Наряду с некоторыми положительными показателями отмечены имеющиеся недостатки отрасли и даны рекомендации.

Ключевые слова. устойчивое развитие, реформирование, артерия, ключевые аспекты, грузооборот, логистика, гарантийный срок.

Аннотация. Учурдагы транспорт секторунун абалы транспорттун ролу эл чарбасындагы кан тамыр сыяктуу өзүнүн өсүшү менен башка тармактардын өсүшүнө жана калктын муктаждыктарын камсыздоого өбөлгө түзөт. Бир топ жетишкендиктер менен бирдикте тармактагы кемчиликтери белгиленип, сунуштар берилген.

Негизги сөздөр: туруктуу өнүгүү, реформалоо, кан тамыр, логистика, жук айланымы, автомобиль жолдорунун кепилдик мөөнөт колдонуусу.

Abstract. The article analyzes the current state of the transport sector of the economy, emphasizing the important role of transport as the lifeblood of the national economy, the development of which leads to the growth of other sectors that meet the needs of the country's population. Along with some positive indicators, the existing shortcomings of the industry are noted, and recommendations are given.

Keywords. sustainable development, reform, lifeblood, key aspects, freight turnover, logistics, warranty period of road operation.

Важность транспортной отрасли для экономики Кыргызстана на современном этапе невозможно переоценить. Автомобильный транспорт обеспечивает перевозку почти 97% пассажиров и 95% основной части грузоперевозок. Объем перевозок грузов в 2024 году всеми видами транспорта достиг 38,124 миллионов тонн. В условиях высокогорья и ввиду труднодоступности регионов страны, автомобильный транспорт, являясь основным видом транспорта, остается важнейшим фактором устойчивого социально-экономического развития страны, одним из главных инструментов в решении экономических и социальных задач республики.

Транспортная отрасль Кыргызской Республики в последние годы демонстрирует положительную динамику, что способствует укреплению экономического потенциала страны и её интеграции в региональные и международные логистические цепочки.

Следует подчеркнуть, что одним из важнейших направлений развития современной

экономики Кыргызской Республики является транспортная логистика, с помощью которой осуществляются грузо-пассажироперевозки, так как автомобильный транспорт обеспечивает доставку товаров и пассажиров по системе от двери до двери. Роль транспортной логистики в современных условиях заключается в том, что она организывает процессы снабжения, поставок и перевозок, также с помощью ее можно планировать, прогнозировать и контролировать вышеперечисленные процессы.

Автомобильный транспорт остаётся основным средством передвижения и грузоперевозок в Кыргызстане. В 2023 году объём услуг в сфере транспортной деятельности и хранения грузов составил 80,5 млрд сомов, что на 7,3% больше по сравнению с предыдущим годом. Всеми видами транспорта было перевезено 51,0 млн тонн грузов, что на 15,3% превышает показатели 2022 года. Также было перевезено 574,7 млн пассажиров, что на 9,1% больше, чем в 2022 году.

Таблица 1. Перевозки грузов всеми видами транспорта в январе-декабре

годы	тыс. тонн		в % к предыдущему году	
	2023	2024	2023	2024
Всего	51 049,7	54 066,3	115,3	105,9
Наземный транспорт				
Железнодорожный транспорт				
отправление	9 367,6	9 184,0	116,8	98,0
прибытие	3 215,9	3 234,4	117,2	100,6
Автомобильный	7 350,4	7 287,6	110,8	99,1
Трубопроводный транспорт	41 312,5	44 394,7	115,0	107,5
Воздушный транспорт	355,7	442,8	105,6	124,5
	13,9	44,8	4 633,3	322,3

В январе-декабре 2024г. объем грузов, перевезенных *всеми видами транспорта*, по сравнению с январем-декабрем предыдущего года увеличился на 3,0 млн. тонн, или на 5,9%.

Объем грузооборота всех видов транспор-

та в январе-декабре 2024г. по сравнению с январем-декабрем 2023г. возрос на 179,8 млн. тонно-километров, или на 6,0%.

Пассажирские перевозки в январе-декабре 2024г. по сравнению с январем-декабрем 2023г. возросли на 56,8 млн. человек, или на

9,8%. В декабре 2024г. по сравнению с декабрем предыдущего года, напротив, пассажиров перевезено на 3,6 млн. человека, или на 6,2% меньше, а по сравнению с предыдущим

месяцем - на 22,5% меньше. Основной объем перевозок пассажиров (97%) приходился на автомобильный транспорт (автобусы, микроавтобусы и такси), которым в январе-декабре 2024 г. по сравнению с январем.

Таблица 2. Перевозки пассажиров всеми видами транспорта в январе-декабре

	Тыс. человек		В % к соответствующему периоду предыдущего года	
	2023	2024	2023	2024
Всего				
	578 546,2	635 250,3	109,8	109,8
Наземный транспорт				
Железнодорожный	247,0	266,5	91,9	107,9
Автобусы	502 276,4	570 518,8	110,2	113,6
Такси	39 375,5	43 376,9	113,1	110,2
Троллейбусы	35 357,3	19 791,0	101,7	56,0
Воздушный транспорт	1 290,0	1 297,2	104,0	100,6

Объем *пассажирооборота* всех видов транспорта в январе-декабре 2024г. по сравнению с январем-декабром 2023 года возрос на 602,2 млн. пассажиро-километров, или на 5,3%. Наибольшее число пассажиров перевезено в городах Бишкек и Ош, а также в Чуйской и Иссык-Кульской областях. При этом, основной объем автоперевозок грузов (более 60%) приходился на индивидуальных предпринимателей (физических лиц). В 2024 году наблюдался значительный рост спроса на импортные автомобильные перевозки: количество заявок на доставку грузов в Кыргызстан из других стран увеличилось на 37% по сравнению с 2023 годом. Особенно заметный скачок произошёл в четвёртом квартале количество заявок увеличилось на 105%. Основными странами-импортёрами являются Россия, Беларусь, Казахстан, а также европейские страны Литва, Польша и Нидерланды.

В 2023 году наблюдался значительный рост на перевозку грузов автомобильным транспортом. Количество заявок на перевозку грузов из Кыргызстана в другие страны, особенно в Россию и Беларусь, увеличилось более чем в два раза. Общий объем перевозимых грузов по автомобильному транспорту в

2023 году составил 41,3 млн тонн, грузооборот составил 1400,5 млн тонно-км.

В последние годы Кыргызстан активно развивает сотрудничество с Турцией, что способствует улучшению транспортной инфраструктуры и увеличению объемов грузоперевозок. Кыргызстан укрепляет отношения и с другими странами, что значительно упростило транспортировку товаров между двумя государствами. В частности, железнодорожная линия «Китай – Кыргызстан Узбекистан» объединит около 4 миллиардов человек и расширит географию грузоперевозок из Азии в Европу, Турцию, Ближний Восток и другие регионы.

С 19 государствами составлены двусторонние межправительственные соглашения об автомобильном сообщении включая Азербайджан, Армению, Беларусь, Германию, Грузию, Иран, Казахстан, Китай, Латвию, Молдову, Монголию, Пакистан, Польшу, Россию, Таджикистан, Туркменистан, Турцию, Узбекистан и Украину.

С Францией и Австрией межведомственные соглашения. Проводятся дополнительные переговоры с 23 государствами, с которыми пока не подписаны соглашения о международном автомобильном сообщении,

но решен вопрос обмена бланками разрешений для поездок кыргызских автоперевозчиков в эти страны, включая Австрию, Бельгию, Болгарию, Венгрию, Грецию, Данию, Испанию, Италию, Литву, Нидерланды, Норвегию, Португалию, Румынию, Сербию, Словакию, Словению, Финляндию, Францию, Черногорию, Чехию, Швейцарию, Швецию и Эстонию.

Устойчивое развитие в транспортной отрасли Кыргызстана включает несколько ключевых аспектов:

- Экологическая устойчивость: Внедрение экологически чистых технологий и использование альтернативных источников энергии для транспорта. Это включает в себя развитие инфраструктуры для электромобилей и использование биотоплива;

- Социальная устойчивость: Обеспечение доступности транспортных услуг для всех слоев населения, включая маломобильные группы. Это также включает улучшение условий труда для работников транспортной отрасли;

- Экономическая устойчивость: Развитие транспортной инфраструктуры, которая способствует экономическому росту и снижению затрат на транспортировку. Это включает в себя улучшение состояния дорог, развитие логистических центров и повышение эффективности транспортных услуг;

- Безопасность дорожного движения: Внедрение мер по повышению безопасности на дорогах, включая улучшение дорожной инфраструктуры, установку современных систем контроля и мониторинга, а также проведение образовательных кампаний для водителей и пешеходов;

- Государственно-частное партнерство: Привлечение частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры через государственно-частные партнерства. Это позволяет ускорить реализацию проектов и повысить их эффективность. Эти меры направлены на создание устойчивой и эффективной транспортной системы, которая будет способствовать экономическому росту, улучшению качества жизни населения и защите окружающей среды. Отрадно отметить, что эта норма закреплена статьей 12 Закона Кыргызской Республики Об автомобильных дорогах» от 22 мая 2023 года.

Для устойчивого транспорта используются различные технологии, направленные на снижение воздействия на окружающую среду и повышение эффективности. Вот некоторые из них:

1. Электромобили: Использование электромобилей помогает снизить выбросы парниковых газов и загрязнение воздуха. Развитие инфраструктуры для зарядки электромобилей также способствует их популяризации.

2. Автономные транспортные средства: Автономные автомобили и грузовики оснащены датчиками, LIDAR и автоматизированными системами безопасности. Они могут самостоятельно перемещаться по дорогам, что повышает безопасность и снижает вредные выбросы.

3. Интернет вещей (IoT): IoT используется для оптимизации управления цепочками поставок и автоматизации логистических операций. Это позволяет повысить эффективность транспортных услуг и снизить затраты.

4. Биотопливо: Использование биотоплива вместо традиционного топлива помогает снизить выбросы углекислого газа и уменьшить зависимость от ископаемых источников энергии.

5. Умные города: Интеграция транспортных систем с инфраструктурой умных городов позволяет улучшить управление дорожным движением, снизить заторы и повысить общую мобильность.

Эти технологии помогают создать более устойчивую и экологически чистую транспортную систему, способствующую экономическому росту и улучшению качества жизни населения.

В Программе развития государственно-частного партнерства в Кыргызской Республике на 2022-2023 годы были включены два проекта: ГЧП С целью определения наиболее приоритетных ГЧП проектов на ближайшую перспективу, проходящих по программным документам, 31 мая 2023 года в Министерстве было проведено совещание по его результатам был признан более приоритетным проект ГЧП «Строительство автодороги Бишкек – Кунтуу Белогорка Суусамыр» чем проект «Строительство альтернативного автодорожного тоннеля по автодороге

Бишкек-Ош» с экономической, социальной, технической и стратегической точки зрения, в силу наличия следующих преимуществ:

- значительное снижение загруженности трафика на трассе Бишкек-Кара-Балта;
- значительное сокращение расстояния между северными и южными регионами (около 170 км);
- будет альтернативной дорогой на южные регионы по отношению к существующим автомобильным дорогам через перевал Тоо-Ашуу и через Боомское ущелье;
- меньшая протяженность тоннеля;
- возможность передачи частному партнеру около 115 км автомобильной дороги под механизм ГЧП, (большая протяженность является более привлекательным для частного партнера);
- менее сложный проект по техническим характеристикам;
- строительство дороги будет способствовать развитию международного и внутреннего туризма и торговли;
- после строительства сократиться доступ к месторождениям и к участкам ГЭС;
- появятся дополнительные рабочие места;
- возможность запуска автобусного сообщения и др.

Несмотря на значимость данной отрасли, существуют определенные проблемы, замедляющие развитие транспортной инфраструктуры. Среди них изношенность обо-

рудования, устаревшие инженерные сети и нехватка программы модернизации.

Для преодоления этих препятствий требуется комплексный подход, включающий обновление транспортных средств, строительство новых дорог и улучшение инженерных сетей. Реализация таких мероприятий позволит значительно повысить эффективность транспортной системы и, следовательно, способствовать экономическому росту страны.

При этом считаем необходимым отметить, что в ЗКР «Об автомобильных дорогах» отражена норма с обязательным условием гарантийного обеспечения исполнения договора и указанием гарантийного срока эксплуатации объекта, однако имеются факты подтверждающие, что некоторые из реконструированных автодорог, не выдерживая гарантийного срока эксплуатации, подлежат по крайней мере ямочному ремонту, что является также свидетельством недобросовестного исполнения требований статьи 27 вышеуказанного закона.

К тому же согласно изученным данным, при рассмотрении проектов законов Кыргызской Республики по бюджетам, ежегодная потребность в финансировании Министерства транспорта осуществляется не в полном объеме, финансируются в основном защищенные статьи затрат.

Прослеживается частая смена министров, что снижает ответственность за деятельность ведомства.

Список использованной литературы:

1. Концепция развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020-2024 годы.
2. Камчыбеков Т.К., Атышов К.А., Бакас уулу Б. Экономика Кыргызской Республики [Текст]: / Т.К. Камчыбеков. – 2018-717 с.
3. Мусакожоев Ш.М., Жапаров А.У., Экономика Кыргызстана за 25 лет (проблемы и перспективы развития) [Текст]/ Ш. Мусакожоев Б.: 2019-383 с.
4. Камчыбеков Т.К., Атышов К.А., Бакас уулу Б. Экономика Кыргызской Республики [Текст]: / Т.К. Камчыбеков. – 2018-717 с.
5. Королева А.А. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси: моногр. Изд. Центр БГУ. 2020-143.
6. Койчуев Т. К. Экономика Кыргызстана в последние десятилетие XX века (науч. руководитель и автор в коллективной монографии). Бишкек ЦЭиСР при МФ КР, 2000 г.,
7. Национальная экономика Кыргызской Республики: Проблемы и перспективы развития (изд. КЭУ им. Рыскулбекова г.Бишкек Кыргызстан 2015 г.)
8. Социально-экономическое положение Кыргызской Республики 2023 январь-декабрь, 2024 январь-декабрь. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики.