

УДК 656.117: 332.143

https://doi.org/10.33619/2414-2948/97/34

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

©Алишева П. К., канд. экон. наук, Ошский технологический университет
им. акад. М.М. Адышева, г. Ош, Кыргызстан, perizatalisheva@gmail.com

©Жакшылык кызы Г., Ошский технологический университет им. акад. М.М. Адышева,
г. Ош, Кыргызстан, perizatalisheva@gmail.com

©Арапбаев А. Б., Ошский технологический университет им. акад. М.М. Адышева,
г. Ош, Кыргызстан, perizatalisheva@gmail.com

MAIN DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF THE INFRASTRUCTURE OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE KYRGYZ REPUBLIC

©Alisheva P., Ph.D., Osh Technological University named by M.M. Adyshev,
Osh, Kyrgyzstan, perizatalisheva@gmail.com

©Zhakshylyk kzy G., Osh Technological University named by M.M. Adyshev,
Osh, Kyrgyzstan, perizatalisheva@gmail.com

©Arapbaev A., Osh Technological University named by M.M. Adyshev,
Osh, Kyrgyzstan, perizatalisheva@gmail.com

Аннотация. В условиях глобализации и современной стремительно развивающейся жизни транспортные перевозки стали одной из составляющих человеческой деятельности. Работы по перевозке грузов являются одной из самых важных частей делового мира, поскольку большинство партнерских отношений основаны на выгодном товарно-денежном обмене. Эффективное прогнозирование транспортных перевозок является значительным конкурентным преимуществом на рынке транспортных услуг.

Abstract. In the context of globalization and modern rapidly developing life, transportation has become one of the components of human activity. Cargo transportation work is one of the most important parts of the business world, as most partnerships are based on a profitable commodity-money exchange. Efficient forecasting of transportation is a significant competitive advantage in the transportation services market.

Ключевые слова: инфраструктура, транспортный комплекс, управление.

Keywords: infrastructure, transport complex, management.

Транспорт вместе с создающей условия его работы транспортной инфраструктурой выступает одной из системообразующих отраслей экономики любого государства, обеспечивающей его территориальную целостность и единство экономического пространства. Глобализация экономики, расширение масштабов внутренней и международной торговли обусловили потребность в форсированном развитии транспортной инфраструктуры как базового фактора национальной безопасности, устойчивого и динамичного роста отечественной экономики, ее интеграции в мировую экономическую систему [1].

Недостаточный уровень межотраслевой и межрегиональной координации в развитии транспортной инфраструктуры ведет к ряду проблем, включая нерациональное расходование ресурсов и снижение эффективности работы системы транспорта. Отсутствие согласованности между различными видами транспорта может привести к дублированию инфраструктуры и избыточности ресурсов, а также к необходимости переключать грузы с одного вида транспорта на другой, что приводит к задержкам и увеличению времени доставки. Кроме того, несогласованность систем транспортного сообщения между регионами может усилить неравномерность развития транспортной инфраструктуры в разных частях страны, что может привести к проблемам с доступностью транспорта и перевозкой грузов и пассажиров. В настоящее время транспортная система Кыргызской Республики отстает от большинства развитых стран в области мультимодальных перевозок [2].

Географическое расположение Кыргызской Республики, находящейся в центре региона Центральная Азия, среди гор и горных хребтов, вдали от морских портов, делает транспортную инфраструктуру страны особенно уязвимой и вызывает проблемы, которые проявляются особенно резко в региональном аспекте. Несмотря на рост мобильности населения за последние 30 лет — период суверенного развития Кыргызстана — средний показатель республики значительно ниже, чем в развитых странах.

Следует отметить, что недостаточно развитый уровень транспортной инфраструктуры тесно взаимосвязан с факторами, влияющими на транспортную безопасность. Плохое состояние дорог и дорожной инфраструктуры может привести к авариям и повышенному риску ДТП. Кроме того, недостаточная развитость транспортной инфраструктуры в регионах часто приводит к тому, что грузы и пассажиры перевозятся на нерегулярных маршрутах, условия которых не отвечают требованиям безопасности. Ежегодный ущерб от негативных последствий транспортной деятельности может быть значительным и варьироваться в зависимости от ряда факторов, таких как географическое расположение, структура экономики, инфраструктура и другие факторы. По оценкам экспертов, последствия ненадлежащего развития транспортной сферы могут угрожать развитию страны падением ВВП от 2% до 5%.

В условиях продолжающегося формирования нового мирохозяйственного уклада Кыргызстану важно уделять большее внимание развитию транспортной инфраструктуры, соответствующей национальным интересам страны. Это может включать в себя развитие дорожной инфраструктуры, железнодорожной сети, аэропортов, а также создание и расширение инфраструктуры транспортной логистики. Важным аспектом при разработке современной транспортной инфраструктуры является учет экологических и социальных аспектов – таких как снижение выбросов вредных веществ и уменьшение их воздействия на окружающую среду, а также улучшение доступности многих видов транспорта для местных жителей, обеспечивающее рост социальной защищенности. Для развития современной транспортной инфраструктуры в стране необходимо привлечение инвестиций и развитие партнерских отношений с другими странами и международными организациями. В последние годы обострились вопросы не только транспортировки грузов отечественных отправителей и получателей, но и транзитного обслуживания [3].

Кыргызская Республика использует свой транзитный потенциал крайне недостаточно. Поэтому развитие автомобильных и железнодорожных коридоров выступает как важнейшие направления в модернизации отечественной экономики, которые в недалеком будущем будут способствовать трансформации страны в «перекресток» новых торговых путей региона и мира. Автомобильный транспорт, вследствие географического расположения Кыргызской

Республики, преобладает в транспортном секторе страны и является связующим звеном в развитии других секторов экономики, также обеспечивая связь между различными регионами и населенными пунктами. Доля автотранспорта превышает 95% от общего объема грузовых и пассажирских перевозок в стране.

Поэтому значение автомобильных дорог в экономике Кыргызской Республики нельзя недооценивать, отставание в этой приоритетной сфере способно привести к существенным экономическим потерям, которых можно и нужно избежать. Вместе с тем, несмотря на общественное признание значимости автомобильных дорог для макроэкономического и регионального развития страны, ситуация с финансированием мероприятий по сохранению и развитию инфраструктуры дорожной сети остается критической.

По данным Министерства финансов КР, бюджет Министерства транспорта и коммуникаций (МТК) КР на 2022 г. составил 22 229,6 млн. сомов, в том числе текущий бюджет – 3 198,7 млн. сомов, выплаты по линии госинвестиций — 13 797,1 млн. сомов и по статье «капитальные вложения» — 5 233,8 млн. сомов. Несмотря на ежегодное увеличение государственного финансирования, а также инвестиций от международных финансовых организаций в виде кредитов и грантов, Кыргызстан все еще испытывает «инфраструктурный дефицит» (<https://kurl.ru/rIUU>).

В этой связи, необходимо объективное исследование проблемы развития инфраструктуры транспортного комплекса Кыргызской Республики, нужна разработка методических рекомендаций по реализации программ комплексного развития отрасли, в том числе, по формированию интегрированной транспортной системы, связывающей все регионы страны.

Обеспечивая надежную и доступную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов, транспортная инфраструктура позволяет предприятиям транспортировать свою продукцию как на внутренний, так и на международный рынки. Это способствует росту торговли, расширяет экспортные возможности и привлекает иностранные инвестиции. Более того, он обеспечивает своевременную доставку сырья в отрасли и распределение готовой продукции потребителям, оптимизируя цепочки поставок и снижая затраты на логистику. В целом, надежная и эффективная транспортная инфраструктура необходима для устойчивого экономического развития страны. Он действует как катализатор торговли, производства, мобильности рабочей силы и туризма, способствуя экономическому росту, созданию рабочих мест и повышению качества жизни. Правительствам и директивным органам следует уделять приоритетное внимание инвестициям в транспортный сектор, чтобы улучшить связь, обеспечить бесперебойный поток товаров и услуг и раскрыть весь экономический потенциал страны [4].

Также важно обратить внимание на улучшение управления и координации в сфере транспорта. Это включает в себя разработку эффективных стратегий развития, усовершенствование правовой базы и механизмов регулирования, а также укрепление партнерства между государственными органами, частным сектором и общественностью. Такой подход способствует сбалансированному и устойчивому развитию транспортной системы. Необходимо также обратить внимание на региональную интеграцию и сотрудничество в сфере транспорта. Кыргызстан является транзитной страной на пути международных торговых маршрутов, и развитие транспортной инфраструктуры может способствовать укреплению его позиции в регионе. Поддержка и развитие транспортных связей с соседними странами будет способствовать увеличению торгового оборота и притоку инвестиций в экономику Кыргызстана. В целом, активное развитие транспортной

инфраструктуры Кыргызстана является важным фактором для его экономического роста и устойчивого развития [5].

Система обслуживания дорог также является важной частью модели управления автомобильной инфраструктурой. Включая регулярное обслуживание, ремонт и модернизацию дорог, она обеспечивает сохранность и качество транспортной инфраструктуры. Хорошо обслуживаемые дороги снижают износ автомобилей, повышают комфортность путешествия и улучшают пропускную способность [6].

Система безопасности также играет важную роль в модели управления автомобильной инфраструктурой. Она включает в себя меры по предотвращению и уменьшению аварий, такие как разметка дорог, ограждения, освещение и другие технические решения. Кроме того, важными являются программы по обучению водителей, пропаганда безопасного поведения на дорогах и контроль за соблюдением правил дорожного движения. Современная модель управления автомобильной инфраструктурой Кыргызстана позволяет достичь более безопасного и эффективного движения транспортных средств.

Список литературы:

1. Гаврилов Л. П. Инновационные технологии в коммерции и бизнесе. М.: Юрайт, 2019. 372 с.
2. Кадыралиев А. Т. Перспективы развития автомобильных перевозок в Кыргызской Республике // Кыргыз экономикалык университетинин кабарлары. 2016. №3. С. 74-78.
3. Мейманкулова Н. Ч., Алджембаева Н. С. Пути развития транспортной логистики в Кыргызстане // Евразийское Научное Объединение. 2021. №5-3. С. 215-218.
4. Эсенбаев Н. С., Мазирбаев К. К. Развития транспортной логистики как рычаг национальной экономики Кыргызстана // Известия Исык-Кульского форума бухгалтеров и аудитором стран Центральной Азии. 2022. №3-1 (38). С. 57-61. EDN XPLBHI.
5. Торобеков Б. Т., Солтобаев Т. О. О развитии интеллектуальных транспортных систем в среде дорожной инфраструктуры // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова. 2020. №3. С. 51-57.
6. Аманкулов М. А., Ажекбаров К. А., Камчыбеков Т. К. Развитие логистических сервисов международных перевозок в Кыргызской Республике: теоретические и методические аспекты // Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2022. Т. 21. №3. С. 31-39. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2022-21-3-31-39>

References:

1. Gavrilov, L. P. (2019). *Innovacionnye tehnologii v kommercii i biznese*. Moscow. (in Russian).
2. Kadyraliev, A. T. (2016). *Perspektivy razvitija avtomobil'nyh perevozok v Kyrgyzskoj Respublike*. *Kyrgyz jekonomikalyk universitetinin kabarlary*, (3), 74-78. (in Russian).
3. Mejmankulova, N. Ch., & Aldzhembaeva, N. S. (2021). *Puti razvitija transportnoj logistiki v Kyrgyzstane*. *Evrazijskoe Nauchnoe Obedinenie*, (5-3), 215-218. (in Russian).
4. Alisheva, P. K., & Jesenbaev N. S. (2022). *Razvitija transportnoj logistiki kak rychag nacional'noj jekonomiki Kyrgyzstana*. *Izvestija Issyk-Kul'skogo foruma buhgalterov i auditorov stran Central'noj Azii*, (3-1(38)), 57-61. EDN XPLBHI. (in Russian).
5. Torobekov, B. T., & Soltobaev, T. O. (2020). *O razvitii intellektual'nyh transportnyh sistem v srede dorozhnoj infrastruktury*. *Izvestija Kyrgyzskogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta im. I. Razzakova*, (3), 51-57. (in Russian).

6. Amankulov, M. A., Azhekbarov, K. A., & Kamchybekov, T. K. (2022). Razvitie logisticheskikh servisov mezhdunarodnyh perevozok v Kyrgyzskoj Respublike: teoreticheskie i metodicheskie aspekty. *Uchenye zapiski Rossijskoj akademii predprinimatel'stva*, 21(3), 31-39. (in Russian). <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2022-21-3-31-39>

Работа поступила
в редакцию 27.10.2023 г.

Принята к публикации
04.11.2023 г.

Ссылка для цитирования:

Алишева П. К., Жакшылык кызы Г., Арапбаев А. Б. Основные направления развития инфраструктуры транспортного комплекса Кыргызской Республики // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. №12. С. 258-262. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/97/34>

Cite as (APA):

Alisheva, P., Zhakshylyk kyzy, G., & Arapbaev, A. (2023). Main Directions of Development of the Infrastructure of the Transport Complex of the Kyrgyz Republic. *Bulletin of Science and Practice*, 9(12), 258-262. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/97/34>