

*Качкыналиев Медер*

**ЕВРАЗЭСТИН ИНТЕГРАЦИЯЛЫК ИНСТИТУТТАРЫНЫН АЛКАГЫНДА  
ТРАНСПОРТ ТАРМАГЫН ӨНҮКТҮРҮҮНҮ ИЗИЛДӨӨ МЕТОДДОРУ**

*Качкыналиев Медер*

**МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В РАМКАХ  
ИНТЕГРАЦИОННЫХ ИНСТИТУТОВ ЕВРАЗЭС**

*Kachkynaliev Meder*

**RESEARCH METHODS THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR  
WITHIN THE INTEGRATION INSTITUTIONS OF THE EURASEC**

УДК:339/542.330

Кыргыз Республикасынын туруктуу өнүгүүнүн Улуттук стратегиясында белгилендей “акыркы жылдары өлкөнүн инфраструктуралык системасын күтүүгө, эксплуатациялоого жана өнүктүрүүгө финансылык ресурстардын чектелүүлүгү кыйла деградацияга жана эскиришине алып келди. Бюджеттик каражаттардын чектелүү экендиги инфраструктуралык базаны калыбына келтирүүгө жана жаңы долбоорлорду жүзөгө ашырууга багытталган мамлекеттик инвестициялардын көлөмүн көбөйтүүгө мүмкүндүк бербейт. Бүгүнкү күндө колдо бар жол тармактарын реабилитациялоо жана жаңыларын куруу мамлекеттик кепилдик менен алынган кредиттик каражаттардын кыйла көлөмүнүн эсебинен жүзөгө ашырылат<sup>1</sup>.

Бирок кредиттер транспорттук инфраструктураны финансылоодо анын керектөөлөрүн толук жабууга мүмкүндүк бербейт<sup>2</sup>.

Автомобилдик, авиациялык жана темир жолдук ташууларды камсыз кылган транспорттук инфраструктура өтө аянычтуу абалда турат, жүргүнчү-жүк ташуулардын көлөмү жыл сайын 10% га чейин өсүүдө, өнүгүүнүн стратегиялык максаттуу багыты болуп калктын товарлар рыногуна жана кызмат көрсөтүүлөргө жеткиликтүүлүгүн жакшыртуу үчүн өлкөнүн транспорттук транзиттик дараметин жогорулатуу болуп саналат<sup>3</sup>.

Коюлган максаттарга жетүү үчүн төмөнкү милдеттерди чечүү зарыл: (1) эл аралык транспорттук коридорду түзгөн автомобиль жолдорунун беш маршрутун реабилитациялоо; (2) асфальт төшөлгөн автомобиль жолдорунун ички тармагын сактап калуу жана жакшыртуу; (3) өлкөнүн транспорттук көз карандысыздыгын камсыз кылуу; (4) техникалык-

экономикалык негиздемени иштеп чыгуу жана Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолун жана өлкөнүн түндүк-түштүгүн бириктирген темир жол тарамын курууну баштоо; (5) аба-транспорттук түйүн борборун; (6) электрондук өкмөт системасын ишке киргизүү жана сан ариптик телерадиоберүүгө өтүү.

Кыргыз Республикасында колдонулуучу транспорттун негизги түрү автомобиль транспорту болуп саналаарын көңүлгө алып, орто мөөнөттү келечекте негизги артыкчылык болуп калктын жүргүнчүлөрдү жана транспорттук жүк ташууларга керектөөлөрүн канааттандыруу, автотранспорт каражаттарынын паркын жаңыртуу жана толуктоо, ошондой эле жол тармагын сактоо жана өнүктүрүү болуп саналат<sup>4</sup>.

Транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдү өнүктүрүү чөйрөсүндө мамлекеттик саясат жол-транспорттук тармагына мамлекеттик-жеке өнөктүк механизмдерин киргизүү чараларын белгилейт. Экономиканын бул секторуна жеке инвестицияларды, анын ичинде тикелей чет өлкөлүк инвестицияларды тартуу үчүн эң жагымдуу шарттарды түзүүгө зарыл.

**Биринчи милдетти** чечүү Евразия биримдигинин алкагында программалары ишке ашырылат, ал жүргүнчүлөр жана жүк транспортунун макулдашылган региондук ишмердүүлүгүн карайт. Бул региондун өлкөлөрү тарабынан соода-сатыкты жана транспорттук каттамдарды өнүктүрүү үчүн тоскоолдуктарды четтетүү боюнча аракеттенүү планы иштелип чыккан. Кыргызстан ал программанын активдүү катышуусу болуп саналат, ошондуктан өлкөнүн жол инфраструктурасынын участкаларын жакшыртмакчы. Төмөнкү беш эл аралык транспорттук коридорду реабилитациялоо керек экендиги аныкталган.

Суусамыр – Талас – Тараз (узундугу 199 км);

<sup>1</sup> 2013-2017-жылдардын мезгилинде Кыргыз Республикасын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясы. Б. 2013; с.150-153

<sup>2</sup> Ошол эле жерде.

<sup>3</sup> Ошол эле жерде.

<sup>4</sup> 2013-2017-жылдардын мезгилинде Кыргыз Республикасын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясы. Б. 2013; с.150-153.

Бишкек – Нарын – Торугарт (узундугу 539 км);

Ош – Баткен – Исфана (узундугу 360 км);

Каракол – Түп – Кеген (узундугу 76 км);

Исфана-Сүлүктү-Ходжент (Тажикстан Республикасынын чек арасына чейин (узундугу 44 чакырым)<sup>5</sup>.

Автомобиль жолдорунун ички тармактарын сактоо жана жакшыртуу боюнча милдетти чечүү үчүн жыл сайын төмөнкү чаралар көрүлгөн: (1) 300 км ашык узундукта асфальт бетон төшөлгөн автожолдорунун эскирген катмарын калыбына келтирүү; (2) 150 км кем эмес авто жолун асфальт бетон төшөө менен капиталдык оңдоо жүргүзүү<sup>6</sup>;

Автомобиль жолдорунун сакталышын камсыз кылуу максатында жол берилген салмактык жана габариттик параметрлерди жөнгө салуу боюнча транспорттук контролду күчөтүү каралат. Бул иш-чаранын алкагында Кыргыз Республикасынын аймагына КМШга катышуучу мамлекеттердин автомобиль жолдору боюнча мамлекеттер аралык ташууларды жүзөгө ашырган транспорттук каражаттардын салмагы жана габариттери жөнүндө Макулдашууга ылайык салмактык жана габариттик параметрлери (ок темирге күч келүү) ашкан транспорттук каражаттардын кирүүсүнө тыюу салуу боюнча ченемдик-укуктук актыларды даярдап, ишке ашыруу каралган<sup>7</sup>.

Өлкөнүн транспорттук көз карандысыздыгын камсыз кылуу боюнча милдеттерди чечүү жаңы айланып өтүүчү автомобиль жолдорун куруу аркылуу жүзөгө ашырылат. Коңшу мамлекеттердин аймагын кесип өтпөстөн куруу пландаштырылып жаткан айланып өтүүчү автомобиль жолдорунун жалпы узундугу 170 км ге жакынды түзөт. Айланып өтүүчү автомобиль жолдорун курууда негизги үлүш Баткен облусуна туура келет – мында 125 км автожолдорун куруу талап кылынат<sup>8</sup>.

Төртүнчү жана бешинчи милдеттерди чечүү үчүн Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолунун техникалык-экономикалык негиздемеси иштелип бүткөн, бул инвестициялык чечим кабыл алууга жана түздөн-түз темир жол куруу процессине киришүүгө мүмкүндүк берет. Ошондой эле өлкөнүн түндүгү менен түштүгүн бириктирүүчү темир жол тармагын куруунун техникалык-экономикалык негиздемеси даярдалат<sup>9</sup>. “Манас”, “Ош”, “Ысык-Көл”, “Баткен”, “Исфана” аэропортторун реконструкциялоо жана модернизациялоо жана алардын

базасында авиатранспорттук хабды түзүү жүргүзүлөт<sup>10</sup>.

Алтынчы милдетти чечүүнүн алкагында байланыш жана коммуникациялар тармагында бирдиктүү мамлекеттик саясат жүргүзүү, ошондой эле бирдиктүү маалыматтык мейкиндикти камсыз кылуу жана инфокоммуникациялык инфраструктураларды натыйжалуу пайдалануу максатында электрондук өкмөттү өнүктүрүү жана модернизациялоо Концепциясы иштелип чыгат жана санариптик телерадиоберүү ишке кирет<sup>11</sup>.

Бул иште төмөнкү методдор колдонулат.

**1. Метод. Илимий изилдөөнүн экстраполяциялык методу.** Бул метод илимий изилдөөдө аябай белгилүү такай колонулат. Бул методдун негизинде төмөнкүдөй гипотеза жатат: изилдөөнүүчү процесс мурунку болуп келген өзгөрүүлөрдүн негизинде уланат. Башкача айтканда изилдөөнүүчү процесс анын келечеги мурунку өткөн учурдагы тенденциялары менен аныкталат.

Ошол үчүн изилдөөдө процесстин өнүгүшүндө мурунку тенденцияларды жакшылап изилдеп чыгуу керек. Себеби анализ өткөн учурдан келечекти аныктоого жол болуп эсептелет.

Бул метод көптөгөн илимий изилдөө институттарында колдонулат. Мисал үчүн Россиянын илимий академиясынын ИМЭМОсунда кеңири колдонулат. Бирок бул метод узак учурда прогноз жасоодо реалдык картинаны жакшы көрсөтө албайт. Ошол үчүн биздин оюбузча бул метод азыркы учурдун келечегин кароодо, изилдөөдө колдонулушу мүмкүн.

**2 метод. Эксперттердин баа берүү методу.** Илимий изилдөөдө сан жагы жана сапат жагын изилдөөдө бул метод сапаттуу баа берүү методу болуп эсептелет. Бул методдун негизинде төмөнкү гипотеза жатат: жогорку денгээлдеги эксперттердин ой пикирин топтоп илимий изилдөөнүн ар тармагынан ализдөөдө колдонушу мүмкүн. Бул метод өзү универсалдуу мүнөзгө ээ жана кыска мөөнөттө, орто мөөнөттө, жана узак мөөнөттөгү прогноз жасоочу изилдөөдө колдонулат.

Көпчүлүк учурларда эксперттин тигил же бул маселе боюнча ой пикирлердин дал келбестиги, ал эми кээ бир учурда таптакыр карама-каршы ой пикирде болушу байкалат, ошол үчүн ар тараптагы ой пикирди жакындатуучу инструменттер колдонуусу зарыл, мисал үчүн Дельфи методу ошондой эле Форсайт методу. Бул методдордун негизги максаттары изилденип жаткан маселе макулдашылган ой пикирлердин иштеп чыгуу болуп

<sup>5</sup> Ошол эле жерде.

<sup>6</sup> Ошол эле жерде

<sup>7</sup> 2013-2017-жылдардын мезгилинде Кыргыз Республикасын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясы. Б. 2013; с.150-153.

<sup>8</sup> Ошол эле жерде.

<sup>9</sup> Ошол эле жерде.

<sup>10</sup> Ошол эле жерде.

<sup>11</sup> Ошол эле жерде.

саналат. Бул методдорду колдоонуучу максаттары эксперттик коомчулуктун социалдык-экономикалык жана илимий технологиялык өнүгүүдөгү маселелер боюнча макулдашылган бир пикирге жетишүү. Форсайт методу Америкада ЕБ өлкөлөрүндө Японияда, Түштүк Кореяда, Кытайда жана Россияда кеңири колдонулат. Форсайт методологиясынын баалуулугун япондук адистер илимий кызматкерлер процессинде макулдашылган баа берүүгө жетишүүсү негизги деп эсептешет ал эми айтылган ойлордун чындыкка жакындыгы ошонун негизинде кабыл алынган башкаруу чечимдери экинчи мааниге ээ эмес.

**3. Метод. Интегралдык макропрогноз.** Бул методу россиялык окумуштуу Ю.В.Яковец иштеп чыккан. Методдун гипотезасы төмөнкүдөй: бир жагынан системалык түрдө Н.Д.Кондратьевдин алдын алуу теориясын жана циклдер, кризистер, инновациялар жөнүндө окуусун синтез кылуу менен экинчи жагынан В.В.Леонтьевдин тармактар аралык балансын колдонуу жатат. Бул методдун принципалдук өзгөчүлүгү бул ортонку өгүүдөгү циклдерде жана узак мөөнөттөгү Кондратьевдин циклдеринин – экономиканын структурасына жана структуралык өзгөрүштөргө тийгизген таасирин аныктоого болот. Ал эми мындай изилдөөнүн жыйынтыктарын башка методдор менен алууга мүмкүн эмес. Бул методдун колдонуунун негизинде россиялык окумуштуулар Кузык жана Яковец Россиянын өнүгүшүн 2050 жылдарга чейинки өнүгүшүн прогноздоодо жаны 2 жыйынтыкка жетишти.

**Биринчиси.** Россиянын экономикасынын структурасынын динамикасын 1987-жылга чейин ретроспектив анализ жасалып 2050-ж чейин өнүгүшүнүн 2 сценарийи аныкталган.

1. инерциялык өнүгүү;
2. инновациялык алдыга жылуу.

**Экинчиси.** 1980-2000-жылдардагы ички дүң продукциянын экспорт менен импорттун таасири боюнча баалануу жүргүзүлгөн, ошонун негизинде 2050-ж чейинки пландарды өзгөртүү сунушталган. Экспорттун структурасында энергиялык сырьё басымдуулук кылгандыктан ал сунуш Россиянын экспортунун структурасынын энергиялык сырьелук мүнөзүн азайтып инновациялык чаралар менен алдыга жылууга багытталган. Импортто алмашууда жаңы технологияларды көбөйтүүнү сунуш кылынган.

**3.Сценарийлерди жазуу методу.** Бул татаал системасынын өнүгүшүн келечегин аныктоодо негизги методдорунун бири болуп саналат. Себеби татаал системалардын өнүгүшүн аныктоодо пайдалануучу так маалыматтар аз. Негизинен сценарийлерди жазуунун 3 мүмкүн болуучу

вариантары жазылат.

- 1 – оптимистик;
- 2 – пессимистик;

3 – ушул эки карама-каршы турган багыттын ортосундагы чындыкка жакын варианты болуп саналат.

Көптөгөн окумуштуулар келечекти изилдөөдө илимий изилдөөнүн парадигмасын өзгөртүүсүн сунушташат, алардын ою боюнча тарых принцибинен башка жол табуу керек. Бул метод Америкалык изилдөөчү Э. Партриждин эмгегинде колдонулганын көрө алабыз.

**4. Метод. Математикалык моделдөө методу.**

Бул метод көпчүлүк учурларда ири илимий коллективдерде, жеке консультациялык борборлордо жана инвестициялык компанияларда колдонулат. Көпчүлүк учурларда бул методдун негизинде неоклассикалык экономиканын өнүгүшүнүн Солоу теориясы колдонулат. Ал теория негизинде Кобба-Дугластын өндүрүш функциясы жатат.

$$\gamma = AK^\alpha L^{1-\alpha} ,$$

Бул моделдин колдонулуусунун гипотезасынын негизи болуп Америкаынын экономикасын стандарт катары алынышы, себеби бул өлкөнүн алдынкы технологияларды жана эмгек өндүрүштүүлүгүн өстүрүүдө дүйнөлүк лидери катары каралышы болуп саналат.

Азыркы учурдагы бул методдун колдонушунун негизги учуру болуп, сунуш кылуу экономикасын колдонуу. Бул моделдин негизги гипотезасы өндүрүштү өнүгүшүнүн негизги факторлордун динамикасы болуп саналат. Ал эми азыркы учурда сунуши кылуу экономика доору неоклассикалык теория менен кошо өткөн учурда калды. Азыр кайрадан Кейнсиандын доору, суроо экономиканын доору башталды. Буга себеп дүйнөлүк кризистер болду. Азыркы учурда А.В.Каратаев жана анын окуучулары менен бирге техникалык-экономикалык жана демографиялык өнүгүшүнүн компактык макромоделли ишелип чыгууда. Ал модел төмөнкүдөй дифференциалдык тендикте дин системасы менен көрсөтүлгөн:

$$\left. \begin{aligned} \frac{dN}{dt} &= aS(1 - L^*)N \\ \frac{dN}{dt} &= bL^*N \\ \frac{dL^*}{dt} &= cS(1 - L^*)L^* \end{aligned} \right\}$$

Илимий изилдөөдөгү азыркы методдор. Келечектүү жана ийкемдүү илимий инструменттерин иштеп чыгуусунун керек экендигин аныктайт. Эң

негизи милдет социалдык-экономикалык өнүгүшүн башкарууда изилдөөнүн негизинде такталган оптималдык, рационалдык өнүгүү сценарийин ишке ашыруу зарыл. Тилекке каршы мындай изилдөөлөр азыр жокко эесе.

**5. Метод.** Анализде цикл теориясын колдонуу методу. 2008-ж дүйнөлүк кризис дүйнө өлкөлөрүнө аябай катуу таасир тийгизип, өнүккөн өлкөлөрдүн жана өнүгүп жаткан өлкөлөрдүн экономикасын өнүгүшүн кескин түрдө акырындатууга алып келди. Дүйнөлүк экономика узака созулган туруксуздук фазасына кирди, ал эми Американын экономикасы узака созулуучу рецессия фазасына өттү. Азыркы түзүлгөн абал дүйнөлүк экономикада жакынкы жылдарда жаңы кризистердин жана узака созулуучу депрессия жөнүндө кабар берет. Бул жөн эле капасынан кабыл болгон процесстер эмес, бул өнүгүүдөгү фундаменталдык закон ченемдүүлүктөр жөнүндө бизге кабар кылат. Базар экономикасында

2008-ж кризис биринчи жана акыркы эмес. Хрестоматия катарындагы 1930-ж чоң депрессияны алса болот. 1970-ж кризис бул кризис негизинде «Бреттанвуддук» система талкаланды. 1998-ж Азия кризиси 2000-ж дүйнөлүк экономикалык кризис дагы ошондой эле көптөгөн кризистер. Бул кризистер пайда болгондо кокусунан пайда болгондой көрүнөт, чындыгында булл кризистердин бардыгы өз учурунда. 1920-ж улуу орус окумуштуусу Н.Д.Кондратьедин ачкан экономиканын өнүгүшүндөгү узак циклдер теориясына жазылган. Дүйнөлүк экономикада акыркы эки жылында баардык окуялардын баары Кондратьевди кокусунтура экендигин далилдейт. 2008-ж. окуя ошол кондратьедин окуусуна дал келет. Бул окуя боюнча экономикадагы чоң цикл 20-жылдарда башталат ошол 20 жылдарда 6 тех укладдын базалык тармактар түзүлүп бүтөт.

Рецензент: д.э.н., профессор Мусакожоев Ш.М.