

Мусаев К.

**ИЧКИ МИГРАЦИЯЛЫК АГЫМДЫН БИШКЕК ШААРЫНЫН
ИНФРАСТРУКТУРАСЫНА БОЛГОН ТААСИРИ**

Мусаев К.

**ВЛИЯНИЯ ВНУТРЕННИХ ПОТОКОВ МИГРАЦИИ
НА ИНФРАСТРУКТУРУ БИШКЕКА**

К. Musaev

**THE ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF THE INTERNAL FLOW
OF MIGRATION TO INFRASTRUCTURE OF BISHKEK**

УДК: 338.056.18

В этой статье приведен анализ влияния внутреннего потока миграции к инфраструктуре города Бишкек.

In this article provided an analysis of influence of internal flow of migration on infrastructure of Bishkek city

Бишкек шаарынын өнүгүү тенденциясын талдоонун изилдөө зарылдыгы Бишкек шаары өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүндө локомотив болуп саналагандыгы менен шартталган.

Бишкек шаары иш жүзүндө өлкөнүн калкынын бештен бирин түзөт, өзүнө интеллектуалдуу жана гуманитардык зор потенциалын түзүү менен топтолгон жана анын региондорун өнүгүүсүнө маанилүү таасир көрсөтө алат.

- Бишкекте 1 млн адамга жакын иштейт жана жашайт (калктын 20 %).

- Бишкек Кыргыз Республикасынын Ички дүң продуктунун 40%ын өндүрөт.

- Республиканын түз чег элдик инвестицияларынын жалпы көлөмүнүн шаардын салыштырма салмагы -56,4%ды түзөт

- Кыргыз Республикасында 280 мин ишкердик субъекттеринин 100 мици Бишкек шаарында иштейт. Маалыматтар булагы: "Сүйүктүү шаар" программасы 1-бет.

Бишкек чындыгында ички өлкөлүк миграциялык агымдарды тартуунун объективдүү борбору болуп саналат жана эмгекке жөндөмдүү курактагы айылдык тургундардын көпчүлүгү мигранттар болуп саналат. Өлкөнүн калкынын ички миграциясы Бишкекте шаардык калктын прогрессивдүү люмпенизациялоого өбөлгө кылат. Шаардын интеллектуалдык, билим берүүчүлүк жана маданий потенциалында девальвация жүрүүдө. Шаардык чөйрөнүн турмушун камсыздоочу мүмкүнчүлүктөр, бардык чөйрөлөрүндө укук коргоо, саламаттык сактоо, билим берүү жана маданияты төмөндөөдө. Мында шаардык чөйрөгө мигранттардын адаптация программалары жок. Акыркы 20 жылдан ашуун мезгилден бери борбор калаабызда бир дагы театр жана бала бакча курулган эмес.

Шаар турмушун камсыздоо системасынын эскириши мигранттардын интенсивдүү өсүшү менен бир кыйла татаалданууга алып келди. Бул системалардын бекемдиги жана чыдамдуулугу чегине

жетти, ал техникалык, андан кийин социалдык катастрофа коркунучунда турат десек жаңылбайбыз.

- Шаар инфраструктурасынын өнүгүү программасынын жоктугу.

- Шаар жолдорунун 80% пайдалануу мөөнөтү нормадан 2 эсе ашкан. 750 км шаар жолдорунун 27%ы майда таш төшөлгөн жолдор.

-199 км ашуун жылуулуктармактары (48,03%) өзүнүн ченемдик мөөнөтүн өтөгөн жана алмаштырууну, башкача айтканда жаңылап ондоону талап кылат.

- Шаар калкынын муктаждыгын канааттандыруу үчүн ичүүчү суунун жетишсиздиги.

-Азыркы учурда 269 км суу куурлары тармактарын алмаштыруу зарыл.

-Канализациялык тармактардын жалпы санынын 20 км алмаштырылууга тийиш.

-278 артезиан скважиналарынын кызмат өтөө мөөнөтү 18-20 жыл, 160 даанасын бургулоо зарыл.

-Электр тармактарынын жана жабдуулардын эскириши 40%ды түзөт.

-165 км газ түтүктөрү 25 жылдан бери эксплуатацияланууда.

-Жылуулук кубаттуулугу менен ТЭЦ-1 жана жылуулук жүгүнө бириккендердин өсүүсү ортосундагы мүмкүнчүлүктөр боюнча маанилүү айырма байкалат. Шаарды өнүктүрүү жөнүндөгү маселе ий эскирген инженердик тармактар жана инфраструктураны калыбына келтирүү маселелерин коюу жана чечүү менен гана чечилет

- Инфраструктура жана инженердик тармактар постсоветтик мезгилдерден бери жаныланган эмес, андыктан капиталдык оңдоо талап кылынат жана акыркы 20 жылда Бишкек шаарында өлкөнүн ички миграциясынын эсебинен калктын 2 эсе көбөйүүсү шаардык кызматтарга жана шаар жетекчилигине орундуу көйгөйлөрдү жаратууда. Себеби инженердик тармактар жана шаар өзү 400-600 мин калкка эсептелген. Бишкек айланасында 500 мин адамдан ашуун калкы бар 50 турак жай конуштары пайда болду. 2009-жылдын 31-мартында Президент Жарлыгы менен өлкөнүн өнүгүү Стратегиясы (2009-2011-жж.) бекитилген анда: "Ички миграция процесстери Бишкек жана башка өлкөнүн шаарларынын калкынын жогорку концентрациясына алып келди. Бишкекке ички өлкөлүк мигранттардын 40%ы келишет жана отурукташышат, алар турак жай,

жумушчу орундарына социалдык программаларга кошулууга муктаж.

- Эксперттик баалоолор боюнча борбордун калкынын фактылай саны расмий 500 мин адамдан ашуунду түзөт (расмий каттоолор маалымат боюнча 2009-жыл абалы боюнча - 835743 миң адам) Бишкек шаарынын жергиликтүү муниципалитетинин бюджетиндеги чыгымдарга багыттоолорду колдоо талап кылынат.

- өлкөнүн борборундагы мындай процесстер социалдык-экономикалык жана коомдук-саясий чөйрөлөрдө жогорулаган чыңалууга алып келет жана чыр-чатактарды түзүүчү потенциалга ээ.

- Мамлекет, жергиликтүү өз алдынча башкаруу органдары региондордо эмгек миграциясынан калкты кармоочу жетишерлик стимулдарды түзө алышкан жок.

- Периферияларда мигранттардын жалпы чыгуу жерлеринде айрым учурларда терс таасирге ээ болот. Туруктуу жашаган жеринен эмгек мигранттарынын чыгып кетүүсү демографиялык жана эмгек ресурстарынын балансын бузулушуна жана аякташына себепкер болду. Ошону менен катар негизинен айылдык периферия болуп саналган бул жерлердин деградациясына жана ээн бош болуп калган учурларына алып келди.

- Стратегиялык маанилүү тоолуу чек ара аймактарындагы артыкчылыктуу-репродуктивдүү жана экономикалык активдүү калктын иштөөгө чыгып кетүүсү бул аймактардын ээн калышына гана эмес, укук улантуучу муундардын жоготуусуна, өсүп келеткан муундардын сапатынын төмөндөшүнө алып келет. Бул болсо чектеш чек ара аймактарында калктын бул жерлердеги "жайылып жүрүүчү" миграция коркунучун түзөт. Айрым жана чек ара аймактарынын ээн калышы, алардагы калктын социалдык калктын демографиялык жана улуттук структурасынын өзгөрүшү, "жайылып жүрүүчү" миграция натыйжасында коншу өлкөлөр менен мамиленин жаңы кырдаалын түзөт, программаларды иштеп чыгууну талап кылышат жана Кыргызстандын социалдык, маданий чөйрөнүн туруктуулугуна жана коопсуздугуна терс таасир тийгизүүсү мүмкүн (2009-2011-жж. Орточо мөөнөттүү өнүктүрүү Стратегиясы 22-23-б.). Бул көйгөй борбордун гана эмес мамлекетибиздин көйгөйү, бул кырдаалдан чыгуунун жолун издөө керек. Борбор калкынын өсүүсү төмөндөгү

№1 таблицادا төмөндөгүдөй көрүнөт.

Шаар аталышы	калкты каттоо маалыматтары боюнча				1989-жылдан 2009-жылга чейин Калктын осушу
Жылдар	1897 (мин адам)	1979 (мин адам) *	1989 (мин адам)	2009 (мин адам)	
Пишпек	6400	535450	619903		
Фрунзе					
Бишкек				835743	215840

Таблицадан көрүнүп тургандай СССР таркагандан кийин 1989-2009-жж. калк 215840 адамга өскөн бул республикалык статистикалык комитеттин маалыматтары боюнча, андан тышкары 500 мин калк каттоосу жок эсепке алынган жок, анын ичинде Бишкек шаарынын жакын коншу айылдар жана шаарлардан келгендер болуп, азыркы учурда борбор калаада 1 млн. 400 мин адам жашайт.

Советтер Союзу учурундагы союздук борбордун адистеринин жардамы менен 1970-жылы түзүлгөн жана иштелип чыккан шаар курулушунун башкы планы иштеп чыгарылган жана бекитилген.

1700 гектар аймак камтылган, анын ичинде 216,1 га административдик коомдук имараттар жайгаштырууга пайдаланылат, 270 га - жалпы аянты 3253,3 мин чарчы метр турак жай курулушуна, анын ичинде турак жай курулушуна - жалпы аянты 2143,5 миң чарчы метр. Мында турак жай 4-5 кабаттары 69%ды, 7-9- кабаттары -18% жана 12-16-кабаттары - 13% ды тузет. Келечекте калктын саны борбордук райондордо пландалган жана 180,7 миң адамды чейин жетет. Борбордун пландалган структурасы шаардын жана бардык огломерациясы транспорттук жана инженердик техникалык коммуникациясы менен байланыштуу.

Долбоордо кабыл алынган кече-жол тармактар структурасы жана классификациясы шаардын транспорттун жана жөө жүрүүчүлөр кыймылын уюштуруунун максатка ылайыктуулугун эсепке алуу менен башкы планынын сунуштары өнүктүрүлөт.

Борбор ири коомдук, саясий, өнөр жай, илимий жана маданий борбор катары өзгөчө статусна ээ болууга тийиш. Борбордун тургундары жана меймандарынын жашоосу үчүн ыңгайлуу шарттар түзүлүүгө тийиш. Туристтер келүүлөрү үчүн жагымдуу шарттар түзүү үчүн шаардын четтеринде жайгашкан тарыхый жана маданий эстеликтерди сактоо жана калыбына келтирүү иштерин жүргүзүү зарыл. Бир сөз менен айтканда 1990-жылга чейин СССР тараганга чейин Башкы план катуу сакталчу жана ага ылайык муктаждыктар боюнча инженердик-техникалык коммуникациялар, жашылдандыруу, көрктөндүрүү, ошондой эле айлана чөйрөнү жакшыртуу жана башка чаралар жүргүзүлүп турчу.

1990-жылдан бапгап инженердик-коммуникациялык тармактар курулушу бир ордуна жылбастан турат, болгону байкаларлык эмес учурдагы ондоо иштери жүргүзүлөт. Шаардыктар электр энергиясын, жылуулук камсыздоонун, суу жана ичүүчү жана сугаруучу суулар менен канализациялык камсыздоо жетишсиздигин курч сезишүүдө. Автомагистралдардын жетишсиздиги жана кече жолдорунун ондоосунун жоктугунан жолдордо тыгындар (пробкалар) жана ыңгайсыздыктар түзүлүүдө.

1990-жылдан баштап азыркы күнгө чейин жеке сектордо баш-аламан үй куруулар жүрүүдө, товарлардын эптеп-септеп кол менен жасалган кустардык өндүрүшү жана кызмат көрсөтүүлөрдүн жана сооданын жана базарлардын, көчөлөрдүн, коомдук орундардын жана арыктардын тартылып алынышы

татаал экономикалык жана экологиялык кырдаалды ансыз да татаалдантгууда.

Адамдар коммуналдык кызматтардын ыңгайлуу эместиктерине чыдап жашай беришет, бирок айлана-чөйрө, табият, аба, суунун булгануусу жана ызы-чуу натыйжаларына жол берилүүсү шаар тургундарына олуттуу ыңгайсыздыктар менен бирге ден соолугуна зыян келтирүүсү мүмкүн. Андыктан шаарыбызды көрктөндүрүү, жашылдандыруу иштерин күчөтүү зарыл, ал үчүн бак-дарактарды отургузуу, сейил бактарды, скверлерди, гүл бактарды талаптагыдай күтүүгө көңүл буруу зарыл. Мындай жүргүзүлгөн иштер, албетте абанын тазаланышына өбөлгө болот, себеби чан, көмүр кычкыш газы менен дем албайбыз, ызы-чуу натыйжаларын басантатууга көмөкчү болот. Ошону менен бирге жашылдандыруу ишин колго алсак шаарыбыздын микро климатын түзүлөт жана ысык аптапта нымдуу микроклимат түзүлүп, отургузулган бак-дарактардан кычкылтек бөлүнүп чыгат.

Төмөндө биз Бишкек шаарынын көрктөндүрүү ар бир адам үчүн маанилүүлүгүн карап көрөлү. Отургузулган бак-дарактардын жалпы аянты азыркы абал боюнча, алдын ала баалоо боюнча 855,86 гектарды түзөт, ал эсептөөгө алганда отургузулган бак дарак саны ар бир адамга 11 чарчы метрди түзөт нормасы 24 чарчы метрди түзгөндүгүн белгилөөгө болот.

Калктын жан башына көрсөткүчтүн төмөндөшүнүн башкы себеби бак отургузуу үчүн жер аянттарынын жоктугу жана калк санынын өсүүсү, аянттарды ар кандай курулуштарга берүүсү, анын ичинде авто май куюучу станцияларга (АЗС) берилүүсү күбө болот. Бак-дарактар кайра калбына келтирилбестен кыюуга жол берилет парк зоналарында жана питомниктерде участкалардан жер бөлүп берүүлөргө жол берилет.

Борбор шаарда болгону 11 парк иштейт, алардын 10 на талаптагыдай кутуу болбогондугу натыйжасында начар күтүлбөгөн абалда, "Панфилов" паркы аттракциондор паркына айланды, "Фучик" паркы кароосуз калды, "Аламедин" паркы жана К.Жакыпов паркындагы бак-дарактар түп орду менен кыйылып жок болду. Көптөгөн токойчолорду жана скверлер каралбай АЗСтер жайгаштырылды жана бай чиновниктердин зангыраган үйлөрү курулууда. Эгер так маалыматтарга таянсак жан башына 8 чарчы метр квадрат жашылдандыруу туура келсе азыркы абал абдан эле оор абалда экендиги көрүнүп турат.

Шаар аймагынын жалпы балансында жашылдандырылган аянттар денгээли катострофалык сандарга жетти - бак отургузуунун бардык категориялары боюнча 28,44% бул көрсөткүч шаардык чөйрөнүн турмуш тиричилигинин санитардык-гигиеналык нормалдуу шарттарын тийиштүү камсыздоо үчүн 2 эсе аздык кылат.

Азыркы кырдаалдан чыгуунун бир жолу өзүбүз жөнүндө гана ойлонбостон эртенки келечектеги муундарга калгырчу табиятка экологиялык кырдаалга азыртадан кам көрбөсөк кийин кеч болуп калаары анык иш. Андыктан шаардык чөйрөнүн булгануулары көчө жол тармактарын жөнгө салуу зарыл.

Атап айтканда, Чүй проспектиси жана Москва, Байтик баатыр көчөлөрүн" шардык уу-чуу булгануулар жери" категориясына тийиштүү десек болот. Бул жерден белгилей кетүүчү нерсе бардык көчөлөр автомобиль тыгынды (пробкалар) пайда кылуу менен экологиялык кырдаалды татаалдантат. Алардан бөлүнүп чыккан зыяндуу заттар түтүн катары каптоодо.

	КР боюнча	Бишкек ш.	Республиканын жалпы санынын Бишкек ш. төмөнкү пайызын түзөт .
1. Женил автомашиналар	176407	53637	30
2. Жук автомашиналары	59543	9102	15.3
3. Автобустар	11727	2908	25
1. Атайын машиналар	7962	1462	18
6. Мототранспорттор	36708	4614	12
7. Принциптер жана жарым принциптер	18459	4624	25

Бишкек шаарындагы автомобилдер санынын өсүшү (2010-жыл башталыш абалына карата КР НИМ маалыматтары боюнча).

Бишкек шаарында автомобилдер саны эбегейсиз тездик менен өсүүдө. "Автомобиль жыргал гана эмес, адамдардын ден соолугунун душманы" – деп Т.У.Усубалиевдин "не могу молчать ответы не другам" 663- 666 б Бишкек 1999-ж. изд. "Шам"³. Бул аталган китептен төмөндөгү мисалдарды келтирсек:

"Бирок адамдардын ден соолугуна экологиялык коркунуч пайда болууда, ал шаардагы автомашиналар эбегейсиз санынын өсүүсү менен шартталган.

Коркунуч эмнеде деп сурашы мүмкүн окурман, Иштин жөнү мындайча окумуштуулардын аныктамасы боюнча ар бир адам күн сайын өзүнүн өпкөсү аркылуу 10-15 мин литр абаны жутат, ал болсо 500 литр кычкылтек адамдын жашоосуна зарыл болуп саналат.

70-жылдарга чейин, 20-30-жылдар мурда Фрунзе шаарында адам азыркы учурга салыштырмалуу женил дем алышчу, анда мындай автомашиналар саны мынчалык көп эмес болгон. Азыркы учурдагы жүк ташуучу жана женил машиналар агымы тан эртеден түнгө чейин шаар адамадарынын тынчын алат, б.а. уулуу көмүр кычкыл газы, азот жегичи жана коргошун күкүрттүү газ тынымсыз чыгарылып турат.

Фрунзеде атмосфераны булгануусу Батыш үчүн демейдеги болуп калган денгээлге жете элек. Бирок биз буга баратабыз, ага каршы кайдайдыр бир чараларды көрбөсөк болбойт. Буга изилдөө маалыматтары күбө болуп турат. Шаарда автотранспорттун 50 пайызы булганган абаны берет.

Цивилизациялык батыш өлкөлөрдүн шаарларында болуп жатат деп муну баары бизди олуттуу кулак төшөдүк. Америкалыктар 1970-жылдардын ортосунда Нью-Йорктогу калктын 10 миллиондон ашыкты түзөөрүн эсептеп чыгышкан, енер жай жана

³ Т. Усубалиев. Не могу молчать ответы не другим «Бишкек-1997» басманын «Шам» 663-666-б.

автотранспорт жыл сайын 1,4 миллион тонна уулуу кемүр кычкыл газы менен ууланууга дуушар болушкан. 8540 мин тонна күкүрттүү газ, 514 мин тонна ар кандай көмүр кычкыл газдар, 270 мин тонна азоттун жегич, 208 мин тонна көө жана чан болгон.

Салыштырмалуу таза Парижде көчөлөрүн күн сайын жуушат, ар жылы көө жана аба булгануулары автотранспорт менен байланыштуу. 1970-жылдардын аягында ФРГ аймагында жыл сайын 20 миллион тонна көө, капотто жана башка булгануулар болгон. Токио борборунда, өтүп бара жаткандарга бир нече таза аба жугуу же кычкылтек менен дем алууга мүмкүндүк берүүчү атайын автоматтар орнотулгандыгын көргөндөр айтып беришкен.

Ошондой эле ички күйүү кыймылдаткычтары менен автомобилдер атмосферанын тазалыгы үчүн абдан коркунуч түзөөрү жөнүндө маалыматтар бар. Парижде бир күндө абага 50 миллион кубометр уулуу көмүр кычкыл газын таштайт. Лос-Анжелесте 3750 мин автомашина жүрөт жана алар жыл сайын 10 мин тонна уулуу көмүр кычкыл газын, 2 мин кычкылтек, 530 тонна азотжегичин таштайт. Корея ошол убакыттан бери, элүүнчү жылдардын башталышында этил бензинин пайдаланууну башташты. Автомашиналар коргошун, уулуу заттарды чыгаруусу аз болоору белгилүү. Лабораториялык анализ көрсөткөндөй этил бензинин ар бир литри күйүүсүндө 274-404 миллиграмм бром коргошунан бошотулат экен.

Автомобилдер атмосфераны резина менен да булгашат. Алардын покрывкалары жешилет жана жыл сайын ар бир автомобиль айлана чөйрөдөгү абага орточо 10 килограмм резина чанын чыгарат. 70-жылдарда республикада жүз миңдеген машиналар болгон. Алардын жыл сайын канча тонна резина чанын таратып жаткандыгын эсептөө анча деле кыйын эмес.

Биз, республиканын жетекчилери анын ичинде мен (Т.Усубалиев)" бизден кийин – агын суу болсун" деген принцип менен иштөөгө акыбыз жок болчу. Биз аба шаар тургундарынын турмушун камсыздоонун башкы шарттарына, ден соолугуна кам көрчүбүз.

Биз бул көйгөйлөрдөн чечүүнүн жолдорун жана методдорун издөөгө жана табууга аракеттенчүбүз. Шаар атмосферасынын булгануусуна каршы радикалдуу чара болуп төмөндөгү иш чаралар болгон шаардык транспорт системасын кайра карап чыгуу, атап айтканда аны электрэнергиясына өткөрүү, троллейбус линияларын тармактарын кенейтүү;

- атмосфераны булгоочу өндүрүштүк ишканаларды шаардын чегинен тышкары алып чыгуу; турак жай жана өндүрүштүк райондорду жашылдандыруу, айрым райондор айланасында токойпарктык алкактарды түзүү, айрым кечелер жана аянттарга автотранспорт кыймылы үчүн жабуу, өзгөчө жүк ташуу машиналарын, шаар автотранспорт жолдорундагы ашыкча жүрүүлөрдү азайтуу үчүн объезд жолдорун куруу ж.б.

-Бул бардык маанилуу проблемалар Борбордук Комитеттин жана республиканын өкмөтүнүн көнүлүнүн борборунда болгон. Аларды чечүүдө маанилуу иштер жасалгандыгын белгилөөгө болот, - деп жазылган.

-Тилеке каршы акыркы 20 жылдан ашуун өткөн мезгилде Бишкек шаарынын башкы планынын өзгөчө бурмалоо менен жеке адамдардын колунда бар адамдардын, ой кыры менен болуп - эч ким эртенки келечекти эске албастан, мыйзамдарды аткарбастан ушул азыркы акыбалга келдик.

Жыйынтыктап айтканда, ички миграция өсүүдө. Азыр туштуктун алыскы, жарды, жер тартыш чөлкөмдөрүнөн гана эмес, шарты бир топ дурус делинген түндүктүн көп райондорунан да эл Чуй бооруна Бишкекке агылууда. Муну токтотуу үчүн эмне кылуу керек? Анын учурдагы эң маанилүүсү саясий эрк керек. Учурда, күндө эле пикет, күндө эле митинг, Тилекке каршы, өкмөтүн азырынча муну жөндөөгө чамасы жетпей турат. Экинчиден, эн ири, тагдыр чечээр маселе бул экономика. Аны жолго коймоюн башка кризис маселелерди, албетте жөндөөгө мүмкүн эмес. Азыркы күндө борбор каалаанын инфраструктурасы үчүн иштер жасалып жаткандай көрүнгөнү менен ички миграция агымын токтотуу жана жөнгө салуу боюнча алгылыктуу иштер жүргүзүлбөгөндүгү ачуу чындык экендигин моюнга алуубуз зарыл.

Рецензент: д.э.н., профессор Атышов К.