Тиркеме

**2023–2030-жылдарга жол тармагын өнүктүрүүнүн**

**негизги багыттары**

**1-глава. Учурдагы кырдаалды жалпы баалоо**

Кыргыз Республикасында жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдору боюнча 98 %га жакын жүргүнчү ташуулар жана 96 %дан ашык жүк ташуулар камсыз кылынат, жыл сайын 40 млн тоннага чейин ар кандай жүктөр жана 640 млн чейин жүргүнчүлөр ташылат. Кыргыз Республикасында автомобиль жолдорунун жана көчөлөрдүн жалпы узундугу болжол менен 34000 км түзөт, анын ичинен жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун узундугу 19000 км, алар Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин (мындан ары – ТКМ) түзүмдүк бөлүмдөрү, шаарлардын, шаар тибиндеги калктуу конуштардын жана айылдардын, айыл чарба, өнөр жай жана башка ишканалардын көчөлөрү жана жолдору 15190 км түзөт. Жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдору өзүнүн чарбалык жана административдик багыты боюнча жалпы узундугу 4326 км эл аралык маанидеги автомобиль жолдору, 5335 км мамлекеттик маанидеги жолдор жана 9149 км жергиликтүү маанидеги жолдор болуп бөлүнөт. Катуу төшөлгөн жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун узундугу – 7580 км, анын ичинде цемент-бетон – 10 км, асфальт-бетон – 5698 км жана кара шагыл – 1871 км түзөт. Шагыл төшөлгөн жолдор – 9388 км түзөт. Дагы деле топурак жолдору бар, алардын жалпы узундугу 1617 км түзөт.

Жол тармагы жетишсиз каржылангандыктан, Кыргыз Республикасы эгемендүүлүк алган учурдан тартып 2005-жылга чейинки мезгилде жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун техникалык абалы начар бойдон калган. Жол тармагын каржылоону турукташтыруу 2005–2007-жылдар аралыгында жүргүзүлгөн.

2006-жылдан баштап 2010-жылга чейин жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун жана жол тармагын курууга, оңдоого жана күтүүгө бөлүнгөн бюджет 7,7 эсеге көбөйдү, бул көпүрөлөрдүн, ар кандай өлчөмдөрдөгү чоң түтүктөрдүн, асфальт-бетон жана кара шагыл төшөлгөн 630 км ашык жолдордун жана 200 км ашык шагыл жолдордун абалын жакшыртууга мүмкүндүк берди.

2010-жылдан 2020-жылга чейинки мезгил бюджеттен жетишсиз каржыланган шарттар белгиленгенде институттук да, финансылык да негиздердин салыштырмалуу туруктуулугу менен мүнөздөлөт.

Жол тармагынын андан ары туруктуу иштеши көбүнчө каржылоонун көлөмүнө гана эмес, ошондой эле 2030-жылга чейин Кыргыз Республикасынын жол тармагын өнүктүрүүнүн негизги багыттарынын (мындан ары – ЖТӨНБ-2030) алкагында жол тармагын өнүктүрүү максаттарына жетүүдө коюлган милдеттерди чечүүнүн сапатына да жараша болот.

Инфляцияны 5-7 % чегинде кармап туруу жөнүндө мамлекеттин саясаты болгон шарттарда, атап айтканда, акыркы 5 жылда жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун күтүү үчүн аларды каржылоо республикалык бюджетти социалдык төлөмдөргө багыттоону жана тышкы инвестициялардын жалпы көлөмүнүн 35-48 % чегинде жолдорду курууга тышкы каржылоону тартууну эске алуу менен салыштырмалуу туруктуу болуп саналат. Ошону менен бирге, «формалдуу эмес» экономикасы бар көптөгөн өлкөлөр сыяктуу эле (Кыргыз Республикасынын Улуттук статистика комитетинин маалыматтары боюнча 23 %дан ашык) бюджеттен акча каражаттарынын жетишсиздиги жумуштарды жана кызмат көрсөтүүлөрдү натыйжасыз пландоо, анын натыйжасында бөлүнгөн каражаттардын чегинде алардын натыйжасыз аткарылышы менен шартталган, ошол эле учурда транспорт жана жолдор чөйрөсүнө бардык келип түшкөн инвестициялардын салыштырмалуу көп салмагы туура келет.

Автомобиль жолдорунун жана жол курулмаларынын абалы өлкөнүн тышкы рынокто атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн жогорулатуудагы негизги тоскоолдуктардын бири болуп саналат. Дүйнөлүк экономикалык форумдун акыркы жарыяланган отчетуна ылайык глобалдык атаандаштыкка жөндөмдүүлүк жөнүндө Кыргыз Республикасы автомобиль жолдорунун сапаты боюнча дүйнөдөгү   
141 өлкөнүн ичинен 113-орунду ээлейт жана бир нече жылдан бери эң начар жыйырма өлкөнүн катарында турат.

**1. Институттук негиз**

Мамлекеттик саясатты түзүүчү, ишке ашыруучу жана транспорттук жол тармагын башкарууну жүзөгө ашыруучу ТКМдин негизги бөлүмдөрү болуп ТКМдин Автомобиль жолдору башкармалыгы, жол иштеринин бардык түрлөрү боюнча заказчы болуп саналган жана автомобиль жолдорун куруу, оңдоо жана күтүү боюнча иштерди жүргүзүүгө жоопкерчилик тарткан ТКМге караштуу Жол чарба департаменти жана транспорттук жүк ташууларды контролдоо жаатында ТКМге караштуу Жер бетиндеги транспорт жана суу транспорту департаменти эсептелет.

Эл аралык донорлор тарабынан жүргүзүлгөн көптөгөн изилдөөлөр, ошондой эле акыркы 5 жыл аралыгында министрлик тарабынан жүргүзүлгөн реформалар ЖТӨНБ-2016 ишке ашырууда башкаруунун рыноктук механизмдерин киргизүүгө даярдык көрүү боюнча тармактын алдына коюлган милдеттерди ишке ашырууда; жол тармагын каржылоонун финансылык негиздерин бекемдөөдө; мамлекеттин жана калктын кызыкчылыгында аны кыйла натыйжалуу өнүктүрүүнү камсыз кылуу үчүн башкаруунун санариптик ресурстарын киргизүүдө багыттын өзгөрбөстүгүн күбөлөндүрөт.

**2. Эл аралык маанидеги автомобиль жолдорунун абалы**

Эл аралык маанидеги автомобиль жолдорунун узундугу 4326 км түзөт. Азия өнүктүрүү банкы, Европа реконструкциялоо жана өнүктүрүү банкы, Кытайдын Экспорттук-импорттук банкы, Дүйнөлүк банк, Европа бирлиги, Евразия өнүктүрүү банкы, Япония эл аралык кызматташтык агенттиги, Араб координациялык тобу, Кытай Эл Республикасынын Мамлекеттик банкы жана башкалар сыяктуу эл аралык донорлордун инвестицияларын тартуунун эсебинен   
1997-жылдан баштап эл аралык маанидеги автомобиль жолдорунун 2043 км реабилитацияланган, 900 км автожолду реабилитациялоо боюнча долбоорлорго киргизилген.

2010-2019-жылдар мезгилинде эл аралык автомобиль жолдорунун жакшы абалдагы участокторунун узундугу   
2010-жылдагы 21 %дан 2019-жылы 44 %га чейин өскөн.

**1-таблица. Эл аралык маанидеги автомобиль жолдорунун абалы**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Жылдар | Калыбына келтирилген, км | Жалпы узундугу, км | Жолдордун абалы | | |
| Жакшы | Канааттандырарлык | Жаман |
| 2010 | 152 | 4152 | 858 | 2152 | 1142 |
| 2015 | 661 | 4183 | 1518 | 2215 | 450 |
| 2019 | 900 | 4183 | 1854 | 1679 | 650 |

Эл аралык автотранспорт коридорлорун түзгөн автожолдордун участокторунун узундугу 2538 км түзөт. 2015-жылга салыштырмалуу   
2019-жылы алардын жакшы абалдагы аралыгы бир топ кыскарып азайган жана 2015-жылдагы 68 %дан 2019-жылы 58 %га азайган.

**2-таблица. Эл аралык автотранспорт коридорлорунун абалы**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Жылдар | Жолдордун абалы | | | |
| Жалпы  узундугу, км | Анын ичинде | | |
| Жакшы | Канааттандырарлык | Жаман |
| 2010 | 2242 | 850 | 603 | 790 |
| 2015 | 2242 | 1518 | 724 | 0 |
| 2019 | 2538 | 1497 | 507 | 534 |

**3. Мамлекеттик жана жергиликтүү маанидеги автомобиль жолдорунун абалы**

2019-жылдын 31-декабрына карата мамлекеттик жана жергиликтүү автомобиль жолдорунун жалпы узундугу 14576 км түздү, анын ичинен 36 км – мыкты (0,2 %), 3500 км – жакшы (24 %),   
5830 км – канааттандырарлык (40 %) жана 5210 км – канааттандырарлык эмес абалда (36 %). 2015-жылга салыштырмалуу мыкты жана жакшы абалдагы автомобиль жолдорунун үлүшү –   
2020-жылдагы 32 %дан 24 %га чейин төмөндөгөн.

**3-таблица. Мамлекеттик жана жергиликтүү жолдордун абалы**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Жылдар | Жолдордун абалы | | | | |
| Жалпы узундугу | Анын ичинде | | | |
| Эң жакшы | Жакшы | Канааттандырарлык | Жаман |
| 2010 | 14545 | 42 | 2848 | 9511 | 2186 |
| 2015 | 14576 | 46 | 4600 | 7767 | 2163 |
| 2019 | 14576 | 36 | 3500 | 5830 | 5210 |

**4-таблица. IRI методикасы боюнча автомобиль жолдорунун абалы**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Жолдордун мааниси | Жакшы | Жолдордун мааниси | Жакшы |
| эл аралык | 59.7 % | 21.1 % | 19.0 % |
| мамлекеттик | 24.1 % | 27.1 % | 46.5 % |
| жергиликтүү | 20.2 % | 27.5 % | 51.3 % |
| БАРДЫГЫ | 43.9 % | 23.7 % | 31.5 % |

**4. Көпүрө курулмаларынын жана тоннелдердин абалы**

Кыргыз Республикасынын эл аралык жана мамлекеттик автомобиль жолдорунда 924 көпүрө бар, алардын 45и кооптуу жана авариялык абалда турат. «Кыргыз Республикасында көпүрөлөрдү жана тоннелдерди техникалык тейлөөнү башкаруу потенциалын өнүктүрүү» долбоору боюнча Япониядан келген эксперттердин алдын ала эсептөөлөрү боюнча 45 көпүрөнү калыбына келтирүү үчүн 3 жылдын ичинде 762,0 млн сом көлөмүндө каражат керек, алар автомобиль жолдорун оңдоо жана күтүү боюнча иштерди пландоодо эске алынууга тийиш.

**5-таблица. Эл аралык жана мамлекеттик автожолдордогу көпүрө курулмаларынын абалы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Жолдордун мааниси | Абалын баалоо | | | | | Изилден-ди | Көпү-рөлөр-дүн барды-гы |
| Жак. | Канаат. | Жаман | Авар. | Кооптуу |
| Эл аралык | 96 | 67 | 43 | 23 | 8 | 437 | 451 |
| Мамлекеттик | 04 | 133 | 39 | 32 | 16 | 424 | 473 |
| Бардыгы | 00 | 200 | 82 | 55 | 24 | 861 | 924 |
| % | 4 % | 22 % | 9 % | 6 % | 3 % | 93 % | 100 % |

**5. Автомобиль жолдорунун жүк түшүүсүнүн динамикасы**

Эл аралык транспорт коридорлору автожолдордун башка категорияларына караганда көп жүк көтөрөт. Кыймылдын интенсивдүүлүгүн талдоонун маалыматтары боюнча, жүктүн 75 %ы автотранспорт коридорлоруна, мамлекеттик жолдорго – болжол менен 15 % жана жергиликтүү автомобиль жолдоруна 10 % түшөт, бул автомобиль жолдорун оңдоону жана күтүүнү пландоодо да эске алынууга тийиш.

Автомобилдик жүк ташуулардын көлөмү дайыма көбөйүп турат, орточо өсүү темпи 4 %га чейин түзөт. Жүк ташуулардын жалпы көлөмүндө автомобиль транспортунун үлүшү 2006-жылы 90 %дан 2015-жылдын аягында 97 %га чейин өскөн.

Мисал катары Бишкек – Нарын – Торугарт жана Ош –   
Сарыташ – Иркештам транспорт коридорлорунун абалы жакшыргандан кийин алардын жүк түшүүсүн келтирсек болот. Транспорт коридорлору боюнча кыймылдын интенсивдүүлүгү боюнча изилдөө туруктуу негизде жүргүзүлгөн эмес. Ошондуктан жүк түшүүнү талдоо үчүн ТКМдин республиканын чек арасындагы өткөрүү пункттары боюнча эл аралык жүктөрдү өткөрүү боюнча отчеттук маалыматтары пайдаланылды.

**6-таблица. 2005-жылдан 2015-жылга чейин кыймылдын интенсивдүүлүгүнүн өсүшү**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Жылдар | БАРДЫГЫ | | Бир автомобилди жүктөө көлөмү |
| Рейстердин  саны | Жүктүн көлөмү, тн. |
| 2005 | 29 996 | 349 638 | 11,7 |
| 2015 | 56 388 | 747 872 | 13,3 |

Көрүнүп тургандай, акыркы 9 жылда негизги транспорт коридорлорунун жүктөлүшү эки эседен ашык көбөйдү. Бул тенденция дээрлик бардык эл аралык транспорт коридорлорунда байкалууда.

**2-глава. Жетишкендиктер жана көйгөйлөр**

**1. Жетишкендиктер**

Акыркы жылдары жол тармагын салыштырмалуу туруктуу каржылоого республикалык бюджеттин көлөмүнүн 1,1–1,2 % деңгээлине карабастан, ТКМдин негизги көңүлү мурдагы жылдарда орточо оңдоо өндүрүшүнүн жетишсиздигинен улам келип чыккан зыяндын топтолгон физикалык көлөмүн жоюуга багытталган, мында жол тармагын каржылоонун көлөмү автожолдорду күн сайын күтүүгө жана административдик персоналга эмгек акы төлөөгө гана чыгымдарды камсыз кылган. Бул аргасыз саясат акталып, автомобиль жолдорунун, айрыкча эл аралык транспорт коридорлорунун абалын кыйла жакшыртууга мүмкүндүк берди.

2015–2020-жылдары болжол менен 1000 км транспорт коридору реабилитацияланган, мамлекеттик жана жергиликтүү автомобиль жолдоруна 670 км жаңы асфальт-бетон төшөлүп, 1000 км жакын жолдун үстүнө бодуракай төшөлүп, 29 жаңы көпүрө курулуп, 56дан ашык көпүрө оңдолгон.

2016-жылдан тартып мыйзамдарды өзгөртүү боюнча ЖТӨНБ-2016 чараларын ишке ашырууда Азия өнүктүрүү банкынын көмөгү менен ТКМде ченемдик укуктук актылардын пакетин иштеп чыгуу жана кабыл алуу боюнча масштабдуу иштер жүргүзүлдү, аларга ылайык 20дан ашык ченемдик укуктук актылар иштелип чыкты жана чечимдерди кабыл алуунун ар кандай деңгээлдеринде бекитилди, аларды кабыл алуунун аркасында:

– автомобиль жолдорун куруу жана реконструкциялоо долбоорлорун стратегиялык пландарга киргизүү тартиби белгиленди;

– жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун долбоорлоо, куруу жана реконструкциялоо тартиби регламенттелди;

– жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун оңдоо жана күтүү боюнча жыл сайын пландоону түзүү жана бекитүү тартиби белгиленди;

– маалыматтар банкын түзүү менен автожолдорду техникалык эсепке алуу тартиби белгиленди;

– ЕАЭБ техникалык регламентинин талаптарына ылайык автожолдорду классификациялоо жана номерлөө киргизилди;

– автожолдорду курууда жана оңдоодо тапшырыкчынын, подрядчынын жана инженер-консультанттын өз ара аракеттенүүсүндө иштин сапатын контролдоону уюштуруу тартибине талаптар белгиленди;

– автожолдордун эксплуатациялык абалына жана автомобиль жолдорун кышкы күтүүгө карата талаптар белгиленди;

– ТКМдин ведомстволук бөлүмдөрүнүн функциялары жана милдеттери кайра каралып чыкты жана кайра бөлүштүрүлдү;

– автожолдорду өнүктүрүүнүн алдынкы тажрыйбаларын издөө, ошондой эле учурдагы маалыматтык системаларды тейлөө боюнча иштер менен алектенген өндүрүштүк-инновациялык борбор (ӨИБ) түзүлдү;

– улуттук мыйзамдардын талаптарын ЕАЭБ мыйзамдарын түзгөн укуктун талаптары менен шайкеш келтирүү максатында актылардын пакети даярдалды;

– жол иштери жүргүзүлгөн жерлерде транспорт каражаттарынын кыймылын уюштуруу боюнча методикалык сунуштамалар бекитилди;

– подряддык иштердин стандарттык шарттары Инженер-консультанттардын эл аралык федерациясынын (ФИДИК) жоболоруна ылайык Кыргыз Республикасынын мыйзамдарына ылайык келтирилди;

– автомобиль жолдорун күтүү боюнча кызмат көрсөтүүлөрдү сатып алуу келишимин түзүүнүн негизинде жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун жана жол курулмаларын күтүүнүн тартиби белгиленди;

– жол иштерине чыгымдарды түзүүнүн бирдиктүү эрежелери белгиленди;

– жол тармагын башкаруу системасын өзгөртүүнүн алкагында ТКМдин карамагында Жол фонду (мындан ары – ЖФ) жана 64 жол уюмун бириктирүү жолу менен бир мамлекеттик ишкана түзүлдү;

– жүк транспортунан жана автобустардан Жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдору боюнча өтүү үчүн жыйымдардын өлчөмү жана аны алуунун тартиби жөнүндө жобо бекитилди;

– айдоочулардын эмгек жана эс алуу режимин сактоонун бирдиктүү эрежелерин белгилөө бөлүгүндө улуттук мыйзамдарды ЕСТР талаптары менен шайкеш келтирүү максатында актылар кабыл алынды.

Бул актылар жол тармагы чөйрөсүндөгү ишти оптималдаштыруу жана иретке келтирүү үчүн укуктук негиз түздү, бирок тармакты башкаруу системасын оптималдаштыруу, иштин рыноктук принциптерине өтүү, алдынкы санариптик технологияларды колдонуу менен жол тармагын өнүктүрүү үчүн каржылоонун жаңы булактарын издөө боюнча концептуалдык чаралар ишке ашырылбай калууда жана аларды ырааттуу турмушка ашыруу талап кылынат. Башкаруу системасын өзгөртүп түзүү боюнча акыркы чаралар жол тармагындагы кызматкерлердин эмгек акысын жогорулатууга мүмкүндүк берди, ал эми жол иштеринде эл аралык финансы институттарынын мисалында тараптардын өз ара аракеттенүүсүнүн ийгиликтүү иштеп жаткан схемасын колдонуу коррупциялык көрүнүштөрдү жоюуга мүмкүндүк берет.

**2. Көйгөйлөр**

Жол тармагын каржылоо практикасы жалпы муктаждыктын   
25-30 % чегинде ушул күнгө чейин уланууда.

2007–2010-жылдары каржылоонун көлөмдөрү жыл сайын пландык жол иштерин жүргүзүүгө жана мурунку жылдардагы топтолгон физикалык көлөмдөрдүн бир бөлүгүн жоюуга мүмкүндүк берди, бирок 2011-жылдан баштап КММга жана жол битумуна (орточо 38 %га) баалардын кескин жогорулашынан кийин каржылоонун көлөмү пландык жол иштеринин негизги бөлүгүн гана аткарууга мүмкүндүк берди. Валюта курсунун акыркы өзгөрүүлөрүнөн улам каржылоонун көлөмү андан көп кыскарды.

2011-жылдан тартып 2019-жылга чейин каржылоонун көлөмү 1,7–2,0 млрд. сом деңгээлинде (30,0 млн АКШ долларына жакын) турат. Республикалык бюджетке каражаттар 1,5–2,1 % чегинде бөлүнөт.

2017-жылдан 2019-жылга чейинки мезгил мамлекеттик бюджеттин жалпы көлөмүндө алардын үлүшү азайганда жолдорду күтүүгө бюджеттен каражаттардын көбөйүшү менен мүнөздөлөт.

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинети жыл сайын инфляцияны 5–7 % чегинде кармоо саясатын карманат. Бул шарттарда жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун каржылоо, атап айтканда, акыркы 5 жылда республикалык бюджетти социалдык төлөмдөргө багыттоону жана тышкы инвестициялардын жалпы көлөмүнүн 35–40 % чегинде жолдорду курууга тышкы каржылоону тартууну эске алуу менен салыштырмалуу туруктуу болуп саналат. Ошол эле учурда бюджеттен акча каражаттарынын өнөкөт жетишсиздиги натыйжасыз пландоонун жана жол иштерине бөлүнгөн каражаттарды башкага пайдалануунун натыйжасы экендигин белгилей кетүү керек.

1. Транспорт жана жол чөйрөсүнө бардык түшкөн инвестициялардын салыштырмалуу эң чоң салмагы туура келет.

**7-таблица. Инвестицияларды секторлор боюнча бөлүштүрүү (млн сом)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Сектор | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Айыл чарба | 883,6 | 1034,8 | 3997,8 | 3586,9 | 2307,4 | 2354,6 |
| Транспорт | 7745,9 | 10221,8 | 15543,7 | 17374,5 | 16494,3 | 13942,9 |
| Энергетика | 7595,0 | 10411,7 | 10537,7 | 6728,5 | 15988,1 | 4917,7 |
| Саламаттык сактоо | 94,2 | 77,2 | 961,7 | 1322,5 | 1418,9 | 910,8 |
| Билим берүү | 451,5 | 555,71 | 676,81 | 576,41 | 584,8 | 948,8 |
| Мамлекеттик башкаруу | 782,2 | 379,8 | 716,0 | 113,8 | 427,8 | 379,5 |
| Инфраструк-тура | 1485,4 | 1363,2 | 5177,2 | 5942,9 | 4805,3 | 3858,9 |
| Башкалар | 351,0 | 127,1 | 431,2 | 995,2 | 999,7 | 1328, 2 |
| Жалпы | 19388,8 | 24171,3 | 39042,1 | 37640,7 | 44026,3 | 28641,4 |

1996-жылдан тартып 2020-жылга чейин эл аралык маанидеги автомобиль жолдорун реабилитациялоого 2531,16 млн АКШ доллары көлөмүндө эл аралык донорлордун каражаттары тартылган жана эл аралык автотранспорт коридорлорунун 2043 км участоктору реабилитацияланган. Эл аралык транспорт коридорлорун калыбына келтирүү боюнча долбоорлор менен камтылган жалпы узундук   
900,6 км түзөт, анын ичинде 526 км курулуш иштери түздөн-түз жүргүзүлүп жатат. Негизинен донорлордун каражаттары Борбордук Азия региондук экономикалык кызматташтык (БАРЭК) программасынын алкагында макулдашылган транспорт коридорлорун реабилитациялоого багытталат.

Автожолдордун, алардын ичинде жергиликтүү жолдордун тармактарын жакшыртуу жылына 30 миллион АКШ долларынан кем эмес өлчөмдө кошумча бюджеттик күч жумшоону талап кылат.

2. Табигый көрсөткүчтөрдө жол иштеринин көлөмү 2012-жылдан бери жыл сайын орточо 20 %га көбөйдү, ошол эле учурда каржылоонун көлөмү жыл сайын орточо 5 %дан 15 %га чейин көбөйдү. 2010-жылга салыштырмалуу жолдорду оңдоого жана күтүүгө бөлүнгөн финансылык каражаттардын көлөмүнүн 30 %га (387,2 млн сомго) азайышынын натыйжасында 2011-жылы иштердин көлөмү (болжол менен 17 %) олуттуу азайганы байкалууда.

ШПО төшөө (үстүнө бодуракай төшөө) сыяктуу иштердин түрлөрү боюнча көлөмдөрдүн жыл сайын көбөйүшү 40 %дан 50 %га чейин болгон, бирок 2015-жылы көрсөткүч 18 %га төмөндөгөн, ошол эле учурда көпүрөлөрдү оңдоо жана асфальт-бетон төшөө боюнча учурдагы оңдоп-түзөө сыяктуу жумуштар боюнча жыл сайын орточо 10 %га чейин төмөндөө байкалат, ал эми оңдоонун бул түрлөрү боюнча иштерди жыл сайын толук эмес жүргүзүү келечекте капиталдык жана орточо оңдоо боюнча иштердин пландан тышкары көбөйүшүнө алып келет. Бул саясатты кайрадан карап чыгуу максатка ылайыктуу. Ушундай эле саясат 2017-жылы да байкалган, анда 2015-жылдан   
22 %га ШПО (үстүнө бодуракай төшөө) иштери азайып, чуңкурларды оңдоо 5 %га көбөйгөн.

Мында 2016-2020-жылдардын жыйынтыгы боюнча асфальт-бетон төшөө, кара-шагыл төшөө боюнча иштердин көлөмүнүн көбөйүшү байкалат, калган көрсөткүчтөр мурдагы орточо деңгээлде.

**8-таблица. Жолдорду оңдоо жана күтүү боюнча иштердин көлөмү**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Оңдоонун түрү** | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Жалпы  2016–2020 |
| А/б төшөө (км) | 142,5 | 129,6 | 251,3 | 336 | 206,7 | 1066,1 |
| Кара шагыл төшөө (км) | 19,7 | 25,0 | 13 | 21,7 |  | 79,4 |
| ШПО төшөө (км) | 185,5 | 144,9 | 131 | 197,5 |  | 658,9 |
| Шагыл төшөө (км) | 97,2 | 96,8 | 97,6 | 115,7 |  | 407,3 |
| Көпүрөлөрдү куруу (шт./п.м) | 6/69 | 6/70 | 7/205,2 |  | 1/48 | 20/392,2 |
| Көпүрөлөрдү оңдоо (шт./п.м) | 14/170 | 13/259 |  |  |  | 27/429 |
| Чуңкур оңдоо (миң м2) | 240,0 | 250,0 |  | 190,0 | 84,8 | 764,8 |

Жүргүзүлгөн иштердин жана каржылоонун көлөмүн талдоо жана салыштыруу көрсөткөндөй, каражаттардын олуттуу көлөмү жолдорду жакшыртууга/кеңейтүүгө/реконструкциялоого кетет, анткени жолдордун абалы тез темп менен начарлап турат, бул кармап турууга зарыл болгон каражаттардын көлөмүнүн көбөйүшүнө алып келет. Демек жол секторунун жана институттук түзүлүштүн натыйжалуулугун жогорулатуу/кайра карап чыгуу керек.

3. 2015-жылга салыштырмалуу 2020-жылдын аягына карата жол бөлүкчөлөрүнүн жол техникасы жана жабдуулар менен жабдылышы 44,7 %дан 47 %га чейин көбөйдү жана эгерде 2015-жылы бул көрсөткүч 2005-жылга салыштырмалуу 20 %га көбөйгөн болсо, анда учурдагы күнгө карата динамика 2 %дан бир аз көбүрөөк.

Кыргыз Республикасынын жана Япониянын өкмөттөрүнүн ортосундагы Техникалык кызматташтык жөнүндө макулдашууну ишке ашыруунун алкагында 2007-жылдан тартып 2018-жылдар мезгилинде Япония Өкмөтү тарабынан 4 грант бөлүнүп, 565 бирдик жол-курулуш техникасы жана жабдуулары, анын ичинде 7 комплект асфальт-бетон заводдору (АБЗ) жана таш майдалоочу орнотмолор (ТМО) берилген. Аларды пайдалануунун натыйжасында Чүй, Нарын, Ысык-Көл, Талас, Ош жана Жалал-Абад облустарындагы жолдорду күтүү жана тейлөө мүмкүнчүлүктөрү олуттуу жакшырды.

2018-жылы Кыргыз Республикасынын жана Япониянын өкмөттөрүнүн ортосундагы Техникалык кызматташтык жөнүндө макулдашуунун алкагында Жол техникасын оңдоодо жана техникалык тейлөөдө, КММ жеткирүүдө, запастык бөлүктөрдү жана башка материалдарды алууда колдонулуучу көчмө автомастерскойлордун 6 бирдиги алынган. Тажрыйбада көчмө автомастерскойлорду колдонуу жогорку натыйжалуулугун көрсөттү.

Жол уюмдарынын оңдоочу мастерскойлорунун базасында цехтер уюштурулган, алар автожол техникасын диагностикалайт, шина-монтаждоо иштерин, майда оңдоо иштерин, ширетүү жана слесардык иштерди, түйүндөрдү жана агрегаттарды техникалык тейлөөнү жана оңдоону жүргүзөт.

Бул цехтер жана өндүрүш участоктору техникалык тейлөөнү жана оңдоону уюштурууга чоң жардам берди, өндүрүштүк потенциалды кыйла бекемдеди жана жол мекемелеринин оңдоо базасын жакшыртты.

**9-таблица. Техниканын жана жабдуулардын саны   
(2020-жылга абалы боюнча)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Жол-курулуш техникасынын жана жабдууларынын түрү | Өлчөө бирдиги | Бардыгы | | Жабдылышы,% |
| бар | керектөө |
| Жеңил унаалар | Бирд. | 161 | 260 | 62 |
| Автосамосвалдар | Бирд. | 181 | 600 | 30 |
| Автоманипуляторлор | Бирд. | 48 | 57 | 84 |
| Жумушчуларды ташуу үчүн автомашиналар | Бирд. | 36 | 100 | 36 |
| Автогрейдер | Бирд. | 134 | 280 | 48 |
| Бульдозер | Бирд. | 62 | 200 | 31 |
| Алдынкы жүктөгүч | Бирд. | 89 | 15 | 59 |
| Дөңгөлөктүү трактор | Бирд. | 44 | 150 | 29 |
| Экскаватор | Бирд. | 41 | 135 | 30 |
| Таптагыч | Бирд. | 45 | 100 | 45 |
| Асфальт төшөгүч | Бирд. | 15 | 57 | 26 |
| Компрессор | Бирд. | 84 | 200 | 42 |
| Башкалар (асфальт кескич, вибротрамбовка, битум кайнаткыч, кар тазалагыч) | Бирд. | 320 | 400 | 80 |
| Асфальт-бетон заводу | Бирд. | 21 | 36 | 58 |
| Таш майдалоочу жабдык | Бирд. | 21 | 36 | 58 |
| Бардыгы: |  | 1302 | 2761 | 48 |

2021-жылга абалы боюнча жол бөлүктөрүнүн жол техникасы жана жабдуулар менен жабдылышы 2015-жылдагы абалы сыяктуу мурдагы деңгээлде калгандыгы бул багыттагы канааттандырарлык эмес динамиканы билдирет. Иштеп жаткан техниканын 35 %ы иштөө мөөнөтү бүткөндүктөн иштебейт жана аларда запастык бөлүктөр жок болгондуктан калыбына келтирилбейт же оңдолбойт. Ошону менен бирге, чыныгы муктаждык 2000ден ашык бирдикти түзөт.

Жогорку өндүрүмдүү жол техникасынын жаңы үлгүлөрүн колдонуу автомобиль жолдорун куруу мөөнөттөрүн кыйла кыскартат, аларды күтүүнүн сапатын жакшыртат.

Жалпысынан, каржылоонун көлөмүн жана жол иштеринин натыйжаларын талдоо менен төмөнкү тыянактарды чыгарууга болот:

– жолдорду реконструкциялоого/курууга ресурстарды бөлүштүрүүнүн пропорциялуу эмес катышы жана аларды күтүүгө каражат бөлүү, жол тармагынын эскиришине жана аны сактоого финансылык каражаттардын көбүрөөк багытталышына алып келет;

– жол секторун натыйжасыз башкаруу жана ыңгайсыз институттук структура орун алган.

4. Кыргыз Республикасында өлүмгө жана майып болууга алып келген жол-транспорт кырсыктарынын (мындан ары – ЖТК) саны БУУ ЕЭКтин башка өлкөлөрүнө караганда көп (жаракат алган 100 ЖТКга болжол менен өлүм менен аяктаган 22 ЖТК, ар бир 6,6 жаракат алган адамга 1 өлүм менен аяктаган учур, ошол эле учурда эң өнүккөн Европа өлкөлөрүндө бул катыш 1:65 түзөт). Майда ЖТК саны азайтылышы мүмкүн, бирок жалпысынан жол кыймылы кооптуу.

Кыргызстанда акыркы он жылдагы ЖТКнын статистикасы төмөнкү таблицада жана диаграммада келтирилген.

**10-таблица. Кыргызстандагы акыркы жылдардагы ЖТКнын статистикасы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Жыл-дар | ЖТК | 100 миң адамга ЖТК дең-гээли | Каза бол-  гон-  дор | 100 миң адамга өлүмдүн деңгээли | Жаракат алгандар | 100 миң адамга жаракат алган-дардын  деңгээли | АМТК саны (бирд.) |
| 2010 | 4402 | 80,8 | 985 | 18,1 | 6192 | 113,7 | 444 094 |
| 2011 | 4813 | 87,3 | 1018 | 18,5 | 6697 | 121,4 | 762 218 |
| 2012 | 5803 | 103,5 | 1069 | 19,1 | 8509 | 151,8 | 888 572 |
| 2013 | 7497 | 131,1 | 1220 | 21,3 | 10728 | 187,6 | 991 888 |
| 2014 | 7119 | 122,0 | 1022 | 17,5 | 10510 | 180,1 | 1 105 606 |
| 2015 | 7066 | 118,6 | 1060 | 17,8 | 10402 | 174,6 | 1 015 352 |
| 2016 | 5868 | 97,5 | 938 | 15,6 | 8892 | 147,7 | 1 146 780 |
| 2017 | 6346 | 103,6 | 907 | 14,8 | 9568 | 156,1 | 1 174 055 |
| 2018 | 5995 | 95,8 | 716 | 11,4 | 9160 | 146,4 | 1 312 706 |
| 2019 | 6663 | 104,3 | 760 | 11,9 | 10314 | 161,4 | 1 380 549 |
| 2020 | 6126 | 94,2 | 754 | 11,6 | 9227 | 141,9 | 1 487 174 |

**3-глава. Максат**

ЖТӨНБ-2030 максаты калктын товарлар, эмгек жана социалдык кызмат көрсөтүүлөр рынокторуна жеткиликтүүлүгүн камсыз кылуу аркылуу өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүнө көмөктөшүү жана жол чарбасын башкаруу системасын өркүндөтүү аркылуу жол тармагынын туруктуу иштешине жетишүү болуп саналат.

2016-жылы иштелип чыккан жана кабыл алынган   
2016–2025-жылдарга жол тармагын өнүктүрүүнүн негизги багыттары көп жагынан акыркы жылдары тармактын динамикалык өнүгүүсүн аныктайт.

Эл аралык финансылык институттар жана уюмдар менен активдүү кызматташуу стратегияда коюлган негизги максаттардын бири – товарлардын жана кызмат көрсөтүүлөрдүн региондук рынокторуна жетүүнү камсыз кылуу үчүн эл аралык транспорт коридорлорун реабилитациялоо боюнча милдеттерди чечүүгө мүмкүндүк берди.

**4-глава. Артыкчылыктар**

ТКМ ЖТӨНБ-2030 максаттарына жетүү үчүн эл аралык транспорт коридорлорун жакшы структуралык абалда сактоого жана биздин республиканын аймагы аркылуу өткөн эл аралык коридорлорду, ошондой эле мамлекеттик жана жергиликтүү маанидеги артыкчылыктуу автомобиль жолдорун жакшыртууга көңүл буруу менен төмөнкүдөй артыкчылыктарды коёт:

1) жол тармагын башкаруунун кайра түзүлгөн системасынын андан ары натыйжалуу иштеши;

2) транспорттук-логистикалык интеграция жана өлкөнүн транспорттук обочолонуу көйгөйүн чечүү;

3) жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү ыңгайлуу, коопсуз жана үзгүлтүксүз ташууну камсыз кылуу үчүн транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүнү жана сактоону камсыз кылуу;

4) маалыматтык интеллектуалдык транспорт системаларын киргизүү;

5) жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатуу.

**5-глава. Ар бир артыкчылык боюнча милдеттер жана чаралар**

**1. Милдеттер**

1. «Жол тармагын башкаруунун кайра түзүлгөн системасынын андан ары натыйжалуу иштеши» артыкчылыгына карата:

1) бир топ ачык-айкындуулуктун, жоопкерчиликтин жана отчеттуулуктун механизмдерин түзүү жана жол тармагынын болгон ресурстарын мыкты пайдалануу максатында чечимдерди кабыл алуу процессин өркүндөтүү;

2) жол тармагынын иштешинин финансылык негиздерин бекемдөө.

2. «Өлкөнүн транспорттук-логистикалык интеграциясы жана транспорттук обочолонуу көйгөйүн чечүү» артыкчылыгына карата:

– транспорттук инфраструктуранын жагымдуулугун жогорулатуу.

3. «Жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү ыңгайлуу, коопсуз жана үзгүлтүксүз ташууну камсыз кылуу үчүн транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү жана сактоону камсыз кылуу» артыкчылыгына карата:

1) жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун транспорттук-эксплуатациялык мүнөздөмөлөрүн калыбына келтирүү;

2) жол жумуштарын аткарууда сапатты контролдоону жакшыртуу.

3. «Жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатуу» артыкчылыгына карата:

– жол кыймылынын коопсуздугуна аудиттин эл аралык практикасын эске алуу менен жол кыймылынын коопсуздугунун көрсөткүчтөрүнүн минималдуу топтомун иштеп чыгуу.

**2. Чаралар**

Бир топ ачык-айкындуулуктун, жоопкерчиликтин жана отчеттуулуктун механизмдерин түзүү боюнча милдеттерди ишке ашыруу үчүн төмөнкүдөй чаралар талап кылынат.

1. «Автомобиль жолдору жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамынын жаңы редакциясын жана андан келип чыгуучу зарыл болгон актыларды иштеп чыгуу.

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин   
2021-жылдын 24-декабрындагы № 346 «Жол тармагынын системасын кайра өзгөртүп түзүү боюнча чаралар жөнүндө» токтомун кабыл алуу менен камсыз кылынган жол тармагын башкаруу системасын өзгөртүп түзүү бюджеттик каражаттарды пайдалануудагы ачык-айкындуулукту, башкаруунун ар бир деңгээлинде күтүү боюнча милдеттерди башкаруу менен аткаруунун ортосунда так бөлүштүрүүнү, ошондой эле активдерди башкаруунун заманбап системаларын киргизүү жана физикалык көлөмдөрдү эсепке алуу жана аларды баалоо аркылуу отчеттуулукту камсыз кылуу зарылдыгы менен шартталган.

«Автомобиль жолдору жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамы жол тармагын жөнгө салуучу негизги мыйзам болуп саналат, ал республиканын автомобиль жолдорун башкаруунун экономикалык, укуктук негиздерин жана принциптерин аныктайт, жол тармагына тиешелүү маселелердин дээрлик бардык спектрин козгойт жана жөнгө салат. Өлкөдө жүргүзүлгөн мыйзамдарды инвентаризациялоонун жыйынтыгы боюнча эл аралык масштабда ийгиликтүү далилденген интеллектуалдык маалыматтык системалар жаатындагы жаңы дүйнөлүк тенденцияларды киргизүү зарылдыгын эске алуу менен Мыйзамдын жоболорун актуалдаштыруу чечими кабыл алынды. Бул системалар жолдорду оңдоо жана күтүү боюнча иштерди пландоодо, ошондой эле транспорттук контролду жүзөгө ашырууда колдонулат. Муну менен бөлүнгөн бюджеттик каражаттарды натыйжалуу бөлүштүрүү үчүн, ошондой эле мамлекеттик-жеке өнөктөштүк (мындан ары – МЖӨ) долбоорлорун активдүү пайдалануу учурунда жеке инвесторлордун жолдорду курууга, аларды күтүүгө катышуусуна дем берүү үчүн шарттар түзүлүшү мүмкүн.

Ошондой эле акы төлөнүүчү жолдорго тиешелүү ченемдерди ачып көрсөтүү, жеке сектордун жол иштерине катышуусун кубаттаган ченемдерди кароо талап кылынат. АӨБ колдоосу менен жеке подрядчыга күтүүгө берилген пилоттук участокто аны күтүү боюнча иштер натыйжага багытталган контракт (мындан ары – НБК) формасы боюнча жүргүзүлдү. Бул контракттар өнүккөн өлкөлөрдө ийгиликтүү колдонулат, анын принциби жолдун тиешелүү эксплуатациялык абалын кармап туруу болуп саналат, анын жыйынтыгы боюнча жумуш үчүн акы төлөнөт, ал эми азыркы учурда ар бир оңдолгон чуңкур үчүн акы төлөнөт.

Бажы союзунун «Автомобиль жолдорунун коопсуздугу» (ТР/БС 014/2011) техникалык регламентинде каралган шилтеме ченемдерди ачууга тиешелүү болгон ЕАЭБ укугун түзгөн актылардын талаптары менен улуттук мыйзамдарды шайкеш келтирүү боюнча ишти улантуу талап кылынат.

Мындан тышкары, тармакта иштерди жүргүзүү убакыттын бирдиктүү ведомстволук ченемдерин жана кайра каралууга тийиш болгон автомобиль жолдорун жана жасалма курулмаларды курууда жана оңдоодо көп кездешкен иштерге бааны колдонуу менен курулат.

Бул кайра түзүүлөр санариптештирүү принциптеринде курулган процесстерди бардык жерде киргизүүсүз мүмкүн эмес.

2. Жүргүзүлүп жаткан кайра түзүүлөрдүн негизинде ведомстволук уюмдардын ишин жана алардын өз ара мамилелерин бекемдөө жана өркүндөтүү.

3. Жол секторундагы потенциалды колдоо. ТКМ алдынкы тажрыйбанын борбору катары ӨИБди өнүктүрүү; жол долбоорлоо институтунун потенциалын колдоо; академиялык чөйрөлөрдү (мисалы, И. Раззаков атындагы Кыргыз мамлекеттик техникалык университети ж.б.) колдоо мүмкүнчүлүктөрүн карайт.

Жол тармагынын иштешинин финансылык негизин бекемдөө боюнча төмөнкүдөй чаралар талап кылынат:

1. Жол фондунун каражаттарын толуктоонун жаңы булактарын издөө жана натыйжалуу пайдалануу.

Тармактын алдында турган негизги маселе болуп анын иштешинин финансылык негиздерин бекемдөө саналат.

2023–2030-жылдарга финансылык пландоону түзүүдө төмөнкүлөр эске алынды:

– 2023–2030-жылдары жол тармагын өнүктүрүүнүн негизги багыттары;

– 2020–2022-жылдары Кыргыз Республикасынын фискалдык саясатынын негизги багыттары;

– Эл аралык финансы институттары менен кол коюлган кредиттик макулдашуулар.

Ошол эле учурда Кыргыз Республикасынын жол тармагын сактоо жана өнүктүрүү үчүн автожол тармагынын иштешинин финансылык негизин бекемдөөнүн негизги максаты ЖФ иши болуп саналат.

ЖФ төмөнкүлөрдү белгилейт:

– автомобиль транспорту жана жол менен байланышкан бюджеттин кирешелеринин айрым түрлөрүн Кыргыз Республикасынын автомобиль жол тармагын өнүктүрүүгө жана сактоого багытталган бюджеттик ассигнованиелерге максаттуу байланыштырууну белгилөө;

– бюджеттик каржылоонун көлөмүн финансылык муктаждыктын минималдуу жол берилген деңгээлине жеткирүү, ал бир жагынан жол тармагын сактоо үчүн зарыл болгон эксплуатациялык жол иштерин финансылык жактан жабууну камсыз кылат жана экинчи жагынан мамлекеттик бюджетке ашыкча басым жасабайт;

– жол тармагын каржылоо системасын өлкөнүн ички резервдерине багыттоо;

– жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун сактоого жана колдоого бюджеттик каражаттардын минималдуу кепилденген көлөмүн; жалпы пайдалануудагы жаңы автомобиль жолдорун капиталдык оңдоого, реконструкциялоого жана курууга капиталдык салымдар түрүндөгү бюджеттик инвестицияларды бекитүү.

Узундугу 1132 км келген эл аралык транспорт коридорлорунун участокторун калыбына келтирүү боюнча иштеп жаткан жана пландалган долбоорлор үчүн финансылык каражаттарга жалпы муктаждык 1 млрд 611 млн АКШ долларын түзөт, анын ичинде 1 млрд 177,93 млн АКШ доллары үчүн каржылоо булактары аныкталган.   
277 км автомобиль жолдорун калыбына келтирүү үчүн 433,07 млн АКШ доллары көлөмүндө каражат тартуу зарыл.

**11-таблица. Жол тармагынын каражаттарына керектөөлөр жана республикалык бюджеттин мүмкүнчүлүктөрү**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Жылдар | Каражатка муктаждык, миң сом | Бюджеттин мүмкүнчүлүктөрү, миң сом | Каржылоо менен камсыз болуу, % |
| 2022 | 7347,12 | 2779,32 | 38% |
| 2023 | 7602,00 | 2890,49 | 38% |
| 2024 | 8026,26 | 3006,11 | 37% |
| 2025 | 8684,71 | 3126,36 | 36% |
| 2026 | 9108,97 | 3643,58 | 40% |
| 2027 | 9363,77 | 4213,69 | 45% |
| 2028 | 9618,64 | 4616,94 | 48% |
| 2029 | 10042,9 | 5021,45 | 50% |
| 2030 | 10625,32 | 5631,42 | 53% |

Жол тармагын күтүүдөгү муктаждыкты канааттандыруу ЖФ каражаттарын пайдаланууда гана мүмкүн болот.

Эгерде учурдагы деңгээлдеги каржылоо улантылса (муктаждыктын 50 %), анда жолдор орто жана капиталдык оңдоонун жетишсиз көлөмүнөн улам бузула баштайт.

Жолдорду күтүүнүн учурдагы каржылоо деңгээли 30–40 млн АКШ долларына барабар, ал эми муктаждык 100 млн АКШ долларын түзөт. Орто мөөнөттүү бюджеттин учурдагы болжолуна ылайык каржылоонун ушундай деңгээли сакталуу бойдон калат, бирок ЖФ иштеген учурда жол тармагын каржылоо деңгээли 50 пайыздык тоскоолдуктан ашат.

Жыл сайын 60тан 70 млн АКШ долларына чейинки өлчөмдөгү күтүү боюнча каржылоонун тартыштыгын ЖФ багытталуучу каражаттарды натыйжалуу пайдалануу, ошондой эле МЖӨ түрүндөгү жеке секторду тартуу менен институттук кайра түзүүлөр аркылуу жабууга болот.

Жолдордун абалы мындан ары начарлап кетпеши үчүн капиталдык инвестицияларды улантуу да маанилүү.

«Транспорттук инфраструктуранын жагымдуулугун жогорулатуу» милдети төмөнкү чараларды камтыйт:

1. Эл аралык автомобиль жолдорун өнүктүрүү.

Өлкөнүн аймагындагы рельефтин татаалдыгына байланыштуу эл аралык автотранспорт коридорлор системасы республиканын ичинде бирдиктүү экономикалык мейкиндикти түзүүнүн жалгыз куралы болуп саналат. Бул категориядагы жолдорду калыбына келтирүү жана куруу үчүн республиканын тышкы карызынын 60 %дан ашыгы тартылган. Эл аралык транспорт коридорлорун өнүктүрүү биздин экономиканын табигый артыкчылыгы болуп саналат. Эл аралык автотранспорт коридорлорун оңдоо жана күтүү жогорку техникалык стандарттар боюнча жүргүзүлөт. Капиталдык жана орточо оңдоолордун ортосундагы мөөнөттөрдү так сактоодо курулуш жана реабилитациялоо иштери аяктагандан кийин 2910 км барабар болгон бүткүл узундуктагы эл аралык автотранспорт коридорлорун оңдоо боюнча иштердин көлөмү (Түндүк – Түштүк альтернативдүү автожолун эске алуу менен – 433 км) жыл сайын төмөнкүлөрдү түзүүгө тийиш: асфальт-бетон жабууларын капиталдык оңдоо – 500 км кем эмес, асфальт-бетон катмарын орточо оңдоо – 1000 км кем эмес. Бул көрсөткүчтөрдүн параметрлерине 2032-жылга карата жетишилет, анткени эл аралык автотранспорт коридорлорун реабилитациялоо боюнча негизги иштерди 2023–2024-жылдарга чейин бүтүрүү пландалууда.

Ошондой эле ТКМ Ысык-Көл айланма автомобиль жолун (түштүк жээк), Суусамыр – Талас – Тараз автожолун, Арал – Суусамыр автожолун, Бишкек шаарын айланып өтүүчү Түндүк жолун реабилитациялоого, Раззаков шаарын айланып өтүүчү жолду курууга, Бишкек – Кант – Токмок – Кемин автожолун реабилитациялоого, Талдык ашуусунда тоннелди курууга, Ош – Баткен – Исфана автожолун реконструкциялоого, Баткен шаарын айланып өтүүчү жолду курууга жана Ош шаарын айланып өтүүчү Түштүк альтернативдүү жолду курууга инвестицияларды тартуу маселесин иштеп чыгуу зарыл.

ТКМнын бул багыттагы ишин баалоонун индикатору болуп эл аралык автотранспорт коридорлорунун 2014-жылы жакшы жана мыкты абалдагы 65 %ын 2030-жылга 100 %га чейин жеткирүү саналат.

2. Жол боюндагы сервисти өнүктүрүү.

Жол боюндагы сервисти өнүктүрүү Кыргыз Республикасынын туристтик өлкө катары жагымдуулугун жогорулатуу куралынын бири болуп саналат.

«Автомобиль жолдору жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамына ылайык 2023-жылы ТКМ тиешелүү мамлекеттик органдар жана жергиликтүү өз алдынча башкаруу органдары менен биргеликте жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун бөлгүч тилкелерин жана жол боюндагы тилкелерин ТКМге бекитүү жана каттоо боюнча иш-чараларды өткөрөт. Жол боюндагы сервисти өнүктүрүү үчүн жагымдуу шарттарды түзүү максатында ТКМдин аракеттери жол боюндагы сервис чөйрөсүндөгү ишкерлер үчүн салык жеңилдиктерин жана башка жеңилдиктерди алууга багытталат. Ишке ашыруу чаралары катары жол боюндагы сервис объекттерин жайгаштырууга техникалык шарттарды берүү боюнча иштерди тартипке келтирүү жүзөгө ашырылат, жол боюндагы сервис объекттерин жайгаштыруунун башкы схемасы иштелип чыгат жана бекитилет. Автомобиль жолдору жана аларга тиешелүү жер участоктору мамлекеттик менчик болуп санала тургандыгын эске алып, аларды ижарага берүүдөн алынуучу акы Кыргыз Республикасынын Бюджеттик кодексинин талаптарына ылайык кийин Жол фондунда консолидациялоо жана андан ары автомобиль жолдорун оңдоого жана күтүүгө багыттоо менен республикалык бюджетке түшүүсү керек.

3. МЖӨ долбоорлорун даярдоо.

Жол тармагын каржылоонун жаңы булактарын издөө төмөнкүдөй ыкмаларды киргизүүнү карайт, аларды ишке ашыруу аркылуу мамлекет жолдорду күтүү боюнча чараларды гана жакшыртпастан, автомобиль жолдорун курууга жана реабилитациялоого тартылган кредиттик каражаттарды да кайтарып бере алат. ТКМ жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун айрым бөлүктөрүн акы төлөнүүчү негизге которууну практикалайт.   
2030-жылга карата мындай участоктордун узундугун 1000 км чейин көбөйтүү зарыл. Акы төлөнүүчү жолдордон түшкөн каражаттардын негизги бөлүгү республикалык бюджеттин киреше бөлүгүнө түшөт.

Жол жана транспорт тармагындагы көйгөйлөрдү чечүүнүн эл аралык тажрыйбасы иштин бардык чөйрөлөрүн санариптештирүү гана экономиканы, маалыматтар менен иштөөнүн моделдерин жана методдорун, товарларды жана кызмат көрсөтүүлөрдү, ошондой эле мамлекеттин функцияларын жана анын коом менен өз ара аракеттенүү форматтарын өзгөртө тургандыгын көрсөтүп турат. Жүк ташуучу транспорт каражаттарынан жана автобустардан жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунда жүрүү үчүн Кыргыз Республикасынын Салыктык эмес кирешелери жөнүндө кодексинде каралган жыйымдарды алууну ТКМ Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин тапшырмасына ылайык адамдын катышуусун толугу менен жокко чыгарган динамикалык салмак-габариттик контролду камтыган маалыматтык системаны түзүү жолу менен ишке ашырат. Келечекте бул маалыматтык системага транспорт каражаттарын электрондук пломбалоо функциясын, ошондой эле айдоочулардын иштөө жана эс алуу убактысын контролдоо менен байланышкан транспорттук контролдоонун башка функцияларын киргизүү болжолдонууда. Долбоор чоң финансылык мааниге ээ экендигин эске алып, аны МЖӨ жөнүндө макулдашуунун негизинде жеке капиталды тартуу жолу менен ишке ашыруу пландалууда.

Эсептөөлөргө ылайык жыйымдарды киргизүүдө жыл сайын түшүүлөр кыймылдын интенсивдүүлүгүнүн жана тарифтин сунушталган өлчөмдөрүнүн эсебине жараша 2,0 млрд сомду түзөт.

Бул каражаттарды автомобиль жолдорун учурдагы оңдоого жана күтүүгө багыттоо бюджеттик каражаттарды 43,0 жыл ичинде 30 млрд сомго же жыл сайын 1,4 млрд сомго үнөмдөөгө мүмкүндүк берет. Мында ишкерлер үчүн жол жүрүүгө убакытты үнөмдөө түрүндө   
пайда – 50 %га чейин транспортту эксплуатациялоого жылдык (болжолдуу) үнөмдөө:

– КММдан – 2,7 млрд сом;

– эмгек акыдан – 1,3 млрд сом (убакытты үнөмдөөдөн);

* оңдоолордон кеминде – 1,0 млрд сом.

Жеңил транспорт каражаттарынын ээлери бир эле учурда модернизацияланган жана талаптагыдай күтүлгөн жол инфраструктурасына толук жеткиликтүү болушат.

ЖТӨНБ-2030 алкагында жол тармагында МЖӨ боюнча бир катар пилоттук долбоорлорду даярдоо жана ишке ашыруу каралган. Ошондой эле региондорду өнүктүрүү фонддорун ишке тартуу зарыл, алардын каражаттарын инфраструктураны өнүктүрүүгө багыттоо пландалат.

Долбоорлор улуттук стандарттарга ылайык келген жогорку стандарттуу кирүүчү жолдор менен чектелет жана МЖӨ механизминин алкагында жеке өнөктөш тарабынан иштелип чыгат жана башкарылат. Долбоорлорго тийиштүү түрдө, анын ичинде эл аралык үлгүдөгү техникалык-экономикалык негиздемелер даярдалып, атаандаштык жана ачык негизде ишке ашырылат. 2030-жылга чейин тизмеси төмөндө келтирилген МЖӨ боюнча артыкчылыктуу долбоорлорду ишке ашыруу боюнча чаралар көрүлөт.

**12-таблица. МЖӨ форматында ишке ашырылуучу, пландалган долбоорлордун тизмеси**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Долбоордун аталышы | Узундугу, км | Болжол-дуу  наркы, (млн АКШ доллары) | Баяндоо |
| 1. | Өзгөн шаарын айланып өтүүчү автомобиль жолун куруу долбоору, Ош облусу | 11,3 | 15,8 | Долбоор Бишкек – Ош жолуна альтернативдүү жолду курууну карайт |
| 2. | Кувакы ашуусунун участогун акы төлөнүүчү негизге которуу | 25,68 км | 13,1 | Кувакы ашуусунун участогу Бишкек – Нарын – Торугарт автомобиль жолунун 147 км 173 км чейинки участогу. Балыкчы шаары аркылуу 147 км 214 км чейин участоктун узундугу 67 км түзөт. Жолдун кыскарышы 41 км түзөт |
| 3. | Бишкек – Ош автожолу боюнча Төө-Ашуу ашуусунда альтернативдүү тоннелди куруу | 23 км | 280,0 | Тоннелдин курулушу деңиз деңгээлинен 2 200 метр бийиктикте, ал иштеп жаткан тоннелден  1 000 метр төмөн, бул республиканы жогорку өткөрүү жөндөмдүүлүгү бар тоннель менен камсыз кылууга мүмкүндүк берет |
| 4. | Бишкек – Кара-Балта альтернативдүү жолун куруу (түштүк айланма жолу) | 110 | 395,0 | Түштүк региондон түндүк региондорго транспорт чыгымдарын кыскартууга мүмкүндүк берет |
| 5. | Ысык-Көл – Алматы автомобиль жолун куруу долбоору | Алматы –Бишкек –Быстровка –Балыкчы –Чолпон-Ата маршруту, узундугу 485 км | 114,0 | Транзиттик потенциалды өнүктүрүү, Кыргыз Республикасы менен Казакстан Республикасынын ортосундагы соода-экономикалык мамилелерди андан ары тереңдетүү жана өнүктүрүү |
| 6. | Ош шаарын айланып өтүүчү түштүк жолун куруу долбоору |  | 26,0 | Ош шаарын айланып өтүү үчүн автомобиль жолун куруу |
| 7. | Жүк ташуучу транспорттон жыйымдарды жана салмак-габариттик контролду алуунун маалыматтык системасын киргизүү | 4400 | 30,0 | Алдын ала эсептөөлөр боюнча бюджетке жыл сайын түшүүлөр 2,0 млрд сомдон кем эмес болушу мүмкүн, бул  2023-жылдан баштап жол тармагын каржылоонун көлөмүн болжол менен 20 %га жогорулатууга мүмкүндүк берет |
| 8. | 9-90 км баштап Бишкек – Балыкчы – Нарын – Торугарт автомобиль жолун реконструкциялоо | 80 км | 104,0 | Долбоордук жолдун бөлүгү Бишкектен 9,5 км белгисинен башталып, 90,5 км белгисинде аяктайт, Бишкек – Кант – Токмок – Кемин ички автожолу менен 82 км кесилишет.  Долбоордук жолдун башында жана аягында керектүү инфраструктура жана коммуникациялар менен акы төлөөчү жайларды куруу сунушталат. АТЖга акы алуудан тышкары, кирген жана чыккан транспорт каражаттарынын салмак-габариттик параметрлерин контролдоо жүргүзүлөт |

Жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунун транспорттук-эксплуатациялык мүнөздөмөлөрүн калыбына келтирүү боюнча милдет өзүнө төмөнкүдөй чараларды камтыйт:

1. Мамлекеттик жана жергиликтүү автомобиль жолдорун өнүктүрүү.

Мамлекеттик жана жергиликтүү автомобиль жолдоруна оорчулуктун төмөндүгүн жана республикалык бюджеттен жолдорду оңдоого жана күтүүгө бөлүнгөн каражаттардын чектелгендигин эске алуу менен жолдордун бул категорияларында транспорт каражаттары жана башка жол пайдалануучулар үчүн коопсуздук боюнча минималдуу талаптарды камсыз кылуу зарыл. Калктуу конуштардын ичиндеги жол катмарын жакшыртууга өзгөчө көңүл бурулат. Калктуу конуштардан тышкары жерлерде, жолдогу жүктөмгө жараша, жол участокторунун катмарынын тибин кайра карап чыгуу зарыл. Автомобиль жолдорун оңдоо жана күтүү ТКМдин 2017-жылдын   
2-майындагы № 162 буйругу менен бекитилген Кыргыз Республикасынын жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун жана жол курулмаларын оңдоо жана күтүү боюнча иштерди пландаштыруу жана жүргүзүү жөнүндө жобону сактоо менен берилген ыйгарым укуктарынын алкагында ишке ашырылышы керек. Жол иштеринин планына киргизүү үчүн автомобиль жолун баалоонун негизги критерийлеринин маалыматтарын милдеттүү түрдө эсепке алууга өзгөчө көңүл бурулат. Бул иш-чара туруктуу каржыланууга тийиш. Ошол эле учурда жол тармагы боюнча ар бир 5-6 жылда милдеттүү мониторингдик изилдөө иштеринин натыйжалары техникалык саясатты түзөтүү жана тиешелүү зарыл чараларды көрүү үчүн ТКМдин жол иштерине баа берүүнүн негизи болот.

2. Автомобиль жолдорун сактоону камсыз кылуу.

Автомобиль жолдорун курууга жана оңдоого олуттуу каражаттар сарпталат жана жол тармагындагы негизги милдеттердин бири анын сакталышын камсыз кылуу болушу керек, бул да автомобиль жолдору боюнча транспорт каражаттарынын кыймылынын коопсуздугу менен тыгыз байланышта. Бул жааттагы ишти жөнгө салуучу жетишерлик кеңири ченемдик укуктук база түзүлгөн жана иштеп жатат:

– жалпы салмагы, октук жүктөмү жана башка линиялык параметрлери боюнча жол берилген ченемдерден ашкан транспорт каражаттарынын өтүшүнө тыюу салган ченемдер «Автомобиль жолдору жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамында белгиленген;

– жол пайдалануучулардын салмак-габариттик параметрлерден ашып кеткендиги үчүн жоопкерчилиги Кыргыз Республикасынын Укук бузуулар жөнүндө кодекси менен жөнгө салынат;

– салмак-габариттик параметрлерге жол берилген чектөөлөр жана транспорт каражаттарын таразага тартуу үчүн жыйымдарды алуу тартиби Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн 2011-жылдын   
8-августундагы № 454 «Кыргыз Республикасынын жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунан транспорттук каражаттарды өткөрүү жана Кыргыз Республикасынын жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдору боюнча жүрүү үчүн белгиленген ченемден ашкан транспорт каражаттарынын максималдуу өлчөмдөрүн жана башка линиялык параметрлерин таразалоодо жана өлчөөдө жыйымдарды алуу тартибин жана Кыргыз Республикасынын жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорунан атайын жана бөлүнбөс жүгү бар транспорт каражаттарын өткөрүү жана өткөрүүдө жыйымдарды алуу тартибин бекитүү жөнүндө» токтому менен жөнгө салынат.

Автомобиль жолдорун сактоону камсыз кылуу боюнча иш-аракеттерди жүзөгө ашырууда келип чыккан бардык маселелерге тиешелүү болгон жана аларды жөнгө салган бул ченемдик укуктук базага карабастан, эң оболу мыйзамдарды автожол пайдалануучулар тарабынан сактоо боюнча көптөгөн көйгөйлөр бар. Алсак жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдоруна келтирилген зыяндын жана залалдын ордун толтуруу үчүн жол берилген салмак-габариттик параметрлердин белгиленген чегинен ашып кеткендиги үчүн 2018-жылы – 195 акт, 2019-жылы – 484 акт, 2020-жылы – 2851 акт түзүлгөн.

Бул көйгөйлөрдү чечүү үчүн ТКМдин саясаты транспорт каражаттарын таразага тартуу жана ал үчүн акы алуу процесстерин толук автоматташтырууга, ошондой эле жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдору боюнча жүрүү үчүн транспорт каражаттарынын салмак-габариттик параметрлеринин жол берилген, белгиленген ченемдеринен ашып кеткендиги үчүн автоматтык түрдө айып салууну киргизүүгө багытталат.

2025-жылга карата салмак-габариттик контролдун автоматташтырылган пункттарынын саны 42 бирдикке жеткирилет. Бул демилгени МЖӨ долбоору катары ишке ашыруу пландалууда.

3. Жергиликтүү жамааттарды жергиликтүү автомобиль жолдорун оңдоого жана күтүүгө тартуу. ТКМде жергиликтүү маанидеги автожолдорду оңдоо жана күтүү боюнча жергиликтүү жамааттар менен өз ара аракеттенүүнүн кыйла натыйжалуу формалары изилденет жана киргизилет. Асфальт-бетон менен капталган автомобиль жолдору эң квалификациялуу персоналды жана технологиялык заманбап жабдууларды талап кылат, ошондуктан жергиликтүү жамааттар шагыл төшөлгөн жолдорго жана жергиликтүү маанидеги топурак автожолдоруна гана тартылат. Жол-курулуш иштерин жүргүзүүдө жергиликтүү кум-шагыл аралашмаларын колдонуу мүмкүнчүлүгү жол иштеринин наркындагы чийки заттын наркын төмөндөтөт.

4. Интеллектуалдуу маалымат системаларын колдонуу.

АӨБдүн колдоосунда жол активдерин башкаруу системасы (ЖАБС) – программалык тиркеме иштелип чыкты, ал өзүнө төмөнкүлөрдү камтыйт:

– маалыматтарды чогултууну иштеп чыгуу;

– ЖАБСти бюджетти түзүү процесси менен интеграциялоо;

– жолдорду күтүүнү пландоонун жана бюджеттөөнүн ачыктыгын жогорулатуу;

– ЖАБСке жол кыймылынын коопсуздугун интеграциялоо;

– байланыштыруучу/өтмө элементтерди кошуп алганда ЖАБСке программалык жана аппараттык камсыздоону сатып алуу же жаңылоо;

– жол активдерин башкаруу менен маалыматтык системанын ортосундагы интеграцияны жакшыртуу.

Жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун оңдоону жана күтүүнү пландоо ишинде ЖАБСти пайдалануу боюнча талаптар «Автомобиль жолдору жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамынын жоболоруна киргизүү жолу менен жол органдары тарабынан милдеттүү түрдө аткарылууга тийиш.

5. НБКны киргизүү.

Кыргыз Республикасы жол тармагын реабилитациялоо иштерине олуттуу каражат жумшады. Ошол эле учурда жолдордун туруктуу абалына жетүү үчүн натыйжалуу күтүү зарыл. Күтүүнү каржылоону камсыз кылуу боюнча жана натыйжалуу күтүү боюнча милдеттерди бир эле учурда аткаруу иш жүзүндө өзүнүн натыйжалуулугун көрсөтпөйт. Эл аралык изилдөөлөрдө НБКны түзүү жолу менен жолдорду күтүүнү башкаруу системасына өзгөртүүлөрдү киргизүү сунушталды. Тоорук процесстеринде подрядчылар бири-бири менен атаандашып, жолдорду күтүүнүн белгилүү бир деңгээлине жеткирүү жана андан кийин салыштырмалуу узак убакыт бою ошол деңгээлде күтүү үчүн белгиленген бир жолку бааларды сунушташат. Подрядчыга эмгек акы жумуш өндүрүшүнө же кара жумушка кеткен чыгымдар үчүн эмес, күтүүнүн белгилүү деңгээлине жетүү үчүн, башкача айтканда жолду алдын ала белгиленген деңгээлде күтүү үчүн төлөнөт. Күтүү боюнча кызмат көрсөтүүлөр контракт боюнча жол кызматтарынын белгилүү бир деңгээлин камсыз кылат, ал жыйынтыкты же натыйжаларды чагылдырат. 2016-жылдан баштап АӨБдүн финансылык колдоосу менен Бишкек – Ош автожолунун   
80-133 км участогунда пилоттук контракт ишке ашырылган. Пилоттук долбоорду ишке ашыруунун жүрүшүндө алынган корутундулардын жана тажрыйбанын негизинде республикалык бюджеттин эсебинен жолдорду күтүү контрагынын бул түрүн колдонуу чечими кабыл алынат.

Азыркы учурда Бишкек – Ош автожолунун 133төн 160 км чейинки участогунун абалынын начарлашына жана аны калыбына келтирүүгө республикалык бюджеттин каражаттарынын жетишсиздигине байланыштуу бул участокту АӨБдүн финансылык колдоосунда НБК принциби боюнча күтүүгө өткөрүп берүү пландалууда.

Ошол эле учурда мамлекеттин атынан жол тармагын башкаруу менен ТКМ Кызмат көрсөтүүлөрдүн сапаты жөнүндө жыл сайын келишимдерди түзөт, анда жол тармагынын жол пайдалануучуларга карата милдеттери жана күтүүгө бөлүнгөн жалпы бюджети аныкталат.

Жол иштерин аткарууда сапатты контролдоону жакшыртуу боюнча милдет төмөнкү чараларды камтыйт:

1. Автомобиль жолдорун долбоорлоонун жана эксплуатациялоонун өркүндөтүлгөн стандарттарын колдонуу.

Автомобиль жолдорундагы оор жүк ташуучу (октук жүктөмү эсептөөлүк жүктөмдөн жогору) автомобилдердин, автопоезддердин жана автобустардын кыймылынын интенсивдүүлүгүнүн жогорулашы автомобилдердин жолдорго жана жол курулмаларына эскиртүүчү жана бузуучу таасиринин олуттуу көбөйүшүнө, оңдоолордун ортосундагы мөөнөттөрүнүн кыскарышына алып келди.

Ушул факторлордун бардыгы биригип жолдордун жана жол курулмаларынын техникалык деңгээлине жана эксплуатациялык абалына кыйла жогорку талаптарды камсыз кылуу, бул максаттарда жаңы техникалык ченемдерди, прогрессивдүү техникалык чечимдерди, жол технологияларын жана заманбап муктаждыктарга жооп берген материалдарды иштеп чыгуу жана колдонуу зарылчылыгын жаратат. Мындай шартта жол чарбасында инновациялык ишти өнүктүрүү өзгөчө актуалдуулукка ээ болду.

Республикада жол чарбасында илимий-изилдөө жана тажрыйба-конструктордук иштерди жүргүзүүгө чыгымдар дээрлик каралбайт. Курулуш профилинин инновациялык мүнөздөгү документтерин иштеп чыгуу азырынча жолго коюла элек. Жол органдары, долбоордук жана подряддык уюмдар инновацияларды колдонууну өзүнүн практикалык ишинин артыкчылыктуу милдеттеринин бири катары карабайт, бул жол иштеринин натыйжалуулугуна, жол курулушунун темпине жана наркына терс таасирин тийгизет. Жолдорду куруу, оңдоо жана күтүү объекттеринде инновациялык ишти натыйжалуу пландаштырууну камсыз кылган жол чарбасынын технологияларынын тизмеси жок.

Ошону менен бирге автомобиль жолдорун долбоорлоонун жана эксплуатациялоонун өркүндөтүлгөн стандарттарын, узак мөөнөттүү жол конструкцияларын жана материалдарды, жогорку өндүрүмдүү жол техникасынын жана тиешелүү технологиялардын жаңы үлгүлөрүн колдонуу курулуш объекттеринин наркын жана мөөнөттөрүн оптималдаштырууга мүмкүндүк берет, оңдоолордун ортосундагы аралык мөөнөттөрүнүн көбөйүшүн камсыз кылат жана автомобиль жолдорунун керектөө касиеттерин жакшыртат, аларды күтүүнүн сапатын жакшыртат. Эл аралык тажрыйба көрсөткөндөй, автомобиль жолдорун эксплуатациялоодо инновацияларды кеңири масштабда колдонуу финансылык катуу чектөөлөрдүн шартында да аларды ченемдик абалга келтирүүгө мүмкүндүк берет.

Ошентип жол чарбасында инновациялык ишти өнүктүрүүнү транспорт экономикасынын жана социалдык чөйрөнүн негизги элементтери менен тыгыз байланышта болгон системаны түзүүчү маанилүү факторлордун бири катары кароо керек.

Жол куруу ага чектеш тармактарда гана мультипликативдик натыйжаны жаратпастан, транспорттук инфраструктураны сапаттуу жакшыртуу аркылуу экономиканын көптөгөн тармактарын өнүктүрүүгө түрткү берет.

Ошол эле учурда ТКМдин 2017-жылдын 4-майындагы № 165 буйругу менен бекитилген Жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун курууда, реконструкциялоодо жана оңдоодо иштердин сапатын контролдоонун системалуулугун камсыз кылуу жөнүндө жобого ылайык курулуштун катышуучуларынын өз ара аракеттенүүсүн уюштуруу боюнча аларда каралган төмөнкү этаптарды сактоо менен контролду улантуу зарыл: жол-курулуш материалдарын киргизүү контролу, долбоорду ишке ашыруу графигин контролдоо, иштерди комплекстүү геодезиялык контролдоо, алып кирүү курулуш контролу, долбоордук чечимдердин сакталышын контролдоо.

2. Техникалык каражаттарды өнүктүрүү.

Жол тармагынын муктаждыктары үчүн заманбап техникалык каражаттарды пайдалануу негизинен бөлүнгөн бюджеттик каражаттарды пайдалануунун натыйжалуулугун жогорулатуу, жол техникасын жана жабдууларын пайдаланууну контролдоо жана өзгөчө кырдаалдарда жол кызматтарынын мобилдүүлүгүн жогорулатуу зарылдыгы менен шартталган.

Жол техникасын пайдаланууну контролдоо боюнча пилоттук долбоор Бишкек – Ош автожолунун мамлекеттик дирекциясында ишке киргизилди. Жол техникасында жана жүк ташуучу автомобилдерде GPS датчиктер орнотулган. Алдын ала маалыматтар боюнча бул чаралар 10 % өлчөмүндө отунду үнөмдөө түрүндө жыйынтарды берүүдө.

Ошондой эле Бишкек – Ош автожолунун 80-км автотранспорт каражаттарынын кыймылынын интенсивдүүлүгүн автоматтык эсептөө датчиктери орнотулган, бул Бишкек – Ош автожолу боюнча тоннелдер аркылуу өтүү үчүн жыйымдарды 26 – 28 %га жогорулатты.

Узак мөөнөттүү жана үнөмдүү долбоорлорду жана айрыкча жол катмарларын модернизациялоо жана иштеп чыгуу үчүн тармакта колдонулган стандарттарды жана ченемдерди жаңыртуу боюнча комплекстүү программа жүргүзүлөт.

Ушуга байланыштуу ТКМ төмөнкүлөрдү изилдейт:

– жүк көтөрүмдүүлүгүн жана бышыктыгын жогорулатуу үчүн шагыл-мастикалык аралашманы жана башка заманбап асфальт-бетон төшөлмөлөрүн колдонуу;

– жол берилген октук жүктөмдөрдү жана контролдоо методдорун кайра карап чыгуу;

– автомобиль жолдоруна цемент-бетон төшөө боюнча жаңы технологияларды изилдөө жана өнүктүрүү;

– 20 метрден ашык аралыктагы алдын ала чыңалган бетон көпүрөлөрүн долбоорлоо жана куруу боюнча жаңы технологияларды изилдөө жана иштеп чыгуу;

– реабилитациялык иштер жүргүзүлүп жаткан эл аралык жолдордун участокторунда өзгөчө кырдаалдардын алдын алуу боюнча технологияларды киргизүү.

Техникалык контролдоо каражаттарын киргизүү жана өнүктүрүү боюнча чаралар төмөнкү иштерде көрүлөт:

– эл аралык автотранспорт коридорлорунда жана мамлекеттик маанидеги автомобиль жолдорунун айрым участокторунда автотранспорт каражаттарынын кыймылынын интенсивдүүлүгүн эсептөө;

– автомобиль жолдорунун абалынын техникалык параметрлерин өлчөө;

– жол техникасын жана жабдууларды пайдаланууну контролдоо;

– жол пайдалануучулардын автожолдордун абалы жөнүндө билдирүүлөрүн каттоо;

– кыймылда таразага тартуу системасын жана башка жаңы технологияларды жаңыртуу жолу менен автотранспорт каражаттарынын салмак-габариттик параметрлерин контролдоо, анын ичинде көчмө каражаттар менен автотранспорт каражаттарынын салмак-габариттик параметрлерин контролдоо;

– жол пайдалануучулардан жыйымдарды алуу;

– бөлүнбөс ири габариттүү жана оор салмактагы жүктөрдү автотранспорт каражаттары менен ташууга атайын уруксаттарды макулдашуу жана берүү жол-жоболорун санариптик форматка которуу;

– Япония эл аралык кызматташтык агенттигинин «Кыргыз Республикасында көпүрөлөрдү жана тоннелдерди күтүүнү башкарууда потенциалды арттыруу» долбоорунун техникалык жардамынын алкагында иштелип чыккан жана сунушталган көпүрөлөрдү жана тоннелдерди күтүү системасын киргизүү;

– сапаттуу долбоордук документтерди даярдоодо жергиликтүү керектөөлөрдү жабууга жөндөмдүү деңгээлде жол тармагындагы улуттук консультанттардын рыногун өнүктүрүү, анын ичинде ар бир региондогу иштерге көзөмөл жүргүзүү үчүн шарттарды түзүү.

2025-жылга карата жол-курулуш техникасынын жана жабдууларынын негизги түрлөрүн толугу менен GPS датчиктери менен жабдуу пландалууда.

Техникалык каражаттарды киргизүүгө жана өнүктүрүүгө жыл сайын жалпы пайдалануудагы автомобиль жолдорун оңдоого жана күтүүгө бөлүнгөн каражаттардын 1,5 %ына чейин каражат жумшоо пландалууда.

Жол кыймылынын коопсуздугун текшерүүнүн эл аралык практикасын эске алуу менен жол кыймылынын коопсуздугунун көрсөткүчтөрүнүн минималдуу топтомун иштеп чыгуу боюнча милдет төмөнкү чараларды көрүүнү талап кылат.

Жол коопсуздугу – бул транспортту гана эмес, саламаттык сактоо, билим берүү, ички иштер, финансыны жана башкаларды камтыган көп сектордук маселе. Демек, бул көйгөйдү натыйжалуу чечүү үчүн биргелешкен жана макулдашылган мамиле талап кылынат. Ушул максатта коопсуз системаларга карата мамилеге негизделген, ушул стратегия менен макулдашылган өзүнчө жол коопсуздугунун стратегиясы иштелип чыгуусу керек.

Автомобиль жолдорунда жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатуу боюнча саясат 2015–2020-жылдарга жол кыймылынын коопсуздугу боюнча программага ылайык ишке ашырылган, ал Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин коллегиясынын 2014-жылдын 12-декабрындагы № 32 токтому менен жактырылган.

ТКМ Япониянын эл аралык кызматташтык агенттиги менен биргеликте ар кандай долбоорлордун алкагында жер көчкү, таш кулоо, кар көчкү, кар күрткүлөрү ж.б. сыяктуу өзгөчө кырдаалдардын алдын алуу боюнча чараларды көрүүнү улантууда.

Бул учурда төмөнкүлөрдү ишке ашыруу зарыл:

– жол кыймылынын коопсуздугу боюнча маалыматтардын жалпы базасын иштеп чыгуу;

– жол кыймылынын коопсуздугуна аудит жүргүзүүнүн эл аралык практикасын кайталоо;

– жол кыймылынын коопсуздугунун улуттук стандарттарын мыкты эл аралык тажрыйбаларга ылайыкташтыруу;

– биргелешкен региондук сурамжылоолорго жана изилдөөлөргө катышууга, ошондой эле жол кыймылынын коопсуздугу жаатындагы улуттук жана региондук саясат жана стратегиялар боюнча алдынкы тажрыйбаларды бөлүшүү жана илгерилетүү.

**6-глава. Күтүлүүчү натыйжалар**

ЖТӨНБ-2030 ишке ашыруу тармакты өнүктүрүүдө оң тенденцияны берет.

Алсак жол тармагындагы кайра өзгөрүүлөр төмөнкүлөргө жетишүүгө мүмкүндүк берет:

– улуттук транспорт тармагын эл аралык транспорт тармагына интеграциялоого жана анын натыйжасында улуттук товарлардын жана кызмат көрсөтүүлөрдүн эл аралык рынокторуна чыгууга;

– заказчынын, подрядчынын жана техникалык көзөмөл боюнча инженердин функцияларын чектөө жолу менен бюджеттик каражаттарды пайдалануудагы ачык-айкындуулукка жана натыйжалуулукка;

– республиканын транспорт тармагынын эксплуатациялык көрсөткүчтөрүн жакшыртууга;

– жол тармагынын кызматкерлеринин эмгек шарттарын жогорулатууга.

Автожолдорду учурдагы оңдоо жана күтүү боюнча иштердин жетишсиздиги автожолдорду реабилитациялоонун зарылчылыгына алып келет, бул белгилүү болгондой олуттуу чыгымдарды талап кылат. Жол тармагын жетиштүү каржылоо алардын абалын талап кылынган ченемдик деңгээлде сактоого мүмкүндүк берет.

ЖАБСти киргизүү жолдорду оңдоо жана күтүү боюнча иштерди натыйжалуу жана артыкчылыгына ылайык жүргүзүүгө мүмкүндүк берет.

НБКны акырындык менен киргизүү жолдорду болгон бюджеттик каражаттардын чегинде күтүүгө гана мүмкүнчүлүк бербестен, эл аралык долбоорлорго катышуу, консультациялык кызмат көрсөтүүлөрдүн потенциалын жогорулатуу максатында жергиликтүү жол-курулуш компанияларын андан ары өнүктүрүүгө түрткү берет.

Сапаттуу автомобиль жолдору жол кыймылынын коопсуздугун кыйла жогорулатууга, жаңы жумуш орундарын түзүү менен жол боюндагы сервисти өнүктүрүүгө мүмкүндүк берет, ошону менен калктын социалдык-экономикалык абалына оң таасирин тийгизет.

Өз кезегинде жол тармагын жетиштүү каржылоо   
ӨУС белгиленген иштердин көлөмүн аткарууга мүмкүндүк берет.

Жол тармагындагы инвестициялык долбоорлорду ийгиликтүү ишке ашыруу эл аралык транспорттук коридорлор тармагын сактап калууга жана өнүктүрүүгө мүмкүндүк берет, бул калктын жашоо сапатына түздөн-түз таасирин тийгизет. Алсак 2030-жылга карата 893 км эл аралык транспорт коридорлорун реабилитациялоо пландалууда (412 км – ишке ашыруу стадиясында, 481 км – пландалган).

Жол тармагында МЖӨнү өнүктүрүү жол чарбасын каржылоонун кошумча булактарын табууга жана өлкөнүн бюджетине болгон оорчулукту азайтууга көмөк көрсөтөт.

**7-глава. Жагымдуу өбөлгөлөр жана тобокелдиктер**

ӨУС ылайык азыркы учурда автомобиль жолдорун реабилитациялоо боюнча инвестициялык долбоорлор ишке ашырылууда, өлкөнүн транспорттук көз карандысыздыгын камсыз кылуу, автомобиль жолдорунун ички тармагын сактоо жана жакшыртуу боюнча иштер жүргүзүлүүдө.

БАРЭК соодасын жана транспорттук каттамдарын өнүктүрүү үчүн тоскоолдуктарды четтетүү боюнча иш-аракеттер планынын алкагында азыркы учурда эл аралык транспорт коридорлору калыбына келтирилип жатат: Ош – Баткен – Исфана, Бишкек – Ош автожолу, «Түндүк-Түштүк» альтернативдүү жолу, Суусамыр –   
Талас – Тараз ж.б. жолдордун курулушу жүрүп жатат.

Мамлекеттер менен жеке сектордун өз ара мамилесин, колдонуу чөйрөсүн жана өнөктөштүктүн башка аспекттерин жөнгө салуучу «Мамлекеттик-жеке өнөктөштүк жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамынын кабыл алынышына байланыштуу ТКМ бул долбоорлорду илгерилетүү боюнча ишти улантат.

ЖТӨНБ-2030 максаттарын ишке ашырууда негизги тобокелдиктер болуп төмөнкүлөр саналат:

– ЧУА долбоорлорун бекитүүнүн узак жол-жобосу;

– эркин рынок шарттарында жол уюмдарынын ишиндеги кыйынчылыктар;

– мамлекеттик саясаттын алкагында жүргүзүлүп жаткан коррупцияга каршы күрөшкө каршы жүргүзүлгөн иштер;

– жол тармагынын адистеринин квалификациясынын туруктуу төмөндөшү.

Алдынкы тажрыйбанын борбору катары ӨИБди өнүктүрүү шартында кадрдык потенциалды колдоо; академиялык чөйрөлөрдү колдоо, ошондой эле жеке секторду жана жергиликтүү подрядчыларды өнүктүрүү боюнча чараларга дайыма көңүл буруу зарыл, анткени бул НБКны тираждоо, жергиликтүү подрядчылардын эл аралык долбоорлорго катышуусу жана жергиликтүү жол инженерлери, консультанттар жана жумушчулар үчүн ишке орношуу мүмкүнчүлүктөрүн жакшыртуу үчүн алдын алуучу шарт болуп саналат.

**8. Тиркемелердин тизмеси**

|  |  |
| --- | --- |
| 1-тиркеме | ЖТӨНБ-2030 ишке ашыруу боюнча иш-аракеттер планы |
| 2-тиркеме | Даярдоо баскычындагы долбоорлордун тизмеси |
| 3-тиркеме | Мамлекеттик капиталдык салымдардын эсебинен каржылоо үчүн артыкчылыктуу объекттердин тизмеси |
| 4-тиркеме | Пландалган долбоорлордун тизмеси |
| 5-тиркеме | ЖТӨНБ-2030 ишке ашырууну баалоо индикаторлору |
| 6-тиркеме | Иш-аракеттер планынын бюджети |