

УДК 332.146.2(575.2)

## **ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ И СЕЛ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ПО СОВРЕМЕННОМУ СОСТОЯНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

*А.М. Насирдинова*

Рассматривается потенциал развития городов и сел Кыргызской Республики, текущее состояние пространственного регулирования, планирования, организации, развития территорий. Приблизительный анализ и оценки потенциала городов даны по категориям: экономическое благосостояние народа; социальное благополучие; безопасность и благоприятная среда для жизни граждан. Делается вывод, что при проведении полномасштабных исследований, мониторинга качества городской среды более 50 % городов страны могут оказаться бедными и несамостоятельными. Для развития городов и организации рабочих мест в средне- и долгосрочных стратегиях страны приняты меры, которые необходимо дополнять схемами по размещению производственных предприятий, основанных на «карте технологического пространства КР». Всем городам нужна модернизация, восстановление, создание качественной инфраструктуры. Ключевыми вопросами, с которых необходимо начать, должны стать транспортная инфраструктура и жилье.

*Ключевые слова:* потенциал развития городов; инфраструктура; экономическое благосостояние; безопасность и благоприятная среда; социальное благополучие.

---

## **КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ШААРЛАРЫНЫН ЖАНА АЙЫЛ-КЫШТАКТАРЫНЫН УЧУРДАГЫ ИНФРАСТРУКТУРАСЫНЫН АБАЛЫ БОЮНЧА ӨНҮКТҮРҮҮ МҮМКҮНЧҮЛҮКТӨРҮ**

*А.М. Насирдинова*

Бул макалада Кыргыз Республикасынын шаарларын жана айылдарын өнүктүрүү мүмкүнчүлүгү, мейкиндиктик жөнгө салуунун, пландоонун, уюштуруунун, аймактарды өнүктүрүүнүн учурдагы абалы каралат. Шаарлардын мүмкүнчүлүктөрүн баалоо жана болжолдуу талдоо жүргүзүү төмөнкү категориялар боюнча берилген: элдин экономикалык жыргалчылыгы; социалдык жыргалчылыгы; жарандардын жашоосу үчүн коопсуздугу жана жагымдуу айлана-чөйрө. Шаарлардын сапатына толук масштабдуу изилдөө жана мониторинг жүргүзүүдө өлкөнүн шаарларынын 50 %дан ашыгы жарды жана өз алдынчалуулукка ээ эместиги аныкталат деген жыйынтыкка келүүгө болот. Шаарларды өнүктүрүү жана жумуш орундарын уюштуруу үчүн өлкөнүн орто жана узак мөөнөттүү стратегиясында чаралар каралган, аларды «Кыргыз Республикасынын технологиялык мейкиндигинин картасынын» негизинде өндүрүштүк ишканаларды жайгаштыруу боюнча схемалар менен толуктоо керек. Баардык шаарларды модернизациялоо, калыбына келтирүү, аларда сапаттуу инфраструктураны түзүү керек. Эң маанилүү маселе – транспорттук инфраструктура жана турак-жай, ишти мына ушундан баштоо керек.

*Түйүндүү сөздөр:* шаарларды өнүктүрүү мүмкүнчүлүгү; инфраструктура; экономикалык жыргалчылык; коопсуздук жана жагымдуу айлана чөйрө; социалдык жыргалчылык.

---

## **POTENTIAL FOR THE DEVELOPMENT OF CITIES AND RURALS OF THE KYRGYZ REPUBLIC IN THE MODERN CONDITION OF INFRASTRUCTURE**

*A.M. Nasirdinova*

The development potential of cities and villages of the Kyrgyz Republic, the current state of spatial regulation, planning, organization, development of territories is considered. An approximate analysis and assessment of the potential of cities is given by categories: economic well-being of the people; social well-being; safety and an enabling environment for citizens. It is concluded that when conducting full-scale studies and monitoring on the quality of the urban environment,

it may turn out that more than 50% of the country's cities are poor and non-self-sufficient. For the development of cities and the organization of jobs in the long-term, medium-term strategies of the country, measures have been taken that need to be supplemented by schemes for the location of production enterprises based on the "map of the Technological Space of the Kyrgyz Republic". All cities need modernization, restoration, creation of high-quality infrastructure, the main priorities should be: transport infrastructure, housing - the key issues to start with.

*Keywords:* urban development potential; infrastructure; economic well-being; security and favorable environment; social well-being.

Изучение текущего состояния пространственного регулирования, планирования, организации, развития территорий показало, что упадок в развитии малых городов продолжится много лет и во многом обусловлен произошедшими изменениями, такими как реструктуризация крупных промышленных объектов – основных градообразующих, или кластерных, факторов во всех городах и поселках городского типа, которая вызвала потерю рабочих мест и снижение уровня жизни населения. В большинстве малых городов страны появились серьезные проблемы с ростом заболеваемости, в частности связанных с обеспечением питьевой водой. В малых городах республики существовала реальная опасность всплеск инфекций отдельных заболеваний, которые относятся к социальным, – туберкулез, бруцеллез, кишечные инфекции, педикулез и т.п. Для решения этих проблем в разные годы принимались государственные стратегические документы. Например, в 2001 г. была утверждена Государственная концепция развития малых городов и поселков городского типа Кыргызской Республики [1], направленная на выравнивание диспропорции в развитии регионов. В 2009 г. утверждена постановлением Правительства Кыргызской Республики от 11 марта 2009 г. за № 171 Концепция государственной региональной политики Кыргызской Республики, а в 2017 г. – Концепция региональной политики Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг. [2]. Правительственная комиссия определила 20 городов как «города – точки роста». Выявлен потенциал кластеров: «образовательный – Бишкек, строительный – Чуйская и Ошская области, туристический – Иссык-Кульская область, нефтехимический – Джалал-Абадская область, агропромышленный – все регионы, животноводческий – Чуйская и Нарынская области, транспортно-коммуникационный – Нарынская, Ошская, Чуйская области и город Бишкек, медико-фармацевтический – город Бишкек. Каждый регион будет учитываться по специализации, будут открыты гарантийные фонды для среднего и малого бизнеса» [3].

К 2019 г. сохранились диспропорции в росте городов, дотационными остаются 82 % сельских населенных мест. Кластеры развития городов на индустриальной основе стали проблематичными.

За период независимости страна перешла к аграрной и коммерческой по типу хозяйствования, поскольку промышленные предприятия стали малочисленными. К числу основных, кроме водно-ресурсной, горнодобывающей, легкой промышленности и туризма, относится более 10 300 малых и средних предприятий.

К настоящему времени полноценная градостроительная политика страны только начата – с подготовки градостроительной документации, которая отсутствует у 96 % городов и сел<sup>1</sup> [4], а Стратегии пространственного развития на национальном уровне для территории КР будут впервые рассмотрены и включены в план действий по реализации инклюзивной зеленой экономики (ИЗЭ) в направлении «зеленый город» [5]<sup>2</sup>. По-нашему мнению, второй важной проектной схемой является «карта технологического пространства КР», которую необходимо создать для размещения, регулирования, планирования, проектирования объектов промышленности, производства, крупных кластерных, или градообразующих, объектов. Экономика свободно развивается вокруг существующих технологий к периферийным зонам, и главная задача – найти действенные инструменты для ее естественного роста и выбора. Есть устойчивая корреляция уровня ВВП на душу населения и индекса экономической сложности. Чем более многообразна и полифункциональна экономика, тем богаче страна. Развитие простых технологий не позволяет достичь устойчивого высокого уровня благосостояния в нашей стране. Положение в технологическом пространстве определяет круг технологий, до высокого потенциала роста которых экономика реально может дойти или не дойти. Сильные центры ядра кластеров подготавливают быстрое освоение соседних технологий. Позиция в периферийных технологических зонах замедляет экономическое развитие. По карте проводится оценка объектов, например: их централизованное расположение выгодно для развития экономики страны, периферийное расположение на

<sup>1</sup> Устарели, у 36 % городов и сел никогда и не было генпланов.

<sup>2</sup> Введено в программу лично автором – А. Насирдиновой.

границах-окраинах развивает экономику соседних стран. По доминантным производствам на территориях развивается экономика, на что ориентировано развитие инфраструктуры. «Карта технологического пространства КР» станет важным компонентом в генеральной схеме на национальном уровне как инструмент по выравниванию диспропорции в развитии экономики страны, особенно дотационных регионов. В Кыргызстане «карта технологического пространства» не применялась. Эта схема была создана в «Сколково», которую целесообразно изучить специалистам и применить для КР [6].

Наш приблизительный анализ соответствия ситуации в городах целевым назначениям индикаторов устойчивого развития инфраструктуры показывает следующее.

➤ Приблизительный анализ и оценка потенциала городов по категории «экономическое благосостояние народа» – по производственной и экономической инфраструктуре включает такие характеристики, как: население по группам занятости, бюджет города, ВВП, ресурсы, бизнес-среда, которые определяют уровень самостоятельности, богатства и бедности городов. Финансовые возможности МСУ, или уровень децентрализации, – самодостаточности и ответственности. В настоящее время городские бюджеты в среднем расходуют от 40–50 % средств на ЖКХ, бюджеты аилных аймаков до 80 % расходуют на управленческий аппарат. Население по группам занятости, по данным Национального статистического комитета (НСК), лидирует в отраслях: 1) сельское хозяйство, 2) строительство; 3) оптовая и розничная торговля. Занятость населения на 1/3 в аграрном и животноводческом секторе косвенно подтверждает достаточно высокий уровень безработицы [7].

➤ Приблизительная оценка потенциала городов по категории «социальное благополучие» учитывает продолжительность жизни, уровень образования, возраст, разнообразие социальных групп. Социально благополучный город долгожителей – Бишкек; социально благополучные города – Ош, Каракол, Чолпон-Ата, Токмок, Кара-Балта и др., социально неблагополучными городами с более низкими показателями долголетия являются Баткен, Нарын, Сулюкты. Для создания качественных условий жизни нужна соответствующая социальная инфраструктура:

1. Развитые общественные пространства: парки, скверы, площади, улицы, городское оборудование и др. За прошедшие годы независимости развитию общественных пространств в городах

не могли уделять внимание по объективным причинам.

2. Детские дошкольные и школьные учреждения, которых согласно СНиП, в городах не хватает от десятков до нескольких сотен, некоторые из них находятся в аварийном состоянии. Новые лечебные учреждения в малых и средних городах, как и в столице, строят редко. Реализуются планы по проекту сети «Здоровый город», что может повлиять на доступ качественных услуг и возможное выравнивание ситуации.

3. Доступное социальное жилье – один из главных факторов, влияющих на территориально-пространственное планирование и регулирование городов. Безработица вынудила людей мигрировать в более развитые города, где жилищный вопрос для переехавших не мог быть решен, обеспеченность населения КР жильем на 60 % стала возможной за счет захвата территорий на окраинах городов. Утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики от 5 августа 2015 г. № 560 программа «Доступное жилье 2015–2020» под 8 % кредитования существенно решает проблему, но необходимо учесть, что выходит из сроков капитального строительства старый жилищный фонд страны [8]. Советские микрорайоны приблизились к срокам выхода из эксплуатации капитального строительства, им 50 лет. Их нужно оценивать с учетом следующих факторов: сейсмические характеристики территории, которые трижды были учтены и изменены в СНиП: в 1962 г. (советский СНиП), в 1992 г. внесены поправки в СНиП после Спитакского землетрясения, новые поправки в 2018 г. (СНиП КР в работе), то есть жилые дома, построенные с учетом СНиП 1962 г., не являются надежными после окончания срока эксплуатации. Вопрос инновации, или модернизации, старого жилищного фонда имеет основания для внимательного изучения и анализа.

4. Доступ к безопасным, открытым для всех зеленым зонам и общественным местам, особенно для женщин и детей, пожилых людей и инвалидов: в сельских хозяйствах доступ к санитарным удобствам имеют 50 % жителей, в городских – 82 %, с учетом традиционного уклада жизни населения в селах 50 % жителей – в основном женщины и дети, которые входят в категорию уязвимой части населения. Более чем в 80 % городов не проводилась инвентаризация и пересадка зеленого фонда. В городах и сельской местности недостаточно учтены или не учтены вовсе условия безбарьерной среды в транспортных средствах для лиц с ограниченными возможностями здоровья.

5. В политике управления недостаточно проводимых мероприятий по сохранению территорий

ценности (памятников культуры, истории, архитектуры, уникальных природных ландшафтов и т.д.) в городах и селах.

6. Спортивные сооружения и объекты слабо развиты по всей стране.

➤ Приблизительная оценка по категории безопасности и благоприятная среда для жизни граждан. Благоприятная среда для жизни граждан – это развитая инфраструктура, которая влияет на городскую среду. Инженерно-техническая инфраструктура по 10 факторам показывает:

1. Загрязненный воздух в г. Бишкек, где ПДК химических соединений выше нормы, главный источник загрязнения – транспорт (82 %). Опасными местами проживания остаются города и населенные пункты, расположенные возле хвостохранилищ, которые нужно реконструировать. Майлы-Суу – одно из самых загрязненных мест в мире: сюда свозились радиоактивные отходы со всего Советского Союза [9].

2. Доля населения, имеющего устойчивый доступ к безопасным источникам питьевой воды в КР, по данным НСК, составила: в 2012 г. – 93,2 %, 2013 г. – 89,6, 2014 г. – 88,9, 2015 г. – 89,1 и в 2016 г. – 89,9 % [10]. Самые низкие показатели в Баткенской, Джалал-Абадской и Ошской областях – от 75 до 85 %. По показателям видно, что с каждым годом падает доля населения, имеющего доступ к безопасным источникам питьевой воды.

3. Тепло: в двух больших городах обеспечивается через ТЭЦ, в средних городах – через котельные и печное отопление.

4. Электрическая энергия: дешевая; обеспеченность – более 92 % населения.

5. Общественный городской транспорт практически не развит или отсутствует в стране. В малых городах нет необходимости в нем, в средних – частные извозчики, в столице из 500 000 единиц транспорта менее 1 % являются государственными. В городском автопарке всего около 600 автобусов и троллейбусов. Основную функцию общественного транспорта выполняют около 4 000 частных микроавтобусов. Значительно лучше ситуация с междугородним сообщением – оно обеспечено на должном уровне.

6. Аварийность на дорогах очень высокая в столице. Количество жертв и инвалидов после ДТП, по различным оценкам, имеет недопустимо высокие цифры. «По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Кыргызстан стоит на 2-м месте среди стран Европейского региона ВОЗ по смертности на 100 000 населения – 19,3 чел. (2012 г.), 19,2 чел. (2010 г.)» [11].

Дорожно-транспортный травматизм является причиной смерти в возрастной группе от 5 до 29 лет. Ежегодно смертность среди детей составляет 3–4,5 тыс., до 14 лет – 30 %. Ежегодно от ДТП гибнет более 1 200 человек, получают ранения до 10 000 человек. Из года в год эти показатели растут, что является негативной тенденцией.

7. Бережное отношение к ресурсам, их потреблению не имеет масштабной политики. В Бишкеке начали устанавливать счетчики на потребление горячей воды в последние 5–10 лет. Износ магистральных сетей в городе достигает 90 %, что подтверждает потерю в сетях на 60 % и более, следовательно, по некоторым видам инженерных сетей, например водоснабжение, население платит за то, чего не потребляло.

8. Мусороперерабатывающие предприятия – крупных заводов в стране нет. Мусорные полигоны появились возле большинства городов и сел, всего 454 свалки, что ухудшает экологию среды.

9. Загрязненные участки – учитывались не только твердые бытовые отходы, повсеместно находятся, например, простаивающие предприятия, создающие небезопасную среду. Это, как правило, бывшие советские предприятия, пришедшие в упадок.

Таким образом, при проведении полномасштабных исследований, с привлечением научно-исследовательских институтов, специалистов, при помощи специального оборудования, мониторинга качества городской среды может оказаться, что более 50 % городов страны бедные и несамостоятельные.

Всем городам нужна модернизация, восстановление, создание качественной инфраструктуры. В этих условиях потенциал развития городов должен быть ориентирован на транспортную инфраструктуру и жилье, став ключевыми вопросами, которые органам местного самоуправления следует рассматривать в первую очередь [12]. В программе развития Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг. «Единство, доверие, созидание» прямо указывается, что «государственная экономическая политика будет последовательно поддерживать строительный сектор для того, чтобы каждый гражданин мог улучшить свои жилищные условия, а также для обновления основных фондов» [13, с. 44].

Необходимо создать «карту технологического пространства КР» как инструмента по регулированию, планированию и пространственному размещению объектов экономического развития. Город – это экономическая единица и одновременно «живой» организм, которому требуется точная настройка. Инвестор сегодня, прежде всего, выбирает город, а затем страну.

*Литература*

1. Государственная концепция развития малых городов и поселков городского типа Кыргызской Республики. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/53079> (дата обращения: 30.06.2018).
2. Концепция региональной политики Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/99897> (дата обращения: 30.06.2018).
3. Выступление заместителя министра экономики Кыргызской Республики Д.Ш. Иманалиева на пресс-конференции «Об основных целях и задачах Концепции региональной политики Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг.». URL: <http://www.gov.kg/?p=92239&lang=ru> (дата обращения: 30.06.2018).
4. По данным ГААСЖКХ на 2018 г. Представлено по запросу для Программы развития «зеленой» экономики в Кыргызской Республике на 2019–2023 гг.
5. Программа развития «зеленой» экономики в Кыргызской Республике на 2019–2023 гг. URL: <http://mineconom.gov.kg/froala/uploads/file/8df6cсебее2693ее40b9568a9d695c9727610028.pdf>. (дата обращения: 30.06.2019).
6. Схема, созданная в «Сколков». Неопубликованные данные Марата Аташева.
7. Население по группам занятости / Нацстатком КР. URL: <http://www.stat.kg/media/publicationarchive/e6b6504b-fbdc-4699-9cf5-1f13d0eafaa1.pdf> // (дата обращения: 30.06.2018).
8. Программа Правительства КР «Доступное жилье 2015–2020». Принята постановлением Правительства Кыргызской Республики от 5 августа 2015 г. № 560. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/97851?cl=ru-ru> (дата обращения: 30.06.2018).
9. Информационное агентство 24 кг. URL: [https://24.kg/obschestvo/93376\\_mayluu-suu\\_voshel\\_vchislo\\_samyih\\_gryaznyih\\_gorodov\\_mira/](https://24.kg/obschestvo/93376_mayluu-suu_voshel_vchislo_samyih_gryaznyih_gorodov_mira/) (дата обращения: 14.08.2018).
10. Уровень бедности населения Кыргызской Республики в 2017 г. / Нацстатком КР. URL: <http://www.stat.kg/media/publicationarchive/e6b6504b-fbdc-4699-9cf5-1f13d0eafaa1.pdf> // (дата обращения: 30.06.2018).
11. Масштабы, последствия и меры профилактики ДТП в Кыргызской Республике / Национальный институт стратегических исследований Кыргызской Республики. URL: <file:///C:/Users/admin/Downloads/%20последствия%20и%20меры%20профилактики%20ДТП%20в%20КР.pdf> (дата обращения: 30.06.2018).
12. *Насирдинова А.М.* Разработка мер по совершенствованию транспортного и дорожного хозяйства Кыргызской Республики / А.М. Насирдинова, Д.В. Глазунов // Вестник КРСУ. 2019. Т. 19. № 4. С. 53–59. URL: <http://vestnik.krsu.edu.kg/archive/20/471> (дата обращения: 18.08.2019).
13. Программа развития Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг. «Единство, доверие, созидание». URL: [http://www.donors.kg/images/D0%B5\\_2018-2022.pdf](http://www.donors.kg/images/D0%B5_2018-2022.pdf) (дата обращения: 18.08.2019).