

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ КЫРГЫЗСТАНА

Бул макалада Кыргызстандагы транспорттук-технологиялык системанын учурдагы абалы жана көйгөйү каралган.

В данной статье рассмотрены современное состояние и проблемы транспортно-технологических систем Кыргызстана.

Current state and problem of transport-technological system of Kyrgyzstan.

Процесс развития транспортно-технологических систем является важным источником экономического роста и имеет большой потенциал для создания новых рабочих мест и подъема экономики страны. Расположение Кыргызстана в середине Центральной Азии давно сложило опорную сеть автомобильных дорог, которая на сегодняшний день связывает не только регионы и области республики, но обеспечивает выход в соседние страны. Развитие мировой экономики прогнозирует о том, что большинство товарных и финансовых потоков будут сосредоточены в треугольнике Азия-Европа-США, так как объем перевозок за последние двадцать лет увеличился в 9 раз. При существующих темпах экономического развития расположение Кыргызстана с точки зрения географического и макроэкономического положения является одним из основополагающих преимуществ.

В условиях новых экономических и политических реализаций, для нашей республики крайне актуально решение проблем международных торгово-экономических связей и создание современной инфраструктуры транспортного комплекса. Данное положение создает благоприятные предпосылки для использования существующих транспортных коридоров, как транзитных, а также дальнейшее их развитие видится именно в максимизации транзита и предоставлении высококачественных услуг.

На сегодняшний день инфраструктура представлена 34 000 км автомобильных дорог, из них автомобильные дороги общего пользования 18 000 км, 424 км железных дорог, 2 аэропорта международного значения и 21 аэродром местного значения. На 95 % территория Кыргызстана представляет собой горный ландшафт и поэтому автомобильный транспорт занимает ведущее место в транспортной системе республики. На долю автомобильных перевозок, как грузовых, так и пассажирских приходится 95 % всех внутренних и международных перевозок.

Анализ существующих грузопотоков по автомобильным дорогам республики позволяет выделить следующие международные транспортные коридоры:

Бишкек - Нарын – Торугарт – граница с КНР;
Бишкек – Алматы;
Ош – Сары Таш – Иркештам – граница с КНР;
Граница с Таджикистаном - Карамык – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР;
Бишкек – Ош - Андижан;
Бишкек – Чалдовар – граница с Казахстаном;
Суусамыр – Талас – Тараз;
Ош - Исфана – граница с Таджикистаном;
Балыкчы – Чолпон – Ата – Тюп – Кеген – граница с Казахстаном.

В общей сети автодорог особую роль для функционирования экономики играют магистральные дороги международного значения. Практически все дороги стали открытыми для проезда любых видов автомобилей стран ближнего и дальнего зарубежья.

Протяженность автомобильных дорог международного значения 4160 километров, из них более 1600 километров входят в субрегиональную транспортную систему азиатских и европейских дорог и международных дорог СНГ. Протяженность автомобильных дорог государственного значения составляет 5652 километров, или 30 % от дорог общего пользования и на их долю приходится более 40 % автотранспортных перевозок.

Таблица 1 - Виды и покрытие автомобильных дорог

Дороги	Всего км	в т.ч. по типу покрытия			
		Асфальто-бетонное	черно гравийное	Гравийное	Грунтовое
Дороги общего пользования, км	18803	4972,4	2243	9965,2	1611
В т.ч. дороги международного значения, км	4160	2170	776	1211	-
В т.ч. дороги государственного значения, км	5652	1235	857	3395	160
В т.ч. дороги местного значения, км	8991	1567	610	5359	1451

Значимыми элементами развития транспортно-технологических систем являются факторы ускорения и регулярности доставки грузов автомобильным транспортом. Поэтому производители ориентируются на перевозки по автомобильным дорогам не только на ближние, но и на дальние расстояния.

На сегодняшний день в Кыргызстане проблематично идет развитие инфраструктуры транспортного комплекса от производственной сферы. Основным недостатком автомобильного транспорта является низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы. Также низкий темп пополнения и обновления автомобильного парка ухудшил его техническое состояние. Значительная часть автомобильных дорог также находятся в плохом и очень плохом состоянии, что естественно снижает конкурентоспособность товаров и сокращает доходы в бюджет. Для компенсации эксплуатационных расходов и время доставки товаров от производителя до потребителя, перевозчики вынуждены поднимать стоимость перевозки и допускать превышение загрузки.

Поэтому отсутствие в Кыргызстане транспортно-логистических инфраструктур и эффективной системы транспортно-технологического обслуживания затрудняет процесс товарообмена, снижает полноценность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя использовать ее потенциал.

Список литературы

1. Аршутин И.В. Повышение технико-экономической эффективности автотранспортного средства в реальных условиях эксплуатации [текст]: автореф. дисс.... канд. техн. наук / И.В. Аршутин. - М.: МАДИ, 1984. –16 с.
2. Техническая эксплуатация автомобилей [текст]: учебник для вузов / Под ред. Е.С.Кузнецова. – 3 е изд. перераб. и доп., М.: Транспорт, 1991.

3. Техническая эксплуатация автомобилей [текст]: учебник для вузов / Под ред. Крамаренко Г.В. – 2-е изд., М.: Транспорт, 1983. - 488с.
 4. Авдонькин Ф.Н. Теоретические основы эксплуатации автомобилей [текст] / Ф.Н. Авдонькин. – М.: Транспорт, 1985.
 5. Нусупов Э.С. Повышение эксплуатационной эффективности автотранспортных средств в горных условиях [текст]: дис. ... докт. техн. наук: Э.С Нусупов. - М.: МАДИ, 1991. - 330с.
 6. Турсунов А.А. Управление работоспособностью автомобилей в горных условиях [текст] / А.А. Турсунов. - Душанбе, 2003. - 356с.
- Резник А.Г. Научные основы приспособленности автомобилей к условиям эксплуатации. [текст]: автореф. дисс.... докт. техн. наук: А.Г. Резник. - Тюмень, 1981. - 40с.