

## ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

### CURRENT SITUATION OF THE RAILWAYS OF THE KYRGYZ REPUBLIC

*Темир жол транспортунун жана бардык аймактын өнүгүүсүнө тоскоолдук кылган кыргыз темир жолунун чачырандылыгына жана азыркы учурдагы абалына талдоо жүргүзүлгөн.*

**Ачык сөздөр:** жүк айлануу, жүк агымы, унаа коридору, темир жол менен жүк ташуу, транзиттик ташуулар.

*Проведен анализ существующего состояния Кыргызской железной дороги и его разрозненность, которая выступает барьером для развития железнодорожного транспорта и всего региона.*

**Ключевые слова:** грузооборот, грузопоток, транспортный коридор, железнодорожные перевозки, транзитные перевозки.

*The analysis of the current state of the Kyrgyz railway and its fragmentation which acts as a barrier to the development of rail transport and the entire region was made.*

**Keywords:** the turnover of goods, cargo, transport corridor, rail transport, transit transport.

Железнодорожный транспорт КР необходимое звено в народно-хозяйственном комплексе. Важнейшими преимуществами железнодорожного транспорта являются: эффективность перевозок массовых грузов на большие расстояния, его высокая провозная способность и регулярность работы в течении года, независимо от погодных условий.

Кыргызская железная дорога представлена исполнительным ведомством Государственное предприятие «Национальная компания Кыргыз темир жолу» при Министерстве Транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (ГП «НК КЖТ»).

В настоящее время общая протяженность железных дорог КР составляет 424,6 км. Сеть железных дорог представлена разрозненными, не связанными линиями, географически разделенными на два участка: северный (323,4) и южный (101,2) обеспечивающими выход из Кыргызстана и Узбекистана. Кыргызская железная дорога обслуживает 424,6 км главных путей, 220 км станционных путей, 66,4 подъездных путей [1].

Перевозка груза железнодорожным транспортом, особенно если это касается транспортирования крупногабаритного груза или больших объемов товара, является предпочтительным видом грузоперевозок. Так позволяет перевезти груз с меньшими затратами и в запланированный срок. Железнодорожный транспорт должен связывать все отрасли экономики воедино, создавать среду для полноценного функционирования производства.

Основные показатели, характеризующие грузовую транспортировку – скорость доставки товара потребителям, их сохранность, качество, и конечно затраты на перевозку.

Если провести анализ функционирования железнодорожной отрасли за последние пять лет, то можно отметить следующую динамику развития грузовых перевозок [2].

Таблица 1 - Динамика грузовых перевозок железнодорожным транспортом

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Перевозка грузов (млн. тонн)	1816,3	1044,4	1032,1	1033,7	1119,3	1360,6	1493,7
Доход от перевозки грузов (млн. сом)	1527,9	1497,1	1680,1	2384,1	2665,5	3009,6	3816,3

Анализ текущего состояния железнодорожного транспорта Кыргызской Республики показывает ряд основных проблем, выступающих существенным барьером для дальнейшего развития железнодорожного транспорта.

Проблема ограниченных инвестиционных возможностей отрасли существует на протяжении всего периода функционирования железной дороги. Практически полное отсутствие инвестиций и эксплуатация старого основного фонда.

Во многом низкая участковая скорость объясняется высокой степенью износа основных фондов наиболее ответственных участков инфраструктуры железной дороги. Так, при пороговой степени износа в 50-55% износ основных средств (в том числе зданий и сооружений, машин и оборудования) путевого хозяйства составляет 71%, в системе электроснабжения – 50 %, в системе сигнализации и связи – 63%[1].

Сегодня свыше 30% рельс, находящиеся в эксплуатации, пропустившие сверхнормативный тоннаж пути, более 50% деревянных шпал изношены. Следует отметить, что активные шаги по модернизации верхнего строения пути уже предприняты в 2011 году. Так, в 2011 году заменено и уложено в путь шпал в количестве 57 366 штук, в том числе отремонтировано 21,5 км пути, заменено 33917 деревянных шпал на железобетонные шпалы, в том числе по путевому хозяйству северного отделения 20,4 км с 3771 км по 3751 км перегона Шопоково – Сокулук – Бишкек-1 с укладкой 32 000 новых железобетонных шпал и 1,1 км южного отделения с укладкой 1917 шпал[1].



Рис.1. Железнодорожные линии Кыргызстана

Необходимо понимать, что Кыргызстан является субъектом геополитики: наша республика – это объект. Исходя из этого, нужно ориентироваться по четкой системе координат и быть объектом разумным – в каждой предлагаемой ситуации выбирать вариант, когда страна окажется выигрыше, при этом – с наименьшими потерями для себя. Китайско- Кыргызско-Узбекскую железную дорогу (ККУЖД) (рис.1.) необходимо рассматривать из того насколько необходима Кыргызстану железная дорога вообще. Определить ее цели и задачи: эта магистраль соединит север и юг страны или будет декларируемой «транзитной» линией. Основной упор стратегии сделан на проект строительства ККУЖД, давно обсуждаемый в СМИ. В то же время и о второй ветке, которая соединит север и юг Кыргызстана[4].

Для развития контейнерных перевозок железнодорожным транспортом необходимы инвестиции для строительства ветки север-юг. Формирование железнодорожной магистрали

«Север - Юг» и ее ветки Балыкчы – Джалал-Абад – Торугарт с выходом в Китайскую Народную Республику является одним из важнейших направлений транспортной стратегии Кыргызстана в целом и в частности дальнейшего развития сети железных дорог. Эта магистраль даст мощнейший толчок развитию экономики республики, соединяя в единую сеть тупиковые железные дороги северного и южного промышленных районов, создаст условия для размещения новых производств и рабочих мест, позволит значительно сократить расходы по перевозке грузов в направлениях «Север – Юг», «Юг – Север»; даст кратчайший транспортный выход на морские порты тихоокеанского побережья и Европы, следовательно, на мировые рынки, тем временем сокращая границу между ЕС и КНР примерно на 1400 км. Новая железная дорога сократит расстояние для грузового транспорта более чем в два раза по сравнению с существующим маршрутом – через Казахстан, Россию. Строительство железнодорожной магистрали «Север – Юг» обеспечит необходимые условия для интеграции в мировую транспортную систему, имея самый короткий путь к железнодорожной сети Китая. Она позволит сократить транспортные расходы на внешнюю экономическую деятельность и привлечь международный транзит к Кыргызской железной дороге[3].

### Список литературы

1. Проект Стратегии развития железнодорожного транспорта КР на 2012-2020 г. [Текст] / Б.: 2012. - 40 с.
2. Кыргызстан в цифрах: Статотчет Нацстаткома [Текст]. -Б.: 2015. - 156 с.
3. Рахимов К.К. Проблема и перспективы развития железнодорожной сети в КР [Текст] / К.К.Рахимов. – Бишкек: 2014. - 125 с.