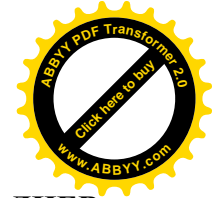




УДК 656.072.004.13+575.2 (045/046)



**Э.Ш. МОМУНАЛИЕВ**  
КГУСТА ИМ. Н. ИСАНОВА,  
БИШКЕК, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА  
E-MAIL: [SILVER-KG@LIST.RU](mailto:SILVER-KG@LIST.RU)  
**E.SH. MOMUNALIEV**  
KSUCTA N.A. N. ISANOV,  
BISHKEK, KYRGYZ REPUBLIC

**АКЫЛБЕК У. К.**  
КГУСТА ИМ. Н. ИСАНОВА,  
БИШКЕК, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА  
E-MAIL: [KANA@MAIL.RU](mailto:KANA@MAIL.RU)  
**AKYLBEK U. K.**  
KSUCTA N.A. N. ISANOV,  
BISHKEK, KYRGYZ REPUBLIC

**Т.Ж. АСАНБЕКОВ**  
КГУСТА ИМ. Н. ИСАНОВА,  
БИШКЕК, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА  
E-MAIL: [TESYA66@MAIL.RU](mailto:TESYA66@MAIL.RU)  
**T.J. ASANBEKOV**  
KSUCTA N.A. N. ISANOV,  
BISHKEK, KYRGYZ REPUBLIC  
***E.mail. ksucta@elcat.kg***

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

### MODERN STATUS OF INTERNAL PASSENGER TRANSPORTATION IN THE KYRGYZ REPUBLIC

*Макалада Кыргыз Республикасынын аймагында жүргүнчүлөрдү ташуу маршрутун өнүктүрүү, шаардын, аймактын жана өлкөнүн жалпы экономикалык жана коомдук өнүгүшүнө салым кошо турган коомдук транспорттун натыйжалуулугун жакшыртуу зарылдыгы жана негиздөө келечеги талданган.*

**Чечүүчү сөздөр:** жүргүнчү айлантуу, унаа транспорту, жүргүнчү агымы.

*В статье проведен анализ состояния и перспектив развития пассажирских маршрутных перевозок в Кыргызской Республике, дано обоснование необходимости повышения эффективности работы общественного транспорта, которое будет способствовать экономическому и социальному развитию города, региона и страны в целом.*

**Ключевые слова:** пассажирооборот, автотранспорт, пассажиропоток.

*The article analyzes the condition and prospects for the development of passenger route transport in the Kyrgyz Republic, provides the rationale for the need to improve the efficiency of public transport, which will contribute to the economic and social development of the city, region and the country as a whole.*

**Key words:** passenger turnover, motor transport, passenger traffic.



Кыргызская Республика является горной страной. Более 90 % территории охвачены горными массивами, которые характеризуются горно-долинными рельефами, включающие в себя предгорных и высокогорных местностей. Разброс долин, где проживают жители на населенных пунктах над уровнем моря составляет от 500 метров (Чуйская, Ферганская долины) до 3500 метров (горно-долинные районы Нарынской и Ошской областей).

В Кыргызской Республике ведущая роль в перевозках пассажиров и грузов принадлежит автотранспорту общего пользования. На него приходится 92 % общего количества перевозимых пассажиров и 76 % пассажирооборота. 84-85 % пассажиров перевозится во внутригородском, 9 % – в междугородном, 5-6 % – в пригородном, менее 1 % – в международном сообщении. Среднее расстояние перевозок автобусами в междугородном и международном сообщении составляет 31 и 65 км соответственно.

Как выше изложено, на перевозочный процесс влияет рельеф местности, который в свою очередь влияет на развитие других видов транспортных средств, как железнодорожный транспорт на долю которого приходится примерно 0,3-0,5%, при этом воздушный транспорт занимает 15,0-16,0 % от общего объема пассажирской перевозки. В данном случае, необходимо отметить, что доля авиаперевозок внутри республики составляет по последним данным около 2,5-2,8 %, а остальные около 12,0 % относятся к международным пассажирским перевозкам.

При этом, на некоторых долинах расположены целые экономические районы и области, например, Таласская область, расположенная на Таласской долине, Ошская, Жалал-Абадская, Баткенская области расположенные на Ферганской долине, в акватории озера Иссык-Куль расположена Иссык-Кульская область с близлежащими районами, находящимися на горных долинах.

В большинстве случаев для перемещения из одного экономического района к другому и для посещения других культурных центров гражданам из отдаленных районов приходится преодолевать высокогорные перевалы и сложные участки автомобильных дорог через высокогорные ущелья. В связи с этим пассажирские перевозки носят сезонный характер и зависит от времени года.

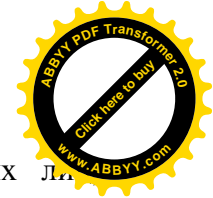
Приоритетные направления развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики:

- развитие и совершенствование инфраструктуры дорожно-транспортного комплекса;
- строительство и реабилитация внутренних дорог и международных транспортных коридоров, обеспечивающих маршрутными сообщениями населенные пункты (регионы) республики;
- пополнение и обновление парка пассажирских и грузовых автотранспортных средств.

При этом необходимо отметить, что через Кыргызскую Республику проложены ветви Великого шелкового пути, как Узбекистан-Ош-Иркештам-Китай, Казахстан-Бишкек-Нарын-Торугарт-Китай и другие, которые также влияют на перевозочный процесс с использованием автомобильного транспорта пассажиров и грузов через территории КР транзитом.

Таким образом, автомобильный транспорт является важнейшей составляющей частью транспортной системы КР. В виду сложности рельефа местности и соответственно из-за труднодоступности регионов, автомобильный транспорт является основным видом транспорта, в результате, на долю которого приходится 97 % от общего объема пассажирской перевозки и 95 % грузовой перевозки.

По данным Государственной регистрационной службы при Правительстве Кыргызской Республики автомобильный парк Кыргызской Республики составляет около 924 тыс. автомобилей, из них, более 750 тыс. легковых, 97 тыс. грузовых автомобилей и более 30 тыс. автобусов и микроавтобусов.



При этом, в автомобильный отрасль задействованы 350 юридических лиц оказывающих услуги по перевозке пассажиров (из них 30-юридические лица по легковым такси), 50 юридических лиц по перевозке грузов, а также более 20300 частных лиц по перевозке грузов и 69 предприятий, обеспечивающие автомобильный транспортный процесс (автостанции, автовокзалы, автокасы) и количество работающих в этой отрасли составляет более 32 тыс. человек.

Анализ сроков нахождения в эксплуатации парка автотранспортных средств указывает на прогрессирующее старение подвижного состава, значительная часть автомобилей находится на пределе заданного ресурса и требует обновления.

Согласно маршрутной сети Кыргызской Республики, утвержденной на 2015 год, в республике действовало 943 автобусных маршрута, из которых: 30 международных, 131 междугородный, 517 внутриобластных, 265 городских. Были охвачены автобусным сообщением 1 598 населенных пунктов из 1 807 существующих (88,9 %). Без маршрутных сообщений остаются отдаленные сельские населенные пункты высокогорных районов, что объясняется либо нерентабельностью маршрутов, либо несоответствием состояния автодорог и мостов требованиям безопасной перевозки пассажиров.

Таблица 1 – Сведения о регулярно функционирующих автобусных маршрутах в Кыргызской Республике

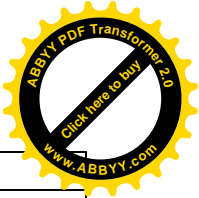
Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Количество населенных пунктов, охваченных автобусными сообщениями	1 577	1 583	<b>1 598</b>
Провозная способность общественного транспорта (вместимость автотранспортного средства)	14–55 мест	14–55 мест	14–55 мест
Количество автобусных маршрутов	886	956	<b>943</b>

Большинство автобусных маршрутов в сельской местности являются нерентабельными и убыточными из-за разбросанности сельских населенных пунктов и их малой численности. Также одной из причин низкой рентабельности автоперевозок является сложившаяся система государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров во внутреннем сообщении. Отставание роста доходов от роста цен на потребляемые топливо, электроэнергию, материалы и технические средства не позволяет перевозчикам своевременно обновлять подвижной состав и вкладывать финансовые средства в развитие собственной производственно-технической базы, в обучение водительского состава и т.д. Существуют проблемы, связанные с оснащением учебных центров. Так, государственное предприятие «Учебно-технический центр» при Государственной транспортной инспекции Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики и его региональные учебные пункты из-за нехватки средств проводят обучение по 40-часовой программе в учебных классах, которые не оснащены современными техническими средствами [2].

Согласно данным Госстаткома КР, в 2017 году пассажирооборот Кыргызской Республики составила 14140,4 тыс. пассажиров, против 8122,4 тыс. пассажиров в 2010 году, т.е. рост пассажирооборота по Кыргызской Республике составил 74,1% (табл.1, рис.1) [1].

Таблица 2 – Пассажирооборот Кыргызской Республики

№	Область, город	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	<b>Кыргызская Республика</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>14</b>
		<b>862,6</b>	<b>620,7</b>	<b>378,1</b>	<b>776,8</b>	<b>012,5</b>	<b>333,6</b>	<b>140,4</b>
1.	Баткенская	159,3	160,3	164,6	167,6	169,8	171,3	175,6



	область								
2.	Джалал-Абадская	743,4	797,8	856,2	937,2	992,8	1050	1139,6	
3.	Иссык-Кульская	681,5	731,6	769,9	791	799,7	825,7	2145,7	
4.	Нарынская	175,8	186,3	193,8	202,2	211,1	220,9	339,1	
5.	Ошская	571,1	573,9	576,6	582,6	585,3	587,6	765,7	
6.	Таласская	236,1	237,4	238,5	239,5	240,7	243,1	270,2	
7.	Чуйская	1 421,4	1726,1	2100,1	2153,5	2173,5	2338,8	2579,1	
8.	г. Бишкек	4 547,8	4871,3	5136,9	5355,7	5479	5526,6	6339,1	
9.	г. Ош	326,2	336	341,5	347,5	360,6	369,6	386,3	

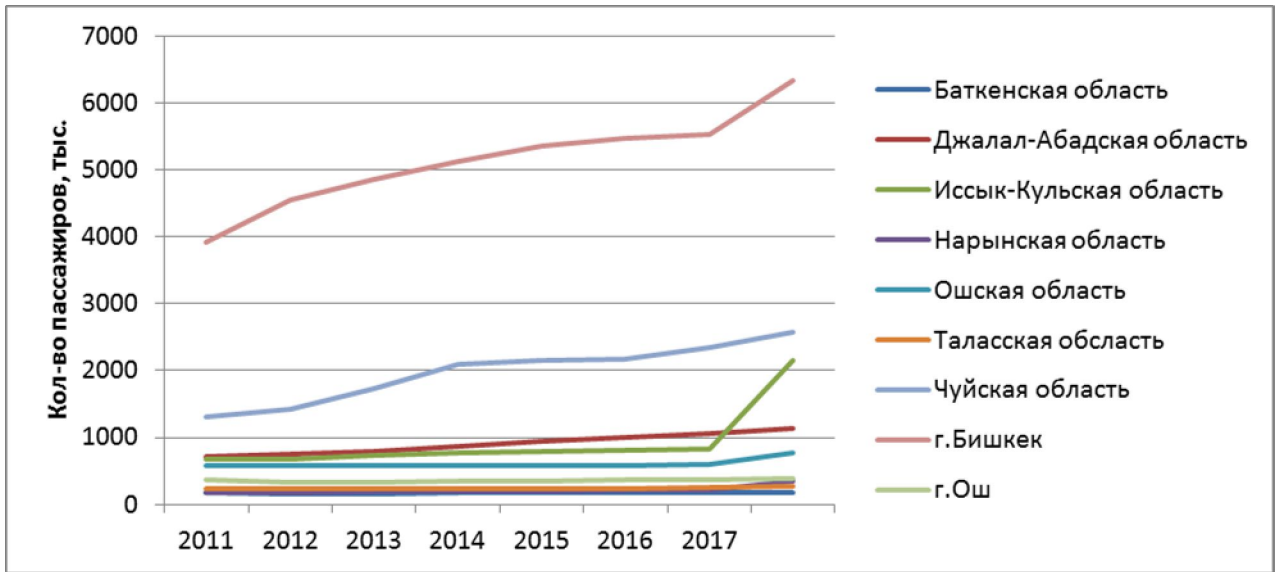


Рис. 1. Динамика изменений пассажирооборота по регионам Кыргызской Республики



Рис. 2. Схема маршрутов по основным автомобильным дорогам Кыргызской Республики

Согласно данным (табл. 1 и рис. 1) по Ошской области пассажирооборот относительно к 2010 г. (570,8 тыс. пасс.) выросла до 765,7 тыс. пасс., т.е. рост составил около 32 %, которые в основном осуществляют микроавтобусами.

По Иссык-Кульской области рост пассажирооборота составил около 2,5 раза, т.е. 669,4 тыс. пасс. в 2010 г., а в 2017 г. достиг до 2145,7 тыс. пасс, которая характеризуется



ростом количества туристов на озеро Иссык-Куль.

По Таласской области рост пассажирооборота составил около 16%, т.е. 234,4 тыс. пасс. в 2010 г., а в 2017 г. - 270,2 тыс. пасс.

По Нарынской области рост пассажирооборота составил около 2 раза с 2010 года по 2017 год.

По Джалал-Абадской области рост пассажирооборота составил около 53 %.

Анализ показал, что по внутренним транспортным линиям Нарынской, Таласской, Иссык-Кульской и Баткенской областей транспортные сообщения осуществляются частными извозчиками с легковыми автомобилями (такси), из-за сложности рельефа местности по южным направлениям КР (Баткенская, Ошская, Джалал-Абадская области) пассажирские перевозки осуществляется легковыми автомобилями (такси), т.е. автобусы с большими вместимостями и микроавтобусы к перевозочным процессам не участвуют.

Приведенный анализ показывает, что на величины изменения объемов пассажирских и грузовых перевозок влияют следующие факторы:

1. Социальное состояние, проживающих на том или ином регионе КР.
2. Состояние транспортных сетей, связывающие населенные пункты между собой и районными, областными центрами и столицей КР.
3. Место расположения населенных пунктов в зависимости от Великого Шелкового Пути.
4. Место расположения населенных пунктов, где находятся крупные предприятия (индустриальные центры) в зависимости от места расположения культурных и других центров.
5. Количество жителей в том или ином регионе и их основные центры тяготения в зависимости от их рода занятий и места расположения рынка сбыта выпускаемых ими продукции.
6. Времена года, влияющие на перемещение граждан по республике.

### **Список литературы**

1. Официальный сайт Национального статистического комитета Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>

2. Об автомобильном пассажирском транспорте государств-участников СНГ (информационно-аналитический обзор). М.: 2017. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.e-cis.info/foto/pages/25857.doc>