

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Кыргыз Республикасынын экономикасына өнүгүүсүнө авто унаа жана темир жол менен ташуулар таасирин тийгизет. Бул макалада жүктөрдү жана жүргүнчүлөрдү ташуудагы көлөмүнүн көрсөткүчтөрүнүн Кыргыз Республикасынын өнүгүүсүнө тийгизген таасирлери каралган.

На развитие экономики Кыргызской Республики влияют автомобильные и железнодорожные перевозки. В данной статье рассмотрено влияние объемных показателей грузовых и пассажирских перевозок на развитие экономику Кыргызской Республики.

Development economy of Kyrgyz Republic influence automobile and rail transportation. In given article are considered influence of volume indicators of cargo and passenger transportations on development economy Kyrgyz Republic.

Для государственного, экономического, политического и социального развития железные и автомобильные дороги является очень важным фактором.

С точки зрения макроэкономики географическое положение Кыргызстана является одним из основополагающих преимуществ, способных принести государству немалые экономические выгоды, в первую очередь за счет реализации транзитного потенциала. Расположение Кыргызстана в средней части Центральной Азии создает предпосылки для развития сферы транзитных перевозок.

Транспортная система Кыргызской Республики представлена автомобильным, железнодорожным, воздушным, внутренним водным и трубопроводным транспортом.

Приводятся объемные показатели грузовых перевозок по видам транспорта (табл. 1) и объемные показатели перевозки пассажиров по видам транспорта Кыргызской Республики (табл. 2).

Использование автотранспорта для массовых транзитных грузоперевозок, связанное с большими затратами на развитие автопарка и усиление автомобильных дорог, не позволит по экономическим и эксплуатационным показателям достаточно эффективно освоить прогнозные объемы транзитных грузопотоков.

Существующие сегодня в Кыргызстане разрозненные железные дороги не обеспечивают потребности даже внутрирегиональных связей, а отсутствие кратчайших транспортных выходов на мировые рынки в значительной степени осложняет развитие внешнеэкономических связей Кыргызской Республики (рис. 1, 2).

Таблица 1

Объемные показатели грузовых перевозок в Кыргызской Республике

Показатели	Ед. изм.	По годам				
		2004	2005	2006	2007	2008
Перевозки грузов – всего:	млн т	31,5	29,2	27,5	30	32
а) железнодорожный	млн т	1,9	1,7	1,9	2,3	1,8
б) автомобильный	млн т	28,3	26,1	24,9	27,1	29,3
в) воздушный	млн т	1,3	1,4	0,7	0,6	0,9
Грузооборот:	млн ткм	1607,8	1525,4	1604,9	1798,5	2061,3
а) железнодорожный	млн т	714,9	661,8	751,7	848,9	943,1
б) автомобильный	млн т	847,4	821,2	819	902,5	1059,6
в) воздушный	млн т	45,5	42,4	34,2	47,1	58,6

Таблица 2

Объемные показатели перевозки пассажиров в Кыргызской Республике

Показатели	Ед. изм.	По годам				
		2004	2005	2006	2007	2008
Перевозки пассажиров:						
а) железнодорожный	млн чел	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6
б) автомобильный	млн чел	57,9	47,5	34,9	30,4	27,9
в) воздушный	млн чел	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4

Пассажирооборот:		млн				
а) железнодорожный	млн пасс.-км	45,3	46,1	61,5	59,9	89,6
б) автомобильный	млн пасс.-км	5669,2	5920,3	6178,3	6528,1	6905
в) воздушный	млн пасс.-км	458,9	421,2	360,2	509,3	632,7

Из приведенных данных следует, что на современном этапе основным видом транспорта в Кыргызской Республике является автомобильный.

При конкуренции наилучшие шансы имеют не только страны с большими потенциальными ресурсами, но и те, которые могут реализовать имеющиеся возможности в области быстрого развития транспортных коммуникаций и дальнейшего использования их в рамках единой стратегии.

В развитии дорожного хозяйства основными задачами являются:

- улучшение транспортно-эксплуатационных качеств сети автомобильных и железных дорог, повышение безопасности дорожного движения, обеспечение сохранности за счет приоритетного финансирования работ по ремонту и содержанию дорог;

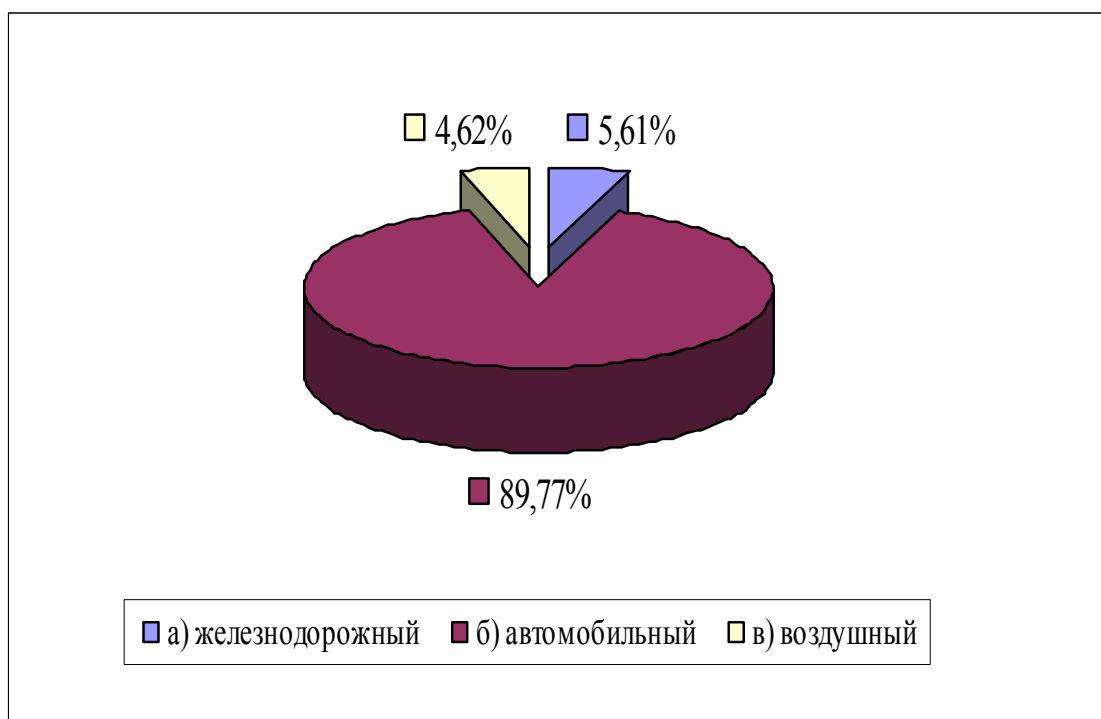


Рис.1. Структура грузовых перевозок по видам транспорта

в Кыргызской Республике в 2008 г.

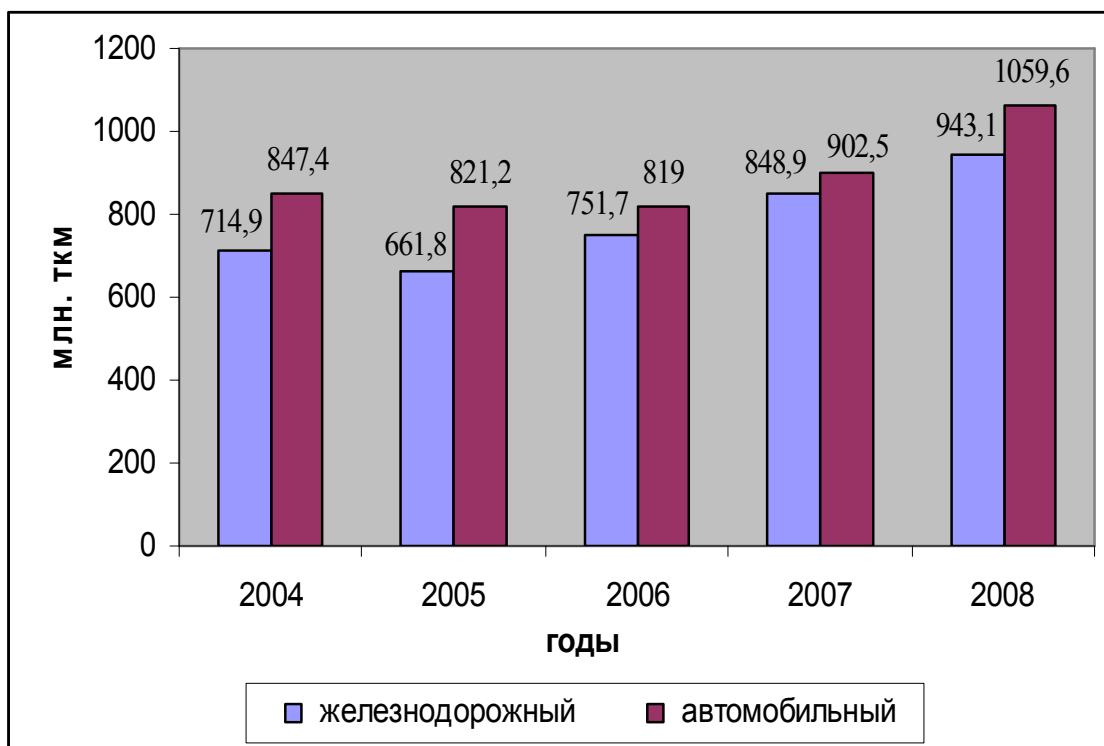


Рис.2. Динамика грузооборота сухопутным видам транспорта

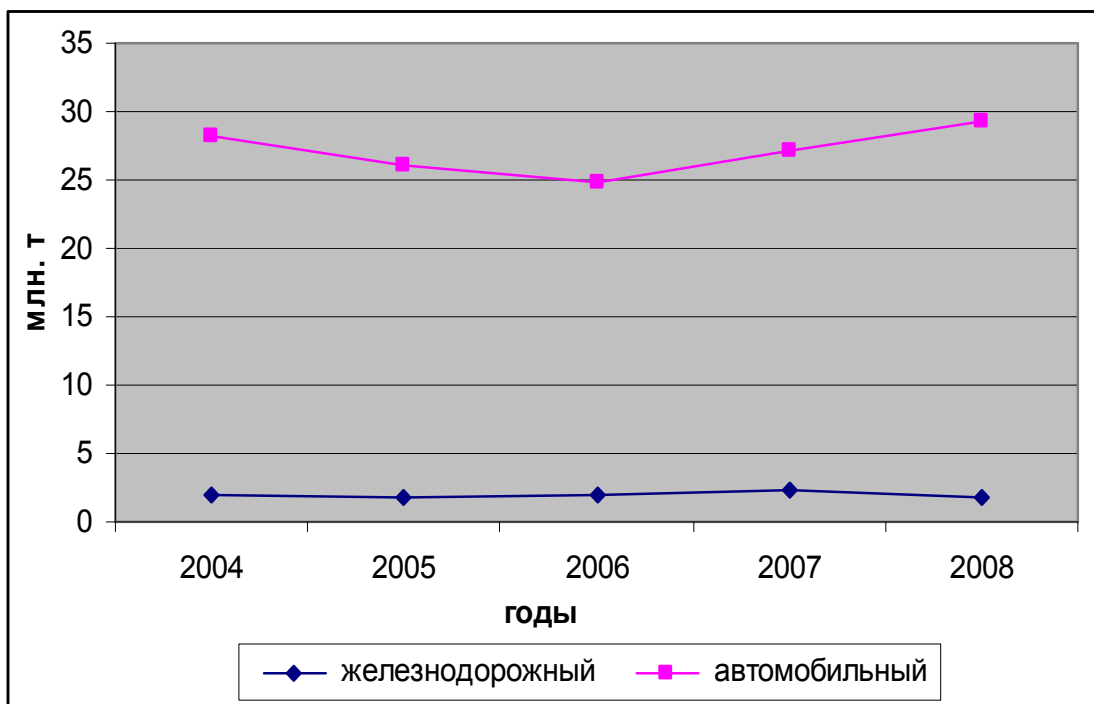


Рис.3. Динамика перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом

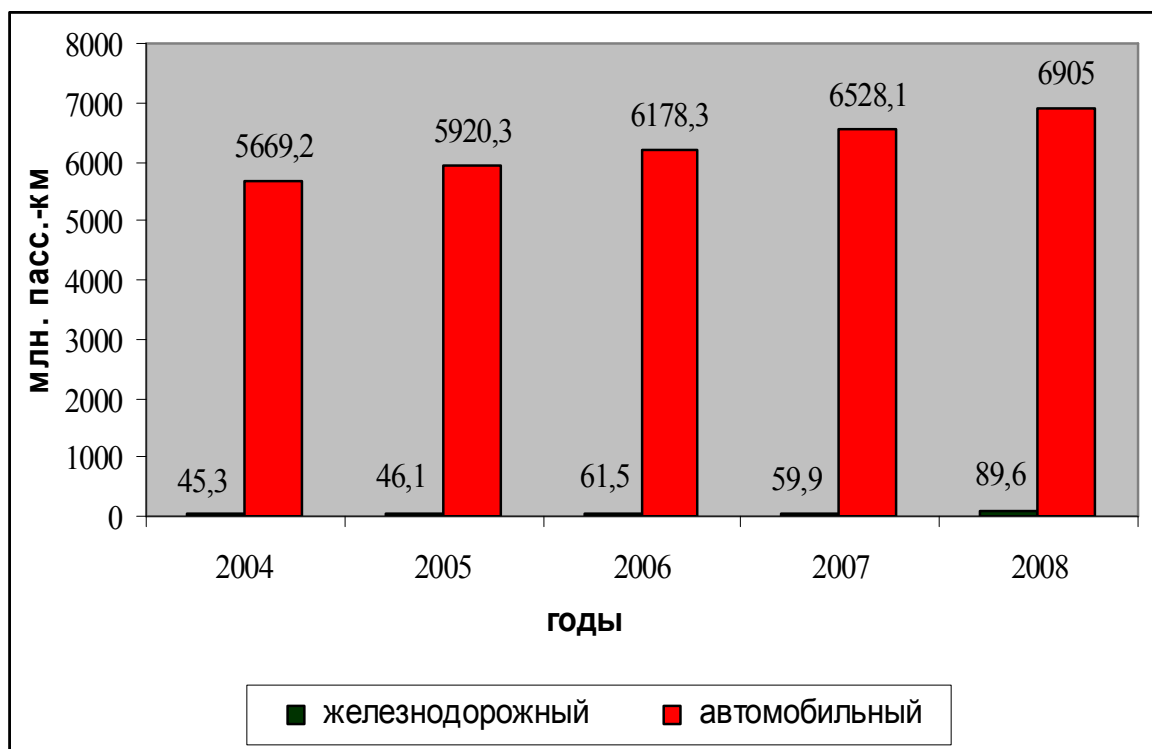


Рис. 4. Динамика пассажирооборота сухопутными видами транспорта

- существенное повышение качества строительства и содержания автомобильных и железных дорог в горных районах, экологической безопасности;
- в разработке стратегии действий и выборе приоритетов в деятельности дорожных органов первостепенное значение придается развитию международных дорог. Важным мотивом этого является стратегия преобразования Кыргызской Республики из тупиковой в транзитную страну соответственно изменениям и геополитическому положению республики, находящейся в центре пересечения транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию.

Дальнейшее развитие Кыргызской Республики позволяет сделать вывод, что общими приоритетными направлениями в области автомобильного и железнодорожного транспорта будут:

- развитие межгосударственных автотранспортных связей;
- интеграция автотранспорта республики в международную автотранспортную систему перевозок на основе создания национальной нормативной базы отрасли в соответствии с международными требованиями;
- повышение конкурентоспособности автотранспортных перевозчиков;

- совершенствование стратегии и политики управления автомобильным и железнодорожным транспортом в условиях рыночной экономики;
- содействие в создании и деятельности предприятий различных форм собственности на автомобильном и железнодорожном транспорте с привлечением как отечественных, так и иностранных инвесторов.

В горных районах это, прежде всего, склоновые процессы: оползни, обвалы, сели и т.п. Вместе с тем при рациональном подходе можно таким образом проектировать дорогу, чтобы строительство тоннельных вариантов способствовало торможению некоторых опасных процессов или необходимая защита дороги одновременно служила защитой для прилегающих территорий.

Для развивающейся страны запланировать перспективную сеть с учетом всех факторов очень сложно, но для развития экономики Кыргызской Республики необходимо увеличение объема транспортных перевозок.

Список литературы

1. Гибшман А.Е. и др. Экономические изыскания, основы проектирования и строительства железных дорог. – М.: Транспорт, 1990. - С. 102-278.
2. Егемкулова Б.А. Техничко-экономическое обоснование выбора направления трассы железной дороги в горной местности // Состояние и перспективы технико-экономического развития Кыргызстана: Сб. научных трудов Международной научно-технической конференции, – Бишкек, 2002. – С. 16-21.
3. Картанбаев Р.С., Петросян С.С. Режимы движения на тоннельных участках в горной местности // Обеспечение безопасности движения на автомобильных дорогах: Сб. научных трудов. – М.: МАДИ, 1981. – 63 с.
4. Картанбаев Р.С., Егемкулов Б.А., Досалиев А.А., Тультемиров Ж.А. Разработка многослойных цифровых карт для проектирования дорог и тоннелей //Сб. научных трудов КГУСТА, вып. 9. – Бишкек, 2000. – С. 59-61.
5. Картанбаев Р.С., Тентиев Ж.Т., Егемкулова Б.А. Развитие транспортных коммуникаций в Кыргызской Республике // Математическое и компьютерное моделирование при проектировании и строительстве горных дорог: Сб. научных трудов КГУСТА, вып. 10. - Бишкек, 2001. – С. 45-48.

6. Масадыхов Э., Кожугулов К., Никольская О., Гатаулин Ф., Куренков Ю., Тругнев Г. Евроазиатский железнодорожный коридор через Кыргызстан. – Бишкек, 2002. – С. 33-38.

7. Ситников Ю.М., Дивочкин О.А. Стадийное улучшение транспортно эксплуатационных качеств дорог. – М., 1973. – 156 с.