УДК: 629.114.4

СОСТОЯНИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И АНАЛИЗ ИНТЕГРАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНУЮ СЕТЬ

Нусупов Э.С., Суюнтбеков И.Э., Сурапов А.К.
КГУСТА им. Н.Исанова, Бишкек, Кыргызстан, eakr.info@gmail.com

Аннотация: *Анализированы современное состояние сети автомобильных дорог Кыргызстана, также возможные варианты строительства альтернативных дорог к существующим автомобильным коридорам.*

Ключевые слова: *альтернативные автомобильные дороги, пассажироперевозчики.*

STATE OF THE ROAD NETWORK OF THE KYRGYZ REPUBLIC AND ANALYSIS OF INTEGRATION INTO THE INTERNATIONAL NETWORK

Nusupov E.S., Suiyntbekov I.E., Shurupov A.K.
Kyrgyz state University of construction, transport and architecture, Bishkek, Kyrgyzstan

Annotation: *In given article is analysed modern condition to network of the car roads Kirghizstan, also variants construction alternative roads are considered to existing car corridor.*

Key words: *alternative roads, passenger carriers.*

В последние годы Правительство Кыргызской Республики активно начало привлекать инвестиции различных международных банков для реабилитации автомобильных дорог международного значения.

Первым пилотным проектом по реабилитации автомобильных дорог стала реабилитация автомобильной трассы Бишкек – Ош. Данная автомобильная дорога является главной дорожной артерией, соединяющий север и юг республики, как во внутригосударственном, так и в международном плане.

Для реабилитации автомобильной трассы Бишкек-Ош потребовалось более 10 лет. От ее завершения заметны значительные экономические, иногда и политические, социальные сдвиги. Ей пользуются все слои населения республики: бизнесмены, грузо- и пассажироперевозчики и простые гражданы республики.

Необходимо отметить, что 10 лет слишком большой срок для восстановления 530 км автодороги из общей 674 км протяженности автомобильной дороги Бишкек-Ош. Трасса Бишкек – Ош проходит через перевалы Тоо-Ашуу, Ала – Бель, Кок – Бель. На перевале Тоо-Ашуу построена тоннель длиною 3 км. Тоннель назван в честь экс-министра транспорта и коммуникации Киргизской ССР Х. Кольбаева.

В последние годы, в связи с резким увеличением грузо- и пассажироперевозок по трассе Бишкек – Ош, Министерством транспорта и коммуникаций планируется строительство альтернативных автомобильных дорог по маршруту Бишкек – Ош (670 км). Предлагается семь вариантов альтернативных автомобильных дорог:

1. Бишкек – Сокулук – Арал – слияние р. Кокомерен и Нарын – Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (520 км);
2. Бишкек – Кара-Балта - Тунук – Арал – слияние р. Кокомерен и Нарын – Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (582 км);
3. Бишкек – Балыкчы – Кочкор – Арал – слияние р. Кокомерен и Нарын – Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (582 км);
4. Бишкек – Балыкчы – Кочкор – Нарын – Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (774 км);
5. Бишкек – Балыкчы – Кочкор – Нарын – Узген – Ош (770 км);
6. Бишкек – Тунук – Арал – Чаек – Кара-кече – Молдо-Ашуу – Жаны-Талап – Кара-Тоо - Казарман – Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (754 км);
7. Бишкек – Отмок – Талас – Кызыл-Адыр – пер.Кара-Буура – Жаны-Базар – пер. Чапчыма – Ала-Бука – Шамалды-Сай - Ош (950 км).

В связи с чем, республика в кратчайшие сроки должна отремонтировать и восстановить основные стратегические, транспортные артерии нашей страны, так как экономически и политически целесообразность восстановления вышесказанных участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории нашей республики, крайне необходима не только для нашей страны, но и в целом для Центральной Азии.

С началом реабилитационных работ по вышесказанным международным транспортным коридорам, почти без внимания остались работы по реабилитации внутренней сети автомобильных дорог, обеспечивающие доступ к транспортным коридорам и связывающие между собой области, города и села. Объемы ремонта автомобильных дорог, из-за плохого финансирования были очень незначительны. Все это привело внутреннюю сеть автомобильных дорог к критическому, плачевному состоянию.

Изношенность сети внутренних автомобильных дорог накладывает серьезные ограничения на развитие нашей экономики. Нам известно, что внутренняя сеть автомобильных дорог, в основном, пролегает по горным участкам и через многочисленные перевалы и сельские населенные пункты, в которых преобладают аграрный сектор (земледелие и животноводство). У жителей села из-за плохого состояния дорог затруднен доступ к внутренним рынкам сбыта сельхозпродукции. Кроме этого, из-за плохого состояния дорог у

населения отдаленных районов затрудняется доступ к жизненноважным социальным и медицинским услугам, сконцентрированных в районных и областных центрах.

Протяженность внутренней сети автомобильных дорог составляет 18,803 т. км (Рис.1.), из них протяженность асфальтированной дороги 4972,4 км, дорога, гравийные дороги – 9,9652 т. км, грунтовые дороги – 1,611 т. км. Почти все автомобильные дороги пролегают через многочисленные горные перевалы. Горы составляют 90% всей территории Кыргызстана. Горы пересекают всю страну. В результате чего почти любая поездка по стране включает в себя пересечение горных перевалов. В табл. 1. представлен список некоторых перевалов Кыргызстане, некоторые из них большие, а некоторые незначительные в отдаленных регионах. Кроме того, в Республике имеются проблемы транспортной независимости:

Одной из проблем, имеющий не только социальный, но и политический характер, является полное обеспечение транспортной независимости страны. Для решения которой необходимо обеспечить строительство объездных дорог территорий таджикских и узбекских анклавов в местах сопряжения приграничных территорий и в обход. Осуществление строительства данных объездных дорог будет способствовать: во-первых, социальному и экономическому развитию всего юго-западного региона Кыргызской Республики; во-вторых, приведет к сокращению уровня бедности и снижению социального напряжения; в-третьих, к улучшению качества обслуживания общественным транспортом; в-четвертых, уровня доступа к транспортному обслуживанию со стороны бедных слоев населения. Решение вышесказанных задач по транспортной независимости позволило бы увеличить объемы внутреннего транспортного сообщения по юго-западному региону, где расположены анклавы Узбекской и Таджикской, через которые проходят существующие автомобильные дороги. Нам известно, что общая протяженность объездных автомобильных дорог, планируемых построить в обход вышеназванных территорий соседних государств, составляет порядка 170 км.

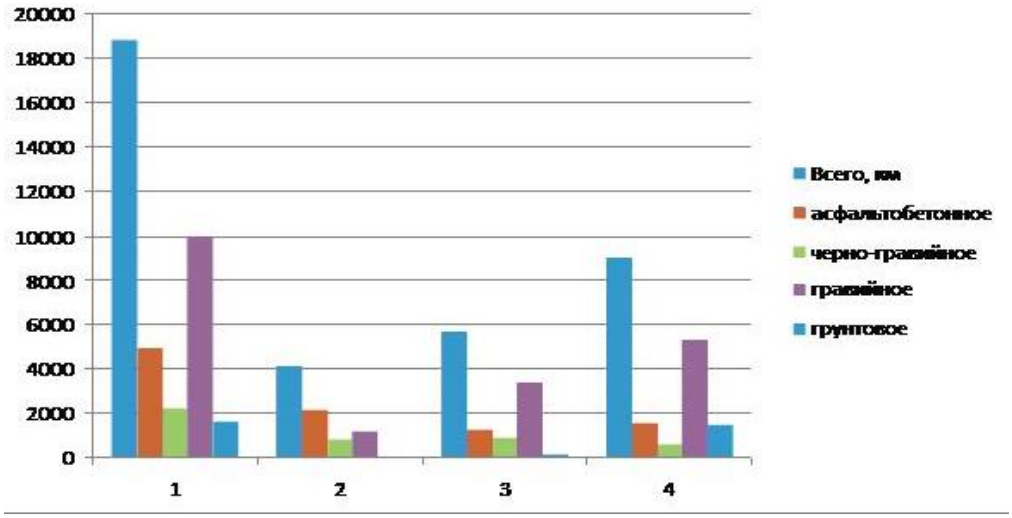

Рис.1. Гистограмма общей протяженности автомобильных дорог Кыргызстана
1-протяженность дорог общего пользования, км; 2-протяженность международных автомобильных дорог, км; 3-дороги государственного значения,км; 4-дороги местного значения,км.

Как уже отметили, одной из стратегически важной и единственной транспортной артерией нашей республики является автомобильная дорога Бишкек – Ош. Протяженность, которого составляет около 678 км связывает север и юг, и формирует единое экономическое и политическое пространство.

В связи с этим, по этому маршруту планируется строительство семи альтернативных автомобильных дорог.

В международном плане также неизмеримо высока роль автомобильной дороги Бишкек-Ош.

Без этой трассы почти невозможно осуществить в процесс международной транспортной интеграции, как в рамках пяти государств Центральной Азии, так и в рамках государств Организации Экономического Сотрудничества.

Надо отметить, что данная организация объединяет десять государств южноазиатского субконтинента. Продолжение автомобильной дороги в северном направлении соединяет южную столицу Казахстана и далее дает выход в Россию.

Развитие ее в южном направлении – Ош-Сары-Таш-Иркештам до границы с Китаем дает нам выход к морским портам Пакистана, в районе Персидского залива.

Этой связи основной задачей, работников дорожной отрасли республики на планируемый период, это полное завершение реконструкции всех участков автомобильных дорог по направлению Бишкек-Ош. Как уже отметили, автомобильная дорога Бишкек – Алматы является важным звеном между северо-южными дорожными коридорами, связывая две важные дороги – Алматы – Астана и Бишкек-Ош тем самым, связывает Ферганскую долину с Россией. Другим важным международным транспортным коридором является автомобильная дорога Бишкек-Нарын-Торугарт. Протяженность которого

составляет 539 км, является одной из двух стратегических транспортных магистралей связывающий север и юго-восток страны.

Данная автомобильная дорога не уступает значимости для Кыргызстана автомобильной дороги Бишкек-Ош-Иркештам. Играет большую роль в интеграции в международную сеть соседних стран, точнее с Казахстаном, Китаем, Пакистаном и Индией с в конечном результате выход к Индийским портам. Немаловажную роль играет и автомобильная дорога Суусамыр-Талас-Тараз. Общая протяженность данной дороги 199 км и проходит через перевал Отмок. Дорога соединяет Таласскую область Кыргызской Республики с южными регионами Республики Казахстан, далее с Узбекистаном, а также с южными областями нашей Республики, с восточной части примыкает к основному коридору автомобильной дороги Бишкек-Ош. Важность данной стратегической автомобильной дороги, в свете последних трагических событий в Афганистане, стало иметь еще и важное политическое значение. Сары-Таш является важным транспортным узлом республики и региона в целом, так как от Сары-Таша имеются 3 ответвления: 1.

Таблица 1

Горные перевалы Кыргызстана

Название перевала	Высота над уровнем моря	Автомобильная трасса
На дороге от Бишкека в Ош		
1. Төө - Ашуу	3186	Бишкек - Ош
2. Ала - Бел	3184	Бишкек - Ош
На дороге в Торугарт:		
3. Куакы	1050	Бишкек – Нарын - Торугарт
На границе с Нарыном		
4. Долон	3030	Бишкек – Нарын - Торугарт
5. Кызыл - Бел	2484	Бишкек – Нарын - Торугарт
6. Ак Бейит	3282	Бишкек – Нарын - Торугарт
7. Таш - Рабат	3968	Бишкек – Нарын - Торугарт
1. оругарт	3752	Бишкек – Нарын - Торугарт
На дороге Иркештам:		
2. Чыйырык	2408	Ош - Иркечтам
3. Талдык	3619	Ош - Иркечтам
4. Тоо - Мурун	3536	Ош - Иркечтам
5. Терек - Дабан	4131	Ош - Иркечтам
Вдали от главной дороги		
6. Иркечтам	2841	Ош - Иркечтам
На границе с Таджикистаном :		
7. Кызыл - Арт	4280	Ош - Иркечтам
К Сон Кулю:		
8. Калмак - Ашуу	3446	Сары Булак - Нарын
9. Кара - Кече	3384	Сон Кул - Нарын
10. Куртка	3660	Сон Кул - Нарын
1. Отуз үч тотугуш	3133	Сон Кул - Нарын
Другие перевалы Кыргызстана:		
2. Ала - Баш	2365	В долине Конгур Олен
3. Боо - Урайлуу	3268	Баетова - Нарын
4. Чапчыма		Кербен - Джани Базаар
5. Чапчыма	3822	Каракол - Енилчек

1. Жалпак - Бел	3890	Эски Нарын - Нарын
На границе с Иссык Кулем		
2. Калдама	3062	Казарман - Жалал Абад
3. Кара - Булан		Казарман - Жалал Абад
4. Кара - Буура	3302	Талас - Чаткал
На границе с Жалал Абадом		
5. Кара - Коо		Ак Талла - Нарын
6. Каракол	3485	Суусамыр – Кочкор - Нарын
1. Кара - Ургунту	3907	Ак Сай - Кара Сай - Нарын
2. Кереге - Таш	3684	Барскоон - Эски Нарын
3. Кулак - Ашуу		Баетова - Таш Рабат - Нарын
4. Кынды	3102	Ак Сай - Кара Сай - Нарын
5. Кырк - Кыз	3223	Кызыл Ой – Токтогул - Нарын
6. Кызарт	2664	Чаек - Нарын
1. Отмок	3330	Суусамыр - Талас
2. Сан - Таш		Туп - Джергален
3. Шамсы	3573	Шамси - Кочкор - Чуй
4. Тенир - Жайлоо	2465	Кызыл Ой - Токтогул - Нары
5. Терек		Токтогул - Талас
6. Туздуу - Суу	1971	Кызыл Ой - Токтогул
Перевалы вдоль границы:		
7. Байкурт		Торугарт - Кашгар
8. Тешикташ		Торугарт - Кашгар
9. Кордой	1233	Бишкек-Алматы

В южном направлении: ответвление Сары-Таш - Кызыл-Арт - Хорог – Ишкашим - Файзабад дает выход через территорию Таджикистана в ближайший город Афганистана-Файзабад, по этой автомобильной дороге переправляются гуманитарные грузы из России в Афганистан; 2. В юго-западном направлении ответвление Сары-Таш - Карамык - Комсомолабад - Душанбе - Файзабад, служит как альтернатива вышеуказанной автомобильной дороге также дает выход в Афганистан; 3. В юго-западном направлении: ответвление дает выход в приграничный город Узбекистана на границе с Афганистаном - Термес, и далее выход в Туркменистан, Иран и Турцию к морским портам.

Другая автомобильная дорога Кордай-Бишкек-Чалдовар является частью магистральной международной автомобильной дороги Алматы - Бишкек - Ташкент - Душанбе. Эта автомобильная дорога является основой формирования инфраструктуры автотранспортного коридора по маршруту «Великого Шелкового Пути» («Уулу Жибек Жолу») в стратегическом направлении Восток-Запад (Азия-Европа). Таким образом, в международной системе транспортных связей Кыргызстан можно охарактеризовать, как транзитная страна в Центрально-Азиатском регионе, которая активно включилась в систему гигантского транспортного моста Евразийского континента. Главная проблема отрасли – безостановочная потеря несущей способности дорожных покрытий. Это обусловливается не только необходимостью сохранения дорог от интенсивного износа, но и приведения их в соответствие с международными стандартами. Основными критериями при этом являются пропускная способность дорог, повышение безопасности движения, создание сервиса для участников дорожного движения (отели, мотели, кемпинги, объекты торговли, питания, пункты медицинской помощи и др.) и транспорта. Все это развивало бы придорожную

инфраструктуру и способствовало бы занятости населения и увеличению денежных поступлений в бюджет страны.

Использованная литература

1. Анисимов, А.П. и др. Экономика, организация и планирование работы автомобильного транспорта. – М.: Транспорт, 1986. – 34с.
2. Ансофф, И. Новая корпоративная стратегия. – СПб.: Питер 1999. – 645 с.
3. Двали, Р.Р. К вопросу механизации горного земледелия. – Тбилиси, 1964. – 62 с.
4. Маткеримов, Т.Ы. Повышение эксплуатационной эффективности большегрузных автомобилей в горных регионах Кыргызстана. Дисс. … канд. техн. наук. – Б., 1995. – 23 с.
5. Нусупов, Э.С. и др. Классификация условий эксплуатации тракторов, автомобилей и сельскохозяйственной техники в Кыргызской Республике. – Б.: СХИ, 1995. – 32 с.
6. Нусупов, Э.С. и др. Классификация условий эксплуатации тракторов, автомобилей и сельскохозяйственной техники в КР. – Б.: СХИ, 1995. – 32 с.