

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ БИШКЕК-ОШ ПРИ СОЗДАНИИ «МОДЕЛЬНОГО ШОССЕ» В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

По итогам исследования создания «Модельного шоссе» в Центральной Азии, рассмотрены проблемы придорожной инфраструктуры маршрута Бишкек-Ош.

Ключевые слова: автомобильные дороги, шоссе, придорожные инфраструктуры, транспорт, перевозки.

SOCIO-ECONOMIC ROLE OF THE BISHKEK-OSH HIGHWAY TO CREATE "MODEL HIGHWAY" IN CENTRAL ASIA

The study creating a "Model Highway" in Central Asia, the problems of road infrastructure of the Bishkek-Osh route.

Keywords: roads, highways, road infrastructure, transport, transportation.

Развитие государства в экономическом аспекте, во многом определяется успешным развитием бюджет формирующих и структурообразующих отраслей экономики, к которым относится и транспортная отрасль.

Транспорт не только удовлетворяет существующие потребности в транспортировке грузов и пассажиров, но и является межотраслевой системой, преобразующей условия хозяйствования. Она играет важную роль в социальном развитии страны. Географическая, технологическая и стоимостная доступность транспорта определяет доступность базовых социальных услуг. Скорость транспортного сообщения и стоимость перевозок влияют на подвижность населения. Удешевление и ускорение перевозок позволяют сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности [1].

Создание «Модельного шоссе» в Центральной Азии представляет собой этап реализации Model Highway Initiative(МНИ)(Инициативы «Модельное шоссе»), которая была разработана в рамках проекта IRU (The International Road Transport Union/Международный Союз Автомобильного транспорта) и NELTI (Новая Евроазиатская Автотранспортная инициатива), и является логическим продолжением деятельности IRU по развитию евроазиатских торговых и транспортных связей [1]. В будущем «Модельное шоссе» станет показательным участком автомагистрали международного значения, пересекающий территории нескольких транзитных государств, играющий важную роль в обеспечении евроазиатских торгово-экономических и транспортных связей и полностью обеспеченный объектами вспомогательной инфраструктуры.

Участниками проекта являются правительства участвующих государств, международные организации, финансовые институты и банки развития, а также заинтересованные деловые круги.

С точки зрения осуществления международных перевозок, МНИ затрагивает три основных проблем, которые влияют на привлекательность автотранспортных маршрутов:

- приблизить к мировым стандартам вспомогательную придорожную инфраструктуру важнейших международных маршрутов;
- проведение институциональных реформ, целью облегчения международных автомобильных перевозок и процедур проверок при пересечении границ;

- создание эффективного финансового механизма, который будет направлена развитие вспомогательной придорожной инфраструктуры.

Протяженность автомобильных дорог нашей страны составляет 34000 километров на них приходится примерно 90% грузооборота [2]. Важное и стратегическое значение для республики имеет дорога Бишкек - Ош, которая проложена через Тянь-Шанские хребты вдоль реки Нарын и его правого притока Сусамыра. Дорога Бишкек-Ош из семи областей нашей страны связывает четыре области и непосредственно обслуживает 14 районов, численность которых составляет около 1,22 млн. человек. Также автомобильной дорогой косвенно обслуживаются еще 16 районов нашей страны с населением около 1,2 млн. человек. Вместе с населением городов Ош и Бишкек, дорогой обслуживаются примерно 3,5 млн. человек, т.е. $\frac{3}{4}$ населения республики.

Проект МНІ поддержан многими странами, в том числе Казахстаном, Кыргызстаном, Молдовой, Таджикистаном, Турцией, Украины, Азербайджаном, Афганистаном, Грузией, а также Азиатским банком развития, Всемирным банком, Европейским банком реконструкции и развития, Черноморским банком торговли и развития. «Модельное шоссе» в Центральной Азии проходит через следующие страны рис. 1:



Рис.1. Схема «Модельного шоссе» в Центральной Азии.

Относительная протяженность дорог в процентном соотношении представлена на рис. 2



Рис. 2. Относительная протяженность «Модельного шоссе» по странам, %.

В международном плане роль автодороги Бишкек-Ош неизмеримо возросла, так как она активно вовлечена в процесс международной интеграции как в рамках государств Организации Экономического Сотрудничества, которая объединяет десять государств так и в рамках пяти государств Центральной Азии. Предметом исследования в Кыргызской Республике стали стратегические дороги и в том числе коридор Бишкек-Ош рис.3. [1]:



Рис.3. «Модельное шоссе» на территории Кыргызстана.

«Модельное шоссе» проходит по четырем из семи областей нашей страны, занимающим 47,2% ее территории, с плотностью населения от 20,6 до 40,7 чел. на кв.км. На территории Чуйской области «Модельное шоссе» проходит от приграничного пункта «Кордай» на границе с Казахстаном до столицы республики Бишкек. Этот участок активно используется при осуществлении приграничной торговли двух стран, транзитных перевозок из Китая, а также организации туристических поездок.

Далее начинается участок автомобильной дороги Бишкек-Ош (территории Чуйской, Джалал-Абадской и Ошской областей). Эта трасса имеет для республики стратегическое значение, поскольку связывает юг и север страны – два основных экономических центра ее развития. Дорога пролегает в основном по горным участкам, где в зимнее время нередки сходы лавин, в виду чего транспортное сообщение временно прекращается. От г.Ош, «Модельное шоссе» проходит до Сары-Таша и отсюда разветвляется: один участок дороги проходит до автомобильного пропускного пункта (АПП) «Иркештам» (граница с Китаем), а второй – до АПП «Карамык» на границе с Таджикистаном.

Районы, прилегающие к «Модельному шоссе» специализируются на сельском хозяйстве и добывающей промышленности. Практически неразвита обрабатывающая промышленность (не считая мукомольных заводов), а сфера услуг ориентирована на местное население. В зависимости от сезона ввиду указанных особенностей объем трафика значительно меняются.

По оценкам специалистов увеличение грузовых и пассажирских перевозок за счет развития приграничной торговли и роста потребления кыргызских товаров, развитие поставок гуманитарных грузов в Афганистан положительно скажутся на объемах перевозок по участку Бишкек-Ош. По прогнозам, ожидаемый дополнительный рост грузопотоков и пассажиропотоков по участку «Модельного шоссе» в Кыргызстане может составить 4% в год (табл. 1.):

Таблица 1

Прогнозная экспертная оценка объемов перевозок грузов и пассажиров по кыргызскому участку «Модельного шоссе» на период до 2020 года

	ГОДЫ								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020

Грузовые потоки, млн. тонн	17,6	17,9	18,3	18,7	19,0	19,4	19,8	20,2	20,6
- с учетом дополнительного прироста *	-	-	-	19,4	19,8	20,2	20,6	21,0	21,4
Пассажирские потоки, млн. чел.	17,0	17,9	18,8	19,7	20,7	21,7	22,8	24,0	25,2
- с учетом дополнительного прироста *	-	-	-	20,5	21,5	22,6	23,7	24,9	26,2
Примечание: * - первые результаты от реализации проекта по формированию «Модельного шоссе» ожидаются не ранее 2015 года									

По техническим характеристикам участков дорог, входящих в «Модельное шоссе» участки дороги Бишкек-Ош протяженностью 688 соответствуют дорогам I категории – 7,2 км, II категории – 128,3 км и III категории – 552,5 км.

В рамках исследования были собраны и проанализированы данные по основным объектам вспомогательной придорожной инфраструктуры по участкам «Модельного шоссе», в том числе и по дороге Бишкек-Ош рис.4.:



Рис.4. Количество основных объектов придорожного сервиса на участках «Модельного шоссе».

На территории дороги Бишкек–Ош объекты питания в основном сезонные (юрты, летние площадки, вагончики) либо маленькие строения с соответствующим уровнем обслуживания, без водопровода и канализации. Автозаправочные станции (АЗС) в основном расположены в прилегающих селах и городах. На участке Чичкан, дороги Бишкек-Ош имеется целый ряд комплексов стоянок, кафе и гостиниц. Станции технического обслуживания для крупногабаритного обслуживания имеются только в селах Кара-Сууйского, Базар-Коргонского и Ноокенского района.

Как показало обследование, водители грузовых автомобилей осуществляют небольшой ремонт самостоятельно у обочины дороги, а в некоторых случаях и на проезжей части дороги, что создает большие риски для участников дорожного движения, особенно при проезде крупногабаритных машин рис.5. Особенно много поломок наблюдается на перевале Ала-Бель.



Рис.5. Самостоятельный ремонт у обочин дороги.

На внутренних дорогах Кыргызстана расположено много пунктов весового контроля, при этом на них наблюдаются очереди рис. 6. [3]:



Рис.6. Очередь на пункте весового контроля «Сосновка»на автодороге Бишкек – Ош.

Первый участок основной транспортной артерии нашей страны Бишкек-Ош был сдан в эксплуатацию еще в 1998 году, за это время она испытала и усиление нагрузки (как из-за возросшего грузопотока, так и из-за увеличения доли большегрузных автомобилей), и частичную деформацию по причине природных факторов (селей, землетрясений, камнепадов), поэтому дорога уже требует капитального ремонта.

В результате проведенного анализа по маршруту Бишкек-Ош наблюдается дисбаланс между развитием основной дорожной инфраструктуры (собственно дорогами) и объектов придорожного сервиса. Вспомогательная инфраструктура на маршруте характеризуется неразвитостью и крайне низким уровнем качества услуг, оказываемых участникам

дорожного движения, что влияет на режим работы и отдыха водителей и безопасность дорожного движения

Таким образом, социально-экономическая роль автомобильной дороги Бишкек-Ош при создании «Модельного шоссе» повлечет ряд, безусловно, положительных социально-экономических эффектов:

- обеспечение местных жителей дополнительными рабочими местами в сфере обслуживания и строительства;
- снижение уровня аварийности, связанной с усталостью водителей транспортных средств, в том числе существенное снижение тяжести дорожно-транспортных происшествий;
- снижение аварийности и увеличение пропускной способности дорог за счет рационального размещения объектов вспомогательной инфраструктуры;
- создание условий для организации туризма;
- рост международных перевозок, в том числе транзитных, привлеченных развитой и безопасной придорожной инфраструктурой, в свою очередь принесет дополнительный доход от их обслуживания в пути;
- привлечение международных перевозок увеличит потребление местной продукции, что даст толчок для развития фермерских хозяйств, народных промыслов и пр.

Литература:

1. НИИТиК Республика Казахстан «О создании «Модельного шоссе»» в Центральной Азии.-2012г.С.284.
2. Программа развития отраслей МТиК КР на 2009-2015гг..-Бишкек-2008.-С.5.
3. <http://www.stat.kg>