

## К ВОПРОСУ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Шатманов О.Т., Эсеналиев Т.Б., Дуйшебаев С.С.

*Кыргызский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры  
им. Н. Исанова, Бишкек, e-mail: turdakun25@mail.ru*

В статье проведен анализ состояния пассажирских перевозок в Кыргызской Республике и изложены основные задачи по решению проблем при пассажирских перевозках. Пассажирские перевозки являются важным показателем социального и экономического развития страны в целом. Они показывают, насколько ритмично развивается вся инфраструктура государства по удовлетворению потребностей населения. Для Кыргызстана автомобильные пассажирские перевозки остаются предпочтительными, лишь около 6% пассажирских перевозок приходится на другие виды транспорта. Страна разделена горными перевалами на части, что делает пассажирское сообщение между областями достаточно трудным. Особенно это сказывается при организации пассажирских перевозок между районными центрами и отдаленными селениями. Данный фактор мешает и развитию железнодорожного транспорта. В республике имеется 420 км железных дорог. Одной из основных проблем при организации пассажирских перевозок является отсутствие современной инфраструктуры, плохое состояние районных дорог и устаревающий парк пассажирского автотранспорта. Отсутствие прямого автобусного сообщения между областями создает для населения некоторые сложности, при этом людям приходится переплачивать за поездку на такси. Перевозку пассажиров на такси в стесненных условиях нельзя назвать комфортабельной. Старение парка автотранспортных средств для пассажирских перевозок делает данный вид услуг нерентабельным. На внутреннем рынке люди предпочитают ездить на личном транспорте, даже если это невыгодно и неудобно. Общественный транспорт не может предоставить равные условия поездки. В городском транспорте лишь около 8% составляют автобусы и троллейбусы. Для улучшения ситуации в области пассажирских перевозок нужны инвестиции, что в свою очередь требует улучшения нормативно-законодательной базы в области транспорта, стабильного инвестиционного климата.

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, транспорт, пассажирооборот, автобус, возрастная структура, маршрут, поездка, сообщения

## TO THE QUESTION OF PASSENGER TRANSPORTATION IN THE KYRGYZ REPUBLIC

Shatmanov O.T., Esenaliev T.B., Duyshabaev S.S.

*Kyrgyz State University of Construction, Transport and Architecture named N. Isanov,  
Bishkek, e-mail: turdakun25@mail.ru*

The article analyzes the state of passenger traffic in the Kyrgyz Republic and sets out the main tasks for solving problems in passenger traffic. Passenger traffic is an important indicator of the social and economic development of the country as a whole. It shows how rhythmically the entire infrastructure of the state is developing to meet the needs of the population. For Kyrgyzstan, automobile passenger transportation remains preferred and only about 6% of passenger transportation falls on other types of transport. The country is divided by mountain passes into parts, which makes passenger connections between the regions rather difficult. This is especially true when organizing passenger traffic between regional centers and remote villages. This factor also hinders the development of railway transport. The country has only 420 km. railways. One of the main problems in the organization of passenger transportation is the lack of modern infrastructure, the poor condition of regional roads and the obsolete passenger vehicle fleet. The lack of a direct bus service between the regions creates some difficulties for the population, while people have to pay extra for a taxi ride. The aging of the vehicle fleet for passenger transportation makes this type of service unprofitable. In the domestic market, people prefer to travel by personal transport, even if it is not profitable and inconvenient. Public transport cannot provide a level playing field. In urban transport, only about 8% are buses and trolleybuses of all transport carrying passengers. Transportation of passengers by taxi in cramped conditions cannot be called comfortable. To improve the situation in the field of passenger transportation, investments are needed, which in turn requires an improvement in the regulatory and legislative framework in the field of transport, a stable investment climate.

**Keywords:** passenger traffic, transport, passenger turnover, bus, age structure, route, trip, messages

Уровень пассажирских перевозок является одним из ярких показателей стран в социальном секторе. Тесные связи между регионами связывают людей, делают их более близкими, сплочёнными, способствуют развитию региона и населения.

Технологическое развитие и информационная глобализация предъявляет к пас-

сажирским перевозкам высокие требования к качеству перевозок, транспортной безопасности, к комфорту и сервису.

Целью исследования является выявление состояния пассажирских перевозок и определение наиболее важных направлений по развитию пассажирских перевозок в стране.

### Материалы и методы исследования

Кыргызстан является горной страной. Около 90% ее территории расположено на высоте более 3000 м над уровнем моря. Это обуславливает осуществление пассажирских перевозок в основном автомобильным транспортом, на долю которого приходится 97% пассажирооборота.

В КР за последние 7 лет пассажирооборот всех видов транспорта увеличился в 1,26 раза. Так, в 2013 г. объем пассажирооборота составлял 10378,1 млн п-км, а в 2019 г. показатель составил 13134,9 млн п-км (табл. 1) [1].

Республика поделена на 7 областей (рис. 1), и большая часть населения проживает на юге Кыргызстана, включая Джалал-Абадскую, Ошскую и Баткенскую области. Северную часть страны от южной отделяют два больших перевала Тоо-Ашуу высотой 3586 м и перевал Ала-Бель высотой 3184 м, движение по которым автобусам запрещено. Пассажирское сообщение между севером и югом страны осуществляется в основном легковыми автомобилями вместимостью до 8 человек. Особенно тя-

желыми становятся условия перевозки пассажиров в осенне-зимний период, когда появляется гололедица [2].

Население северной части страны сосредоточено в основном в Чуйской области, где и находится столица Кыргызстана г. Бишкек с населением более 1 млн чел.

Сектор автомобильного транспорта по перевозке пассажиров в Кыргызской Республике состоит из 350 юридических лиц, оказывающих услуги пассажирского автомобильного транспорта, из которых 70 являются юридическими лицами – пассажирские такси, 270 юридических лиц для перевозки пассажиров автобусами и микроавтобусами и около 65 тыс. физических лиц занимаются перевозкой пассажиров [3].

Система международных договоров Кыргызской Республики в области автомобильного права включает Женевскую конвенцию ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной дорожной перевозки пассажиров и багажа, Бишкекскую конвенцию СНГ о МАП пассажиров и багажа 1997 г. (КМАПП) и Женевскую конвенцию ЕЭК ООН 1956 г. о налогообложении дорожных перевозочных средств.

Таблица 1

Пассажирооборот всех видов транспорта, млн пасс.-километров

Виды транспорта	Годы						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Транспорт. Всего	10378,1	10776,8	11012,5	11333,6	12279,3	12516,2	13134,9
ЖД	55,5	42,9	40,8	40,8	43,4	35,0	36,8
Автобусы	7717,7	8000	8410,4	8839,3	8931,5	9305,6	10490,2
Троллейбусы	77,8	82,5	95,6	106,1	120,2	137,1	148,8
Такси	427,7	471,4	499,6	546	569,1	642,4	752,1
Воздуш.	2099,4	2180	1966,1	1801,4	2615,2	2396,1	1707,0



Рис. 1. Административное деление КР

КР заключила двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с 19 государствами: Россия, Беларусь, Китай, Казахстан, Армения, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузия, Украина, Молдова, Германия, Польша, Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Монголия. А также заключены два межведомственных соглашения с Францией и Австрией. Ведется работа по заключению соглашений по автомобильному сообщению со следующими странами: Венгрия, Болгария, Норвегия, Финляндия, Чехия, Словакия, Литва, Эстония и др.

Также существует восемь многосторонних соглашений в области автомобильного транспорта по линии ЕАЭС, стран ОЭС (туркоязычные страны), стран ТРАСЕКА и стран участников СНГ.

Не требуется разрешений при нерегулярных перевозках пассажиров:

- на двусторонние перевозки и транзитный проезд: Армения, Беларусь, Молдова, Таджикистан;
- на двусторонние перевозки: Украина;
- на транзитный проезд: Бельгия, Босния и Герцеговина, Венгрия, Испания.

Протяженность автобусных маршрутов в стране составляет 82444,2 км, задействованы более 9,5 тыс. автобусов разной вместимости. В конце 2019 г. в республике насчитывалось 995 автобусных маршрутов, из них международных – 49 [4].

В табл. 2 показано количество объектов, обслуживающих пассажиров по республике. Всего в республике имеется 46 автовокзалов и автостанций (рис. 2).

По данным МТид в 2019 г. индивидуальными предпринимателями перевезено 752 млн пасс., на 33 % больше чем в 2015 г. Международные перевозки производятся по 24 направлениям, в том числе направления в Россию (10), Казахстан (6), Китай (4), Узбекистан (4). На январь 2018 г. количество международных рейсов составляет 151, количество работающих автобусов 282 шт., общая протяженность маршрутов 33639 км. Среднее количество поездок автобусным транспортом на одного человека показано на рис. 3.

В 2019 г. автомобильные пассажирские перевозки составили 93,5 % от общего объема или 756,1 млн чел. Из них перевозки пассажиров муниципальными автобусами составили 7,3 или 55,1 млн чел. и увеличились по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. на 30 %.

#### Результаты исследования и их обсуждение

Рыночные условия предъявляют высокие требования к пассажирским перевозкам в КР, состояние транспортной инфраструктуры и уровень обслуживания должны отвечать показателям мирового уровня.

Таблица 2

Количество автовокзалов, автостанций и автокасс

		Автовокзалы	Автостанции	Автокасы
Всего объектов		10	36	21
Из них:	государственные	7	12	10
	частные	3	24	11



Рис. 2. Схема расположения автовокзалов, автостанций и автокасс

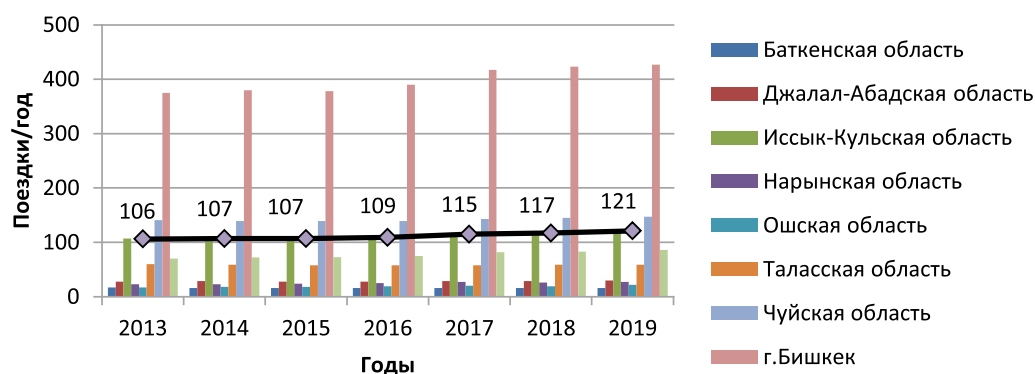


Рис. 3. Среднее количество поездок автобусным транспортом на одного человека, поездок/год

Договор о международной автомобильной перевозке пассажиров – это особый вид внешнеэкономической сделки, особый коммерческий договор: автомобильная перевозка обычно осуществляется не сторонами договора, а связанными с ними компаниями, которые сами могут заключать договор перевозки. Общие условия пассажирских перевозок утверждены постановлением Правительства КР от 23 сентября 2013 года № 519 [5].

Поднятия уровня пассажирских перевозок на новую ступень, как отмечают зарубежные эксперты, можно достичь только с использованием современных технологий и высоких стандартов перевозки.

Внешние перевозки связаны с международными стандартами, и отклонение от них приводит к нарушениям условий договоров.

МТиД КР совместно с кыргызскими автоперевозчиками провело ряд переговоров с производителями автомобильной техники из разных стран по вопросу совместного сотрудничества в части обновления подвижного состава.

Пассажирские перевозки играют важную роль для развития регионов и населения в целом, для культурного развития людей, в поддержании связей между различными регионами. Более 160 (8,9%) населенных пунктов страны из 1807 в настоящее время не имеют автобусного сообщения. Это прежде всего связано с нерентабельностью маршрутов, невозможностью субсидировать со стороны государства автобусные сообщения. Есть и другие немаловажные факторы, которые делают перевозки нерентабельными. Среди них плохое состояние дорог отдаленных населенных пунктов, государственное регулирование тарифов на внутренние перевозки, нерегулирование деятельности легковых такси. Нерегулирование деятельности легковых такси приво-

дит к неравной конкуренции между ними и пассажироперевозчиками.

Некоторые звенья технологического процесса по отправке пассажиров с автовокзалов на сегодняшний день устарели и требуют новых подходов. В частности, в рамках дерегулирования и минимизации вмешательства государства в экономику необходимо изучить вопрос постепенной передачи функций государственных автовокзалов по реализации билетов в руки пассажироперевозчиков и дать им возможность самим продавать билеты на территории автовокзалов. Такая модель обслуживания пассажиров на автовокзалах широко применяется в развитых странах, данная модель исключает риски, связанные с сокрытием информации о фактическом количестве отправляемых пассажиров, так как пассажироперевозчик в силу ряда причин будет заинтересован в максимальной продаже билетов и заполняемости автобуса (повышение прибыльности, ответственность перед фискальными органами).

В условиях развития информационно-коммуникационных технологий, у государственных автовокзалов (за исключением Бишкекского автовокзала) по-прежнему отсутствуют свои интернет-сайты с размещением на ней необходимой информации для пассажиров.

Для обеспечения работы убыточных автобусных маршрутов необходимо совместно с местными органами власти разрабатывать и внедрять проекты по поддержке пассажироперевозчиков.

Во многих развитых странах пассажирский транспорт субсидируется государством, но для стран с низким уровнем доходов это непростая задача.

В таких условиях развития ситуации необходимо отдавать приоритет развитию перевозок пассажиров автобусами большой и средней вместимости и троллейбусами.



В трех городах республики: в Бишкеке, Оше и Нарыне – работают троллейбусы. По сравнению с 2001 г. троллейбусные перевозки снизились на 26,9%. Троллейбусный парк г. Бишкека составляет 182 троллейбуса. В основном это машины российского производства марок ЗИУ, КТГ-2, Авангард – 110 машин и белорусского производства – 21 шт. (табл. 3). По мнению работников БТУ, наиболее удобными из имеющегося парка являются белорусские троллейбусы.

В настоящее время идет обновление парка троллейбусов города. В начале 2018 г. в Бишкек прибыла партия новых троллейбусов в количестве 5 единиц из России по проекту, финансируемому ЕБРР. Транспортные средства собраны на заводе российской компании «Тролза». К лету 2018 г. в столицу прибыло еще 47 новых машин, из России 32 машины и из Белоруссии 15 машин с предприятия. Стоимость каждого троллейбуса составляет 122 тыс. евро.

В перевозочном процессе состояние автотранспортных средств играет большое значение. От этого зависит быстрота доставки груза, себестоимость перевозок, затраты на содержание транспортного средства, а в условиях жесткой конкуренции – и рентабельность каждой транспортной организации, каждого перевозчика.

Начиная с 2000 г. парк автотранспортных средств КР значительно «постарел», а приток новых автомобилей в последние годы стал достаточно сложным.

На начало 2019 г. парк автотранспортных средств в КР составлял около 1,3 млн единиц, из них автотранспортных средств 1083400 единиц, автобусов и микроавтобусов 49700 ед., мототранспортных средств 11145 ед., прицепов – 34100 ед.. Рост количества транспортных средств с 2010 г. составил 715,2 тыс. автомашин, или 2,6 раза.

Анализ парка пассажирских автотранспортных средств республики по срокам нахождения в эксплуатации показывает прогрессирующее старение подвижного состава, значительная часть автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. Так, за последние 10 лет (2010–2019 гг.) доля пассажирского автотранспорта со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 29% до 47%.

Возрастная структура автобусов и микроавтобусов, осуществляющих перевозки, показывает, что пассажирские перевозки в республике не отвечают требованиям по безопасности, комфортабельности, конкурентоспособности, надежности и т.д. (рис. 4). Машины старше 10 лет составляют 96,7%.

Таблица 3

Количество троллейбусов в г. Бишкеке

№ п/п	Марка троллейбуса	Страна-изготовитель	Количество	Год вып.
1	ЗИУ-682 Г-018	Россия	30	2001
2	ЗИУ-682 Г-016		44	2013
3	КТГ- 2		1	1989
4	Авангард		35	2013
5	АКСМ 321	Республика Беларусь	11	2009
6	АКСМ 32102		10	2009
7	Компания Тролза		37	2017
8	Завод Белкоммунмаш		15	2017
	Всего		182	

Автобусы и микроавтобусы

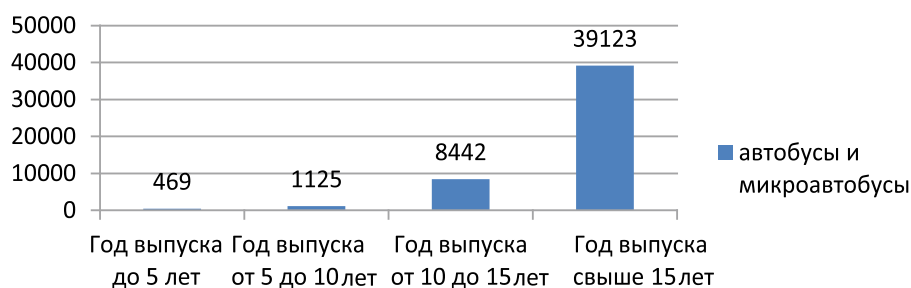


Рис. 4. Возрастная структура автобусов и микроавтобусов

Одной из главных предпосылок для обновления парка автотранспортных средств, используемых в международных перевозках, является создание благоприятных условий для перевозок как внутри страны, так и в пределах ЕАЭС и СНГ. Для обновления парка машин нужны финансовые средства, которые можно заработать только при условии нормального законодательства, разрешительной системы и увеличения объема международных перевозок.

Процесс обновления парка транспортных средств зависит от многих факторов, влияющих на оздоровление ситуации в транспортной отрасли. Основными вопросами здесь остаются вопросы сертификации и качества услуг.

Для развития автотранспортной отрасли КР на среднесрочную и долгосрочную перспективу возникает необходимость привлечения инвесторов, в том числе с применением механизма государственно-частного партнерства в целях повышения качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров автотранспортом (подвижной состав, придорожные станции отдыха, транспортно-логистические центры и т.д.).

Ситуация в сфере нормативной базы в области автомобильного транспорта находится в не лучшем положении. Со времени обретения независимости КР нормативные документы почти не обновлялись, а если обновлялись, то такая работа проводилась очень тяжело в связи с ограниченными возможностями уполномоченного органа на транспорте, связанными с недостатком высококвалифицированных кадров, исследовательской инфраструктуры и т.д.

### Заключение

Подводя итог проведенному анализу пассажирских перевозок в КР, можно наметить первоочередные задачи в области пассажирского транспорта:

1. Обновление пассажирского парка автобусами и троллейбусами большой вме-

стимости, полноприводными автобусами. Создание условий для приобретения в лизинг новых автобусов.

2. Обеспечение прозрачности работы перевозчиков на внутренних маршрутах, для обеспечения конкуренции среди разных категорий перевозчиков, в том числе легковых такси.

3. Устранение неравных условий конкуренции между автобусами (маршрутками), осуществляющими регулярные перевозки, и пассажирскими такси (минивэнами) при перевозке пассажиров путем введения упрощенного лицензирования.

4. Создание и организация деятельности логистической группы при Министерстве транспорта и дорог, занимающейся мониторингом и анализом.

5. Развитие международных перевозок и защита интересов отечественных перевозчиков при осуществлении международных перевозок пассажиров автотранспортом. Необходимо выявить причины наличия преград на пути отечественных перевозчиков по международным автомобильным коридорам и принять меры к их устранению.

### Список литературы

1. Кыргызстан в цифрах 2019. Бишкек: Национальный статистический комитет КР, 2020. С. 224–227.
2. Каримов Б.Б., Калилов С.К., Кожобергенов Ж.К. Горные дороги КР. М.: Интрансдорнаука, 2012. 336 с.
3. Приказ Министерства транспорта и дорог КР от 15 января 2020 года № 7 «Об утверждении Концепции развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020–2024 годы». [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/200412> (дата обращения: 22.03.2021).
4. Шатманов О.Т., Эсеналиев Т.Б., Дуйшебаев С.С. Особенности международных транспортных коридоров Кыргызской Республики. Инновации в науке СибАК № 6 (67). Новосибирск, 2017. С. 70–73.
5. Постановление Правительства КР от 23 сентября 2013 года № 519 «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике». [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/94727?cl=ru-ru> (дата обращения: 22.03.2021).