

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ОЦЕНКА УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Т.Ы. Маткеримов, А.И. Борисов, О.М. Шарова

Рассмотрена динамика автомобильного парка Кыргызской Республики и города Бишкек. Выполнен анализ факторов, влияющих на рост и формирование структуры автомобильного парка, дана оценка уровня автомобилизации.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; структура автомобильного парка; темпы автомобилизации; уровень автомобилизации.

Автомобилизация общества является важнейшей составляющей его развития. Автомобильный транспорт – одна из крупнейших отраслей экономики Кыргызской Республики, которая оказывает влияние на все сферы общественного производства.

Роль автомобильного транспорта в Кыргызстане трудно переоценить. Он является фактором, определяющим эффективность развития производительных сил; средством удовлетворения эконо-

мических и социальных потребностей населения; средством обеспечения территориальных связей и мобильности общества. Повышение эффективности работы автомобильного транспорта является важнейшей государственной задачей.

За последнее десятилетие общий парк автотранспортных средств республики увеличился в 1,75 раза, а парк легковых автомобилей почти в два раза. Особенно быстрый рост парка автомо-

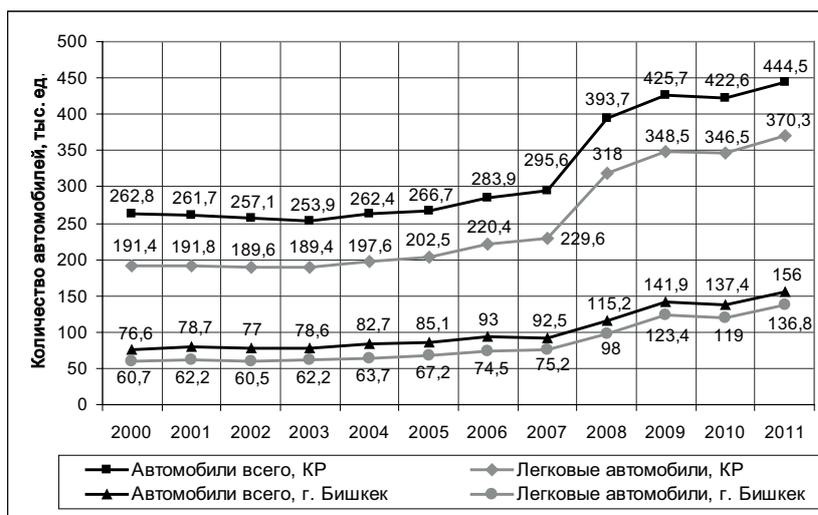


Рисунок 1 – Динамика автомобилизации Кыргызской Республики и г. Бишкек за 2000–2011 гг.

билей начался с 2007 года. Средний ежегодный прирост всех типов автомобилей составил 37210, а легковых автомобилей 35158 единиц. До 2007 г., начиная с 2003 г. эти показатели значительно ниже, и равны соответственно 10442 и 10056 единицам (рисунок 1).

На рост и формирование структуры автомобильного парка, а также на его колебания по годам большое влияние оказывают экономическая и политическая ситуации в стране. Кризисная ситуация в экономике Кыргызстана в девяностые годы прошлого и в первые годы нового столетия не дала положительной динамики транспортного сектора. В период с 1996 по 2003 г. численность автомобильного парка практически не росла и находилась в пределах 259,3 тыс. ед. с отклонениями $\pm 2,5$ %. Эта тенденция характерна и для парка легковых автомобилей со средним значением числа автомобилей 187,9 тыс. ед.

Положительная динамика в экономике Кыргызской Республики в 2007–2009 гг. [1] способствовала развитию автомобильного сектора достаточно быстрыми темпами. За три года общий парк автотранспортных средств страны вырос на 50 %, а парк легковых автомобилей на 58 %. Политический кризис 2010 г. значительно замедлил темпы роста автомобильного парка, более того, в результате активной миграции населения был получен отрицательный баланс числа транспортных средств по сравнению с предыдущим 2009 г. (рисунок 1). Это заметно снизило темпы роста парка автомобилей в 2011 г., хотя в этом году был достигнут максимум числа автомобилей – 444464 ед. за всю историю Кыргызстана.

Необходимо отметить, что парк автотранспортных средств пополняется в основном за счет бурного роста количества легковых автомобилей. В 2000 году, в общем парке автотранспортных средств легковые автомобили составляли 72 %, в 2005 г. 75 %, а в 2011 г. – 83 % и в дальнейшем тенденция роста процента легковых автомобилей будет продолжаться. Практика мировой автомобилизации показывает, что во многих европейских странах доля легковых автомобилей в общей численности автомобильного парка страны достигает 90 % [2, 3].

Несмотря на рост процентного соотношения в пользу легковых автомобилей, разница по годам между суммарным количеством всех автотранспортных средств и количеством легковых автомобилей практически стабильна, со средним значением около 70 тыс. единиц (рисунок 2). В 70 тыс. единиц автотранспортных средств входят 68 % грузовых автомобилей, 26 % автобусов и микроавтобусов и 6 % специальных автомобилей. Как показывает опыт двух последних десятилетий, парк грузовых автомобилей и автобусов формировался в зависимости от потребности в транспортных услугах. Перепады в объемах производства промышленной продукции и продукции сельского хозяйства сказывались на объемах перевозок и приводили к увеличению или уменьшению числа грузовых автомобилей. Тем не менее, рынок транспортных услуг к 2007 г. сформировал парк грузовых автомобилей средней численностью около 44,1 тыс. ед. Наряду с общим ростом числа автотранспортных средств в стране в 2007–2009 гг. выросло и число грузовых автомобилей. В 2011 г. парк грузовых ав-

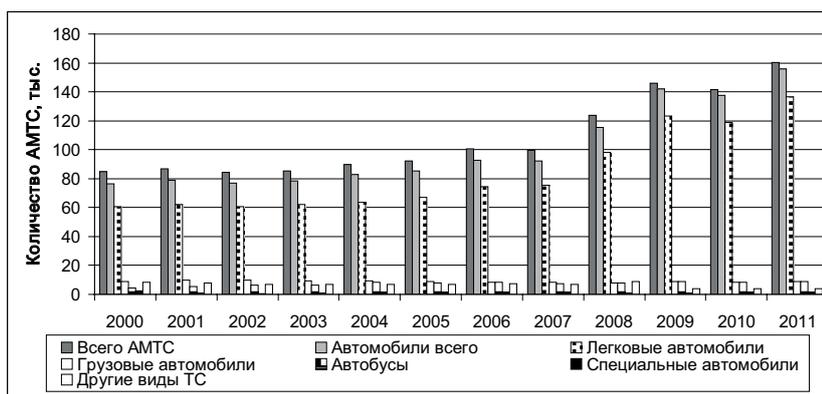


Рисунок 2 – Динамика структуры АМТС по Кыргызской Республике за период 2000–2011 гг.

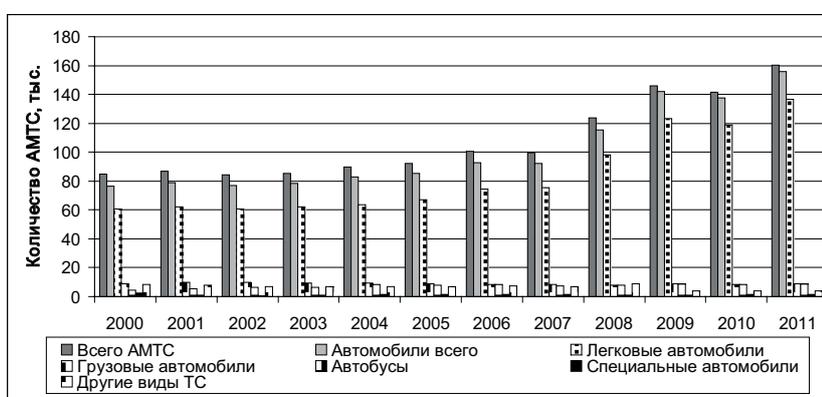


Рисунок 3 – Динамика структуры АМТС по городу Бишкек за 2000–2011 гг.

томобилей составил 52,55 тыс. единиц, это на 20 % больше чем в 2007 г.

Парк автобусов и микроавтобусов, начиная с 2000 г., неуклонно растет. Это объясняется улучшением общего уровня жизни населения и повышением его мобильности. Средние годовые темпы роста парка автобусов составили 3,5 %. Наибольший прирост числа автобусов и микроавтобусов зафиксирован на 1962 единицы в 2004 г. и на 2952 единицы в 2008 г. Это годы с наиболее благоприятной экономической обстановкой [1]. В 2011 г. парк автобусов и микроавтобусов достиг своего максимального значения – 22,2 тыс. единиц.

Приведенные цифры свидетельствуют не только о быстрых темпах автомобилизации за последние годы, но и о том, что парк автомобилей пополняется в основном за счет транспортных средств уже бывших в эксплуатации. Анализ парка автотранспортных средств республики по срокам нахождения в эксплуатации указывает на прогрессирующее старение подвижного состава, значительная часть автомобилей находится на пределе заданного ресурса и требует обновления. Так, за три года (2007–

2009 гг.) доля грузовых автомобилей и автобусов со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 28 до 41 % и с 30 до 48 % соответственно [4]. Старение парка автомобилей, несомненно, сказывается и на эффективности транспортного процесса, и на безопасности движения, и на экологической обстановке.

Процессы автомобилизации в городе Бишкек протекают несколько динамичнее, чем по республике в целом, но в несколько меньших масштабах. Если в 2000 г. в целом по стране количество автомобилей было больше чем в Бишкеке в 3,4 раза, в 2005 г. в 3,1 раза, то в 2011 г. – в 2,8 раза. За период 2000–2011 гг. общий парк автотранспортных средств увеличился почти в два раза, а парк легковых автомобилей в 2,25 раза. Средние темпы роста парка автотранспортных средств за последние пять лет составили 12,4 %, а легковых автомобилей – около 14 %. На 2011 г. парк автотранспортных средств составлял 156 тыс. ед., парк легковых автомобилей – 136,8 тыс. ед.

Парк автотранспортных средств в городе Бишкек, как и по всей стране, пополняется за счет роста количества легковых автомобилей (рисунок 3).

В 2011 г. в общем парке автотранспортных средств легковые автомобили уже составляли 87,7 %, т.е. почти достигли предельного соотношения. Суммарная доля грузовых автомобилей, автобусов и специальных автомобилей по годам практически неизменна, среднее значение – 17609 ед. В 2011 г. парк грузовых автомобилей составил 5,6 %, автобусов – 5,8 %, специальных автомобилей – 0,9 %. С 2000 г. численность парк грузовых автомобилей в г. Бишкек практически не изменилась, а парк автобусов вырос почти в два раза. Это связано со стабильным ростом спроса на услуги по перевозкам пассажиров. Учитывая, что спрос в часы пик превышает предложение, а тарифы на проезд в маршрутных такси ненамного отличается от стоимости проезда в городском транспорте, аналитики прогнозируют дальнейшее увеличение рынка перевозок автобусами среднего и малого класса.

Как и в целом по стране, автомобильный парк в Бишкеке пополняется за счет машин из дальнего зарубежья, и в основном относительно дешевыми “старыми” автомобилями. Быстрый рост количества автомобилей и старение автомобильного парка создает в Бишкеке транспортную проблему, которая особенно остро проявляется на улицах с высокой интенсивностью движения. Основная причина транспортной проблемы города – сложившаяся диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети и темпами автомобилизации.

Основным показателем процесса автомобилизации, принятым во всем мире, является ее уровень, измеряемый количеством легковых автомобилей, приходящихся на 1000 человек жителей страны (региона, города).

Расчетный уровень автомобилизации в стране на период времени t_i будет равен:

$$V_A(t_i) = \frac{A_L(t_i)}{H_C(t_i)} \cdot 1000, \quad (1)$$

где $A_L(t_i)$ – общая численность (количество) зарегистрированного парка автомобилей на период времени t_i ; $H_C(t_i)$ – общая численность населения в стране на период времени t_i .

При подсчете уровня автомобилизации на какой-либо периода времени, раскрывая параметр $A_L(t_i)$, формулу (1) можно представить в виде:

$$V_A(t_i) = \frac{A_L^0(t_0)[1 - K_{СП}(t_i)] + A_L^B(t_i)}{H_C(t_i)} \cdot 1000, \quad (2)$$

где $A_L^0(t_0)$ – общая численность (количество) зарегистрированного парка автомобилей на время t_0

(например, начало очередного года); $K_{СП}(t_i)$ – доля списанных легковых автомобилей (естественная убыль) за отчетный период времени t_i , например, год; $A_L^B(t_i)$ – количество зарегистрированных за период времени $\Delta t_i = (t_i - t_0)$ автомобилей, из числа ввезенных в страну из-за границы.

Выполнив несложные расчеты можно отметить, что в 2011 г. на 1000 жителей Кыргызстана приходилось 66 единиц легковых автомобилей, а на 1000 жителей города Бишкек – 158 единиц.

Анализ динамики уровня автомобилизации по годам в разных странах мира показал, что этот процесс имеет однозначный нарастающий характер. Однако автомобилизация, представляющая собой очень важное явление, давшее обществу огромные возможности, носит многоплановый характер и зависит от многих факторов. Поэтому темпы и уровень автомобилизации в различных странах неодинаковы. Например, на 1000 жителей в России приходится 235 автомобилей, в Болгарии – 260, в Германии – 566, в США – 755 [5].

Таким образом, анализ показал, что уровень автомобилизации в Кыргызской Республике значительно ниже, чем в экономически развитых странах Западной Европы и Северной Америки. При сохранении сформировавшихся тенденций вероятно дальнейшее увеличение доли легковых автомобилей в структуре парка транспортных средств и доли транспортных средств со сроками эксплуатации более 10 лет.

Литература

1. Официальный сайт Национального статистического комитета Кыргызской Республики: <http://212.42.101.124:1041/stat1.kg/>
2. *Кликовштейн Г.И., Афанасьев М.Б.* Организация дорожного движения: учебник для вузов. М.: Транспорт, 2001. 248 с.
3. *Касаткин Ф.П., Коновалов С.И., Касаткина Э.Ф.* Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: учеб. пособие для высшей школы. М.: Академический проект, 2004. 352 с.
4. Транспорт. Состояние транспортного сектора: <http://docs.google.com/viewer/>
5. *Ловшин С.С.* Процесс автомобилизации и его аспекты, связанные с капитальным строительством и развитием инфраструктуры объектов дорожно-транспортного комплекса: сб. научн. тр. МАДИ (ТУ). М., 1999.