

## 5.1.3 Транспорт

Географическое положение предполагаемой территории благоприятствует развитию в будущем всех имеющихся видов транспорта. Через нее пролегают автомобильные пути во внутренние регионы Тянь-Шаня, в Казахстан через перевал «Санташ», на высокогорные сырты к местам разработки месторождений полезных ископаемых и к культурным сезонным центрам животноводов. Немаловажное значение имеет **автомобильный транспорт** и в обслуживании энергетиков, ученых, военных и пр. Перспективы развития транспорта также связаны с ростом курортно-рекреационного значения региона. В связи с вышесказанным, в ближайшей перспективе в качестве приоритетов выдвинуты проблемы по улучшению состояния дорог в сельской местности и капитальный ремонт кольцевой дороги вокруг озера. Особенно эта актуально для участков дорог, пролегающих по высокогорной зоне и через нивально-гляциальную зону (перевалы), где из-за нарушенности скальных и мерзлотных грунтов активизируются природные и катастрофические процессы.

Вопросы развития автомобильного транспорта области связаны с проблемами его экологизации в целях снижения объемов токсичных выбросов с отработанными газами. Это потребует регулярных мер по контролю качества выбросов на экологических постах. Заслуживает внимания старая идея об организации вокруг озера троллейбусного движения или хотя бы в пределах курортной зоны северного побережья.

По данным областной госавтоинспекции общий прирост автомобильного парка в 1997 г. составил 350 единиц и такая тенденция к росту сохраняется уже несколько лет. Парк частного автотранспорта «обновляется» главным образом завозимыми из зарубежных стран легковыми автомашинами, средний возраст которых составляет 10 лет. В связи с этим ожидается и рост объемов выбросов вредных веществ. Увеличению выбросов будет также способствовать сезонный «наплыв» отдыхающих и туристов. Так, рост валового выброса автотранспортными средствами в 2003 г., по сравнению с 1997 г., составит более чем 150 %.

**Железнодорожный транспорт** сохранит решающую роль в обеспечении межрайонных транспортно-экономических связей и

некоторой части внутрирайонной. Это вызвано особенностями развития транспортной системы горной республики, где железнодорожный транспорт находит ограниченное применение. И все же железнодорожный транспорт будет иметь важное значение в перевозках таких массовых грузов, как уголь, нефтепродукты, строительные и лесные ресурсы, продукция машиностроения и др. Дальнейшее развитие железнодорожной сети будет осуществляться согласно национальной стратегии. От станции Балыкчы через Внутренний Тянь-Шань будут построены ветки в Ферганскую долину через Кабакский угольный бассейн, а также на территорию Китайской народной республики через КПП «Торугарт» (на Кашгар). Первая ветка должна обеспечить доступ к разрабатываемому угольному месторождению и далее связать кратчайшим железнодорожным путем северные и южные регионы республики. Вторая ветка по замыслу является частью трансазиатской железной дороги и «подключение» к ней обеспечивает республике широкий выход в Юго-Восточную Азию. В настоящее время на эти проекты разрабатывается технико-экономическое обоснование и проектно-сметная документация, где, в связи с масштабностью и инженерной сложностью сооружений, должны быть проработаны экологические проблемы. Это касается в первую очередь вопросов землеотведения под железнодорожные пути и контроля за соблюдением правил землепользования, а также инженерных задач строительства подземных участков дороги (тоннелей) и экологичности подвижного состава.

Развитие **воздушного транспорта** тесно связано с перспективами туристической и курортно-рекреационной сферы. Это потребует обновления парка воздушных судов, ремонта взлетно-посадочных полос, специального оборудования и пр. Кроме того, на территории целесообразно использовать имеющиеся ресурсы для ввода в действие новых аэропортов (с. Чоктал), модернизации грунтовых полос. Необходимо рассмотреть вопрос о возможности и целесообразности организации прямых международных перевозок в области.

**Водный транспорт** в своем развитии ограничен экологическими требованиями в связи с природными особенностями оз. Иссык-Куль – замкнутостью стока, относительно замедленными процессами самовосстановления и пр. В дальнейшем целесообразно продолжить

практику перевозки только сухих и сыпучих грузов, а также обслуживания туристов и отдыхающих. Парк судов нуждается в обновлении, как и портово- причальные хозяйства в реконструкции и капитальном ремонте в соответствии с экологическими требованиями к выбросам в озеро морскими судами и с мест стоянок.

К 1999 г. предусматривается незначительное увеличение объема пассажирооборота автомобильным транспортом – на 11,5% (198,8 млн.пасс.км) и грузооборота автомобильным транспортом в 1,3 раза (320 млн.т. км). Объемы перевозок и пассажирооборот воздушным и водным транспортом стабилизируются.

Актуальной является проблема экологизации территорий землепользования автотранспортных и других предприятий, где транспортируются, хранятся и используются горюче-смазочные материалы.