

2.3.3 Транспорт

История транспорта в области ведет отсчет с древнейших времен, когда регион вел оживленную торговлю с Китаем, Персией и другими восточными странами, с Россией (с конца 18 века). Единственным способом общения и ведения торговли служили караванные пути Знаменитый «Шелковый путь» проходя по территории Северной Киргизии, соединял крупные населенные пункты и торговые центры. Первые колесные дороги появились в области после присоединения Киргизии к России. Тогда же начали осваиваться высокогорные перевалы, строились постоянные мосты, так как этого требовали военно-политические и экономические интересы царизма. Первый тракт был открыт в 1867 г. через р. Чилик и перевал Санташ для сообщения между Верным и Аксуйским укреплением, в 1870 г. было налажено сообщение между Верным и Караколом через Пишпек. Дорога шла вдоль северного побережья оз. Иссык-Куль. В 1873 г. от Токмака к Нарыну начали прокладывать грунтовую дорогу и уже в 1876 г. по ней доставляли почту.

После Октябрьской революции в результате интенсивного строительства в Прииссыккулье улучшилось транспортное сообщение и расширились внутренние и внешние связи. Появилась современная транспортная система. Возникли новые виды транспорта. В 1950 г. построена железная дорога, которая выходит к высокогорному озеру Иссык-Куль. Межрайонные транспортные связи в области осуществляется в основном железнодорожным и автомобильным транспортом, частично водным.

Автомобильный транспорт. Автотранспортные предприятия расположены в городах и районных центрах области, крупнейшие из них в г. Балыкчы – транспортном узле большого региона: через город традиционно пролегает маршрут на перевал «Торугарт», через который осуществляется торговая связь с Китаем.

Автомобильные дороги в регионе относятся в основном к I группе (дороги с усовершенствованным покрытием – асфальтобетонные, цементобетонные, брусчатые, гудронированные, клинкерные) и к II группе (дороги с твердым покрытием – булыжные, щебеночные, гравийные и грунтовые улучшенные). К

первым относятся магистральные трассы, пролегающие через область и относящиеся к дорогам общегосударственного значения. Эти же дороги на отдельных высокогорных участках имеют твердое покрытие, в особенности на перевальных отрезках.

Железнодорожный транспорт. Магистральная железная дорога Иссык-Куль-Бишкек в направлении Луговая-Арысь связывает Прииссыккулье с другими республиками Средней Азии, в направлении Луговая-Чу-Караганда – с Казахстаном, Уралом, Луговая-Семипалатинск – с Сибирью и Дальним Востоком. Железная дорога построена в 1950 г. и проходит к озеру Иссык-Куль по пересеченной горной местности, имеет затяжные подъемы, подвержена заносам, камнепадам. С 1973 г. внедрена дизельная тяга вместо устаревших и малоэкономичных паровозов. Вводятся в эксплуатацию новейшие двухсекционные тепловозы 2ТЭ10л, а также трехсекционные тепловозы мощностью 4000 л.с. Развивается и пассажирское движение. На конечной станции (г. Балыкчи) в 1987г. был построен крупный железнодорожный вокзал.

Водный транспорт. Водное сообщение осуществляется по озеру Иссык-Куль. Общая протяженность водных путей 576 км. Перевозки грузов от порта Балыкчи до Пристани-Каракол осуществляет Иссык-Кульское пароходство, располагающее самоходными и буксирными судами, баржами. В техническом отношении наиболее развитым является Балыкчинский порт, где стыкуются железнодорожные, автомобильные и водные пути и осуществляются основные погрузочно-разгрузочные работы. В настоящее время Иссык-Кульское пароходство располагает двумя самоходными сухогрузами грузоподъемностью 100 тонн, тремя буксирными тепловозами по 1950 л.с., несамоходный флот грузоподъемностью 1 тыс. тонн – 7 ед., грузоподъемностью 400 тонн – 2 единицы.

С каждым годом уменьшается количество перевозимых грузов. Если в 1992 г. было перевезено 338,1 тыс. тонн, то в 1996 г. – 31,9 тыс. тонн. Снижение в 10,6 раз связано с тем, что в настоящее время перевозится только уголь, в то время как ранее перевозились разнообразные виды стройматериалов. Численность работающих сократилась с 207 чел. в 1995 г. до 169 чел., в 1996 г. (на 18,4%). Исходя из природоохранных целей, по озеру разрешена только перевозка сухих сыпучих грузов.

Воздушный транспорт. Перевозки пассажиров воздушным транспортом осуществляет Каракольское государственное акционерное авиапредприятие «Иссык-Куль». Ранее, кроме рейсов в г. Бишкек, Алматы и Чолпон-Ату, осуществлялись рейсы: Каракол – Бишкек – Талас – Чаткал, Каракол – Чолпон-Ата – Ташкент, Каракол – Чолпон-Ата – Ош, Каракол – Чолпон-Ата – Джалал-Абад. Во многом, благодаря авиации, осуществляется хозяйственное освоение необжитых районов, отдаленных от крупных населенных пунктов горными системами. Первая авиалиния Фрунзе – Иссык-Куль была открыта в 1933 г. Действуют аэропорты в г. Каракол, Чолпон-Ате, аэродромы в Балыкчы, Тамге. В условиях горного рельефа для межобластных перевозок используются самолеты Як-40, на местных авиалиниях – АН-2 и вертолеты. Помимо пассажирских перевозок, воздушный транспорт осуществляет перевозку почты, грузов, обслуживает чабанов, геологов. Функционирует санитарная авиация. Анализ пассажирооборота и грузооборота за последние годы показывает их уменьшение. Численность работающих на авиапредприятии в 1996 г. составила 227 чел. и снизилась на 31% по сравнению с уровнем 1992 г.