

Акматова А.Т., Бакиров У.

КЫРГЫЗСТАНДЫН АБА ТРАНСПОРТУ

Акматова А.Т., Бакиров У.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ КЫРГЫЗСТАНА

A.T Akmatova, U Bakirov

AIR TRANSPORT OF KIRGHIZIA

УДК: 338.26:629/90 (575.2)

Аба транспорт коопсуздугун камсыз кылуу үчүн жайлуулук, жогорку ылдамдык жана синхрондук ички улуттук жана континент аралык жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү ташуу маанилүү. Бул маселени изилдөө менен биз тарыхый тармагын да карап жатабыз. Анын аба мейкиндигинде мамлекеттин эгемендүүлүгүн коргоо, терроризмге жана экстремизмге каршы күрөшүү, массалык оорулардын таратуу факторунун ролу да маанилүү. Мунун бардыгын жыйынтыктаганда табигый монополия режиминин принциптерине карабастан аба транспортун, атап айтканда аэропортторду мамлекеттик жөнгө салуунун объективдүү зарылчылыгын аныктайт. Бирок, мамлекеттик жөнгө салуу аэропорттордун ар түрдүү өлкөлөрүндө (өнүккөн, өнүгүп келе жаткан жана реформаланган) мамлекеттик түзүлүшү, каада-салттарынын курулушу жана ишке ашырылышы тарыхый калыптанган өзгөчөлүктөрүнүн күчү анык мааниге ээ эмес. Советтик бийликтин жылдарында түзүлгөн Кыргызстандын транспорттук коммуникацияларынын тармагы темир жол, автомобиль, аба, суу жана түтүк өткөргүчтөр кирет.

Негизги сөздөр: аэропорт, аба транспорт, мамлекеттик аппарат, байланыш тармагы, ички байланыш, жүргүнчүлөр, жүк.

Значимость воздушного транспорта для обеспечения безопасности, комфортности, высоких скоростей и синхронности внутринациональных и межконтинентальных перевозок пассажиров и грузов очевидна. Изучая данный вопрос мы рассматриваем ее в историческом аспекте. Значительна и их роль как фактора защиты суверенитета государства в его воздушном пространстве, борьбы с терроризмом и экстремизмом, распространением массовых заболеваний и т.д. Все это, в совокупности, предопределяет объективную необходимость государственного регулирования воздушного транспорта, в частности аэропортов, не допуская ухода от принципов режима естественной монополии. Однако государственное регулирование аэропортов в различных странах (развитых, развивающихся и реформирующихся) построено и осуществляется неоднородно в силу исторически сложившихся особенностей государственного устройства, традиций. Сеть транспортных коммуникаций Кыргызстана, созданная в годы Советской власти включает железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и трубопроводный.

Ключевые слова: аэропорт, воздушный транспорт, государственное устройство, коммуникационная сеть, внутренняя коммуникация, пассажиры, груз.

The importance of air transport to ensure safety, comfort, high speeds and synchronicity of intra-national and intercontinental transport of passengers and cargo is obvious. Studying this issue we consider in a historical aspect. Their role as a factor in protecting the sovereignty of the state in its airspace, fighting terrorism and extremism, the spread of mass diseases, etc. is also significant. All this, in aggregate, predetermines the need for state regulation of air transport, in particular airports, avoiding the departure from the principles of the natural monopoly regime. However, the government regulation of airports in various countries (developed, developing and reforming) has been built and implemented ambiguously due to the historically established features of the state structure and traditions. The network of transport communications of Kyrgyzstan, created in the years of Soviet power, includes rail, road, air, water and pipeline.

Key words: airport, air transport, government, communication network, internal communication, passengers, cargo.

Воздушный транспорт Кыргызстана очень важный как для обеспечения безопасности, комфортности, высоких скоростей так и перевозок пассажиров и грузов. Значительна роль воздушного транспорта как фактора защиты суверенитета государства в его воздушном пространстве, борьбы с терроризмом и экстремизмом, распространением массовых заболеваний и т.п.

Воздушный транспорт играет важную роль в осуществлении связей Кыргызстана с другими государствами ближнего и дальнего зарубежья, а также между внутренними линиями.

Сегодня аэропорт «Ош» стал международным аэропортом, прилетают как регулярные рейсы авиакомпаний (AviaTraffic, China Southem Airlines, Air Manas, Аэрофлот, Аэрофлот Глобус (авиакомпания), S7 Airlines, Tez Jet Airlines, Кыргызстан, Уральские авиалинии), так и чартеры.

«Регистрация пассажиров и оформление багажа для рейсов внутренних линий, как правило, начинается за 2 часа и завершается за 40 минут до вылета. У пассажиров международных линий регистрация начинается за 2 часа 30 минут и завершается за 40 минут до вылета. Чтобы пройти регистрацию на рейс в аэропорту, надо предъявить билет и паспорт. Если пассажир купил электронный билет, для регистрации и посадки в самолет ему понадобится только паспорт» [1].

Для налаживания постоянного воздушного общения между районами и Ошским областным центром был построен аэропорт в 1928 году. Первый самолет Ю-2Д приземлился на временную посадочную полосу. Аэропорт «Ош» находится в 9 км от города Ош, второй столицы Кыргызстана.

Ошский аэропорт стал застраиваться, начиная с 1930 года в связи с увеличением пассажирских и грузоперевозок.

В 1930 году открылась первая линия гражданской авиации Фрунзе - Ташкент - Ленинабад - Фергана - Андижан - Ош. В 1933 году начала действовать линия Фрунзе - Рыбачье - Нарын - Узген - Ош [1, с. 239].

В 1938 году с аэропорта города Фрунзе был осуществлен первый беспосадочный перелет по маршруту «*Фрунзе-Ош*» в город Ош.

В феврале 1941 года согласно приказа Народного Комиссариата обороны СССР для подготовки кандидатов в военные авиашколы в городе Оше была организована эскадрилья гражданского Воздушного флота. Для реализации данного приказа для укомплектования контингента учащиеся необходимо было отобрать 100 человек. Условиями при отборе предъявлялись следующие критерия: возраст от 17 до 21 года с образованием не ниже 9 классов средней школы, разрешалось принимать учащихся 9-10 классов средних школ, а в исключительных случаях при недостатке кандидатов разрешается прием с образованием 7 классов, по состоянию здоровья хорошо и всесторонне – физически развитых, годных к летной службе. Срок обучения 6 месяцев. Начало занятий было запланировано с 1 апреля 1941 года. Все отобранные кандидаты для учебных эскадрилий обучались с отрывом от производства с обеспечением стипендии в размере 250 рублей в месяц, бесплатно предоставлялось общежитие и питание. По окончании обучения в учебных эскадрильях курсанты будут направлены для укомплектования военных училищ военно-воздушного флота Красной Армии [1, с. 5-6].

Практическое осуществление в Киргизской ССР указаний партий и правительства о перестройке системы военного обучения в организациях Осоавиахима со всей серьезностью ставило неотложную и весьма ответственную задачу – это подбор способных и преданных командиров запаса, могущих быть использованы организованных учебных подразделениях (группа, отряд, команда). Однако нетолько этим решалось главное. Чтобы полготовить из населения кадров различных военных специальностей, способных быть полноценными резервом для Красной Армии, необходимо, чтобы командир учебного подразделения постоянно повышал свои знания и навыки, обогащался опытом современных войн без этого,

разумеется, командир запаса будет отставать от требований и задач, окажется неспособным готовить военные кадры по программе, приближенной к армейским условиям. В связи с этим как в центре республики, так и на местах необходимо организовывать вполне продуманную, целеустремленную методическую помощь командирскому подполитическому составу запаса Красной Армии и Осоавиахима.

Военный отдел ЦК КП/б/ Киргизии, Республиканский Военкомат и ЦС Осоавиахима Киргизии организовали при ЦС Осоавиахима учебно-методический кабинет, возглавляемый советом в составе 7-ми человек, под председательством начальника отдела военного обучения ЦС Осоавиахима, членов: военком республики, представителей ЦК КП /б/ Киргизии и ЦК ЛКСМ и трех командиров запаса. Были организованы и стали успешно функционировать во всех областных и районных советах Осоавиахима в составе 5 человек, под председательством командира – инструктора военного обучения, членов: военком, представители военного отдела и 2-х командиров запаса. Советы должны были созываться не реже 2-х раз в месяц в месяц для разрешения вопросов, связанных с методикой военного обучения членов Осоавиахима и подготовки к данным занятиям командирского состава запаса. Учебно-методические кабинеты стали оказывать методическую помощь командному составу запаса, периодически организовывая лекции и доклады на военно-исторические темы, по международным вопросам, знакомить их с приказами и указаниями Наркомата обороны и Осоавиахима. Были организованы по твердо установленным дням консультации для командирского состава о новых формах военного обучения при кабинетах. Учебно-методические кабинеты должны быть оборудованы учебно-наглядными пособиями, военной литературой: уставом Красной Армии, наставлениями по стрелковому делу и физической подготовке, учебным оружием, макетами, картами и схемами. Учебно-методические кабинеты были организованы и были оборудованы 15 ноября 1940 года. Средства для оснащения учебно-методических кабинетов были изысканы самостоятельно администрацией города Ош. Военным комиссаром Киргизской ССР был генерал майор Панфилов, председателем ЦС Осоавиахима Цыганков. Завую военным отделом ЦК КП /б/ Киргизии был Рысмендиев [1, с.5-6].

39-я авиа эскадрилья Гражданского воздушного флота была создана в 1947 году в Оше. Одно звено было введено в эксплуатацию в Жалал-Абаде. Были построены небольшие здания, грунтовые взлетно-посадочные полосы. Самолеты ПО-2 в основном использовались для транспортировки медицинского персонала в отдаленные горные районы Ошской области. Дополнительно использовали самолеты ПО-

2 и в сельском хозяйстве – в авиационных работах в сельском хозяйстве.

В 50-е годы местные авиалинии юга Кыргызстана были разработаны в следующих направлениях: Караван-Ош-Фрунзе, Баткен-Ош-Фрунзе, Кызыл-Кия - Ош - Фрунзе - Чолпон-Ата - Ташкент, Джалал-Абад - Ош - Фрунзе - Чолпон-Ата - Ташкент. Местные воздушные линии обслуживались самолетами гражданской авиации типа Як-40, Ан-2. Самолеты Ан-2 стали эксплуатировать в гражданских авиалиниях, выполняя перевозку пассажиров по местным авиалиниям Баткен, Кызыл-Кия, Ала-Бука, Караван.

В 1951 году был построен аэропорт **«Баткен»**.

В 1963 году было начато строительство жилых зданий в авиагородке в Оше. Пятиэтажные дома стали квартирами для летчиков, был построен детский сад и среднееобразовательная школа.

Также стали реконструировать и улучшать взлетную полосу для приёма самолета Ил-18, первоначально идентичная взлётная полоса была введена в эксплуатацию во Фрунзе.

В Оше с 1974 года новое здание аэропорта было построено с установленными необходимыми инженерными коммуникациями. С апреля этого же года были созданы экипажи из квалифицированных летчиков. Экипажи стали выполнять пассажирские рейсы в Алма-Ату, Фрунзе, Пржевальск. Уже с ноября этого же года стали выполнять и внешние рейсы в Ленинград, Ташкент, дополнительно были включены дополнительно местные авиалинии Баткен, Ала-Бука, Караван и Казарман.

Стали постепенно реконструировать аэропорты Фрунзе, Ош, Баткен, оснащая радиотехническими средствами. В связи с увеличением грузоперевозок, потока пассажирских перевозок и пополнением авиапарка новыми самолетами наблюдался процесс повышения интенсивности полетов.

Для улучшения инфраструктуры авиагородка было закончено строительство нового здания Ошского аэровокзала. В аэропорту **«Ош»** была удлинена на 600 м. взлетно-посадочная полоса для приема большегрузных самолетов.

В мае 1974 года Киргизское управление гражданской авиации стало эксплуатировать самолеты Ту-154. Самолеты Ту-154 совершали пассажирские перевозки в Москву, Ленинград, Иркутск, Красноярск. Дополнительно были открыты новые рейсовые полеты: Фрунзе-Ош-Фрунзе, Фрунзе-Ош-Москва, Фрунзе-Ош-Адлер.

Так, на самолетах Як-40 выполнялись пассажирские перевозки по местным воздушным линиям, а также в Ташкент, Алма-Ату, Фрунзе, Караганду, Новосибирск. В августе 1992 года был построен международный сектор.

Основное назначение международного аэропорта Ош – обеспечение потребностей в авиаперевозках всего южного региона Киргизии, центром которого является город Ош, расположенный на расстоянии от: Бишкека – 389 км, Ташкента – 322 км, от Намангана – 103 км, Андижана – 43 км. Высота над уровнем моря – 892 м. Аэродром относится к классу «Б» (МАК) и «4D» (ИКАО).

В ноябре 1992 года был выполнен первый международный рейс на самолете Ту-154 экипажем 238 летного отряда Ошского ОАО по маршруту «Ош-Урумчи (Китай) – Ош». Командиром экипажа был Кульчаров Д., вторым пилотом был Минич Н., штурманом был Стигленко В., бортиженер-Ибраимов Т., начальником инспекции был Коляга Л.В. Этим рейсом было положено начало международным полетам из аэропорта **«Ош»**. Позже стали выполнять полеты в Дели, Арабские Эмираты, Стамбул, Карачи и другие страны и города. Авиакомпания «Томсон» осуществила техническую помощь Ошскому аэропорту в 1998 году, где была построена радиолокационная станция. С вводом радиолокационной станции аэропорт **«Ош»** был внесен в реестр ИКАО (*Международная организация гражданской авиации*) и стал именоваться *«Международный аэропорт Ош»*. *«Международный аэропорт Ош»* гарантирует качественные услуги для пассажиров.

В 2011 году была удлинена взлетно-посадочная полоса для приёма самолетов Боинг и аэробусов Аз-19 ч.

Реконструкция аэровокзала Ош была проведена в 2012 году. Фасад здания был расширен, была проведена реконструкция зала для местных рейсов. «Режим работы – круглосуточный. Аэропорт Ош имеет три рулежные дорожки. Перрон располагает 14 стоянками. Заведение самолетов на стоянку по необходимости осуществляется машиной сопровождения. Перрон аэропорта на данный момент имеет общую площадь 59200 кв. м. ИВПП имеет длину 2814 м, а в ширину 45 м» [4, с. 3].

На сегодняшний день в Кыргызстане функционируют 18 аэропортов. Собственником аэропортов является государство. Международный аэропорт Манас связывает столицу страны Бишкек со многими странами мира. Второй международный аэропорт Ош. В нашей стране зарегистрированы более 30 авиакомпаний, среди них Air Bishkek, Air Kyrgyzstan, Pegasus Asia, Itek-Air, Sky Bishkek, Ош-Авиа, Star-Jet.

Международный аэропорт **«Ош»** способствует удовлетворению потребностей населения в авиационных услугах, обеспечивая безопасность жизни, здоровья, имущественных интересов пользователей, с соблюдением действующих международных, отечественных условий, норм и правил функционирования аэропортов.

Литература:

1. Интернет ресурсы: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%>
2. Центральный государственный архив политической документации КР, Ф. 20. Оп. 6. Д. 16. Лл. 5-6.
3. Энциклопедия: Киргизская Советская Социалистическая Республика. - Фрунзе, 1982. - С. 239.
4. Центральный государственный архив политической документации КР, Ф. 2. Оп. 7. Д. 302. Лл. 12-14. Протокол №6 заседания Бюро областного комитета КП/б/ Киргизии. - С. 57-78.
5. Газета «Ленинский путь», №16. – 1976.
6. Крыжановский Г.А. Проблемы эксплуатации и совершенствования транспортных систем: Сборник научных трудов Академии гражданской авиации. Т. 6. 4.2 / Под ред. Г.А. Крыжановского. - СПб.: Академия ГА, 2001.
7. Кузнецов А.А. Инвестиционное обеспечение развития гражданской авиационной деятельности в России. - М.: Экономика, 2005.
8. Лебедева М.Ю. Правовое регулирование хозяйственной деятельности в гражданской авиации. - СПб.: Академия ГА, 1998.
9. Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях. - М., 1984. - С. 120.

Рецензент: д.и.н., профессор Нурунбетов Б.
