

ТРАНСПОРТ И МАШИНОСТРОЕНИЕ

УДК.: 629.3.072.8(23.0)

**АКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЮГА КЫРГЫЗСТАНА
КАК ОСНОВА ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ**

Абидов Абдыкадыр Омарович, д.т.н., профессор, ОшТУ им. М.М. Адышева, Кыргызстан 714018, г.Ош, ул. Исанова 86, тел. 996 773 208 541

Атамкулов Улан Токтогазыевич, к.т.н., доцент, ОшТУ им. М.М. Адышева, 714018, г.Ош, ул. Исанова 86, тел.996 772 750 808, e-mail: aut75@rambler.ru

Абдиматов Улан Исаевич, ст. преподаватель ОшТУ им. ММ Адышева, 714018, г.Ош, ул. Исанова 86, тел.996 772 148 243, e-mail: ulan_a_i@mail.ru

Аннотация. В данной статье даны значение и развитие международных автомобильных перевозок в Кыргызской Республике, а также роль транспортных коридоров юга Кыргызстана в развитии транспортного сектора.

Ключевые слова: транспортный коридор, транспорт, транзит, перевозка, транспортная сеть, транспортный потенциал.

**ACTIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT CORRIDORS OF THE SOUTH OF
KYRGYZSTAN AS A BASIS OF INCREASE OF THE TRANSIT POTENTIAL OF THE
COUNTRY**

Abidov Abdykadyr Omarovich, Doctor of technical sciences, professor, OshTU named after M.M. Adyshev, Kyrgyzstan 714018, Osh city, Isanov street 86, phone 996 773 208 541

Atamkulov Ulan Toktogazievich, Ph.D., Associate Professor, OshTU named after M.M. Adyshev, Kyrgyzstan 714018, Osh city, Isanov street 86, phone 996 772 750 808, e-mail: aut75@rambler.ru

Abdimatov Ulan Isaevich, Senior Lecturer, OshTU named after M.M. Adyshev, Kyrgyzstan 714018, Osh city, Isanov street 86, phone 996 772 148 243, e-mail: ulan_a_i@mail.ru

Annotation. In this article, the importance and development of international road transport in the Kyrgyz Republic and the role of transport corridors in the south of Kyrgyzstan in the development of the transport sector are given.

Keywords: transport corridor, transport, transit, transportation, transport network, transport potential.

Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. А при интеграции в мировую экономику, потребность в высокоэффективной транспортной системе еще более усиливается.

Диверсификация внешней торговли и интеграция Кыргызстана в мировую экономику требуют адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала Кыргызстана как транзитной державы, развития экспорта транспортных услуг и повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков. В нашей республике с ее маленькой, но горной территорией именно транспорт объединяет в единый комплекс буквально все отрасли экономики. Именно транспорт обеспечивает не только нормальную жизнедеятельность государства, но и его национальную безопасность и целостность.

Ускорение процессов интеграции и глобализации выдвигает качественно новые требования к Кыргызстану для формирования транзита через свою территорию, создавая благоприятные условия для развития транзита и повышения его качества. Для развития и эффективного использования транзитного потенциала нашей республики хорошей предпосылкой является зарождение новых грузопотоков между Европой и Азией, чему способствует транзитные коридоры Европа-Кавказ-Азия (TRASECA) и Центрально-Азиатского экономического сотрудничества (ЦАРЕС) рис. 1.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят, о том, что основные финансовые и товарные потоки в будущем будут сосредоточены в треугольнике США - Европа - Юго-Восточная Азия и Китай. По оценкам экспортеров, с начала XXI века, объем перевозок между Европой и Азией, по сравнению 90-х годов XX века, увеличится в 9 раз. К примеру, на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), приходится 60% глобального мирового производства и 40% мировой торговли.

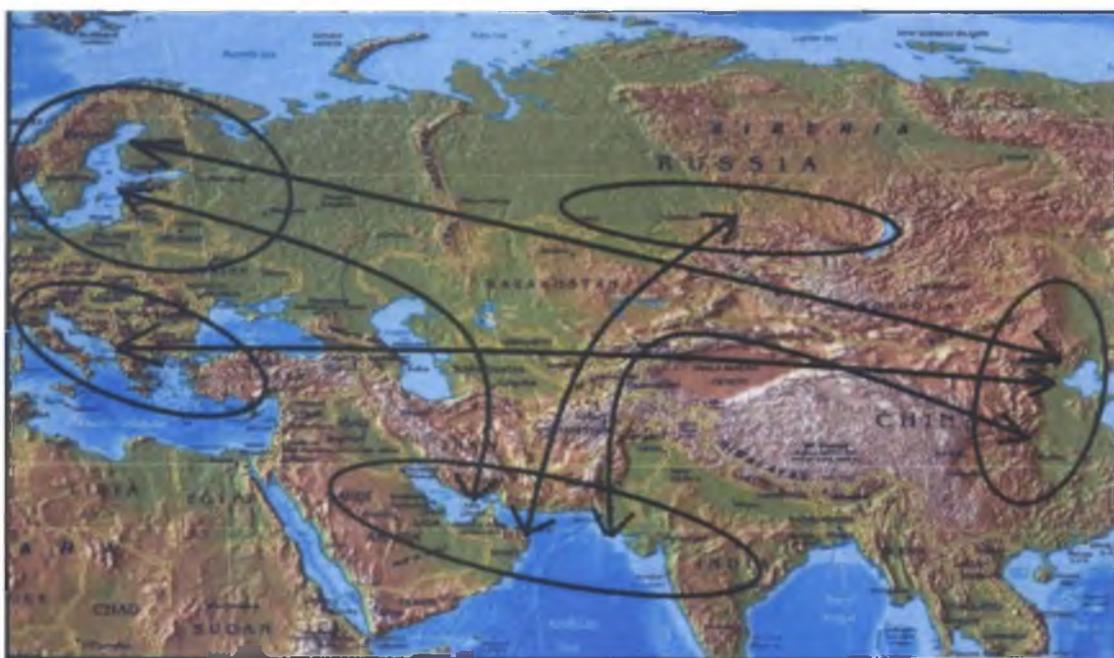


Рис.1. Основные направления торговых потоков вокруг ЦАРЕС

Транспортный коридор TRASECA (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) представляет собой возрождение одного из известнейших исторических маршрутов – Великого Шелкового Пути. Свое начало коридор берет в странах Восточной Европы (Болгария, Румыния, Украина), пересекает Турцию, затем через транспортную сеть стран Южного Кавказа и из Азербайджана посредством Каспийских паромных переправ маршрут TRASECA выходит на железнодорожные сети государств Центральной Азии Туркменистана и Казахстана. Далее через Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан достигает границ Китая и Афганистана. Развитие нового транспортного коридора, способствовало формированию эффективного транспортного потенциала, который позволяет обеспечивать все возрастающие грузопотоки из Азиатско-Тихоокеанского региона в Центральную Азию, Закавказье и Западную Европу.

На современном этапе, на всем протяжении коридора TRASECA ведется строительство новых автомобильных и железных дорог. Одновременно идут работы по восстановлению существующих автодорог и железных дорог, реконструкции мостов и портов, а также создаются новые мосты, порты и другая транспортная инфраструктура. Разрабатываются и определяются соответствующие единые тарифные правила и единая

правовая база. Участники проекта TRACECA присоединяются к международным конвенциям и соглашениям. Для развития мультимодального транспорта создается необходимая транспортная инфраструктура и одновременно идет подготовка существующих кадров для осуществления международных перевозок.

Международные перевозки автомобильным транспортом в нашей стране начали развиваться с 1993 года. В целях развития международных автоперевозок и участия в них отечественных перевозчиков, заключены соглашения о международных автомобильных сообщениях с 18 государствами дальнего и ближнего зарубежья.

Географическое положение Кыргызстана в Центрально-Азиатском регионе, создает благоприятные предпосылки для использования существующих транспортных коридоров, как транзитных, а также дальнейшее их развитие видится именно в максимизации транзита и предоставлении высококачественных услуг.

Протяженность автомобильных дорог международного значения 4160 километров, из них более 1600 километров входят в субрегиональную транспортную систему Азиатских и Европейских дорог и международных дорог СНГ. Несмотря на то, что автомобильные дороги (таб.1) международного значения составляют в пределах 22% от дорог общего пользования, на них приходится свыше 60% автотранспортных перевозок.

Таблица 1. Протяженность автомобильных дорог

№	Дороги	Всего,км	Удельный вес, %
1	Дороги общего пользования	18803	100
2	В том числе дороги международного значения	4160	22,12
3	В том числе дороги государственного значения	5652	30,06
4	В том числе дороги местного значения	8991	47,82

На сегодняшний день общественно-значимыми являются факторы ускорения и регулярности доставки грузов автомобильным транспортом. Поэтому производители ориентируются на перевозки по автомобильным дорогам не только на ближние, но и на дальние расстояния.

На данном этапе, проанализировав грузопотоки по автомобильным дорогам нашей республики, можно выделить следующие международные транспортные коридоры:

1. Бишкек – Нарын – Торугарт – граница с КНР.
2. Бишкек – Алматы.
3. Ош – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР.
4. Граница с Таджикистаном – Карамык – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР.
5. Бишкек – Ош – Андижан.
6. Бишкек – Чалдовар – граница с Казахстаном.
7. Суусамыр – Талас – Тараз.
8. Ош – Исфана – граница с Таджикистаном.
9. Балыкчы – Чолпон-Ата – Тюп – Кеген – граница с КНР.

В международном плане, высока роль автодороги Бишкек – Ош, которая активно вовлечена в процесс международной интеграции, как в рамках пяти государств Центральной Азии, так и в рамках государств Организации Экономического Сотрудничества, которая объединяет десять государств Южно-Азиатского субконтинента.

Развитие ее в южном направлении – Ош – Сары-Таш – Иркештам, Ош – Сары-Таш – Карамык, Ош – Баткен - Исфана до границ с Китаем и Таджикистаном, дает возможность выхода к морским портам Пакистана и в страны Юго-Восточной Азии. В зону интересов

этого коридора попадают, в первую очередь, соседние страны Узбекистан, Таджикистан и Китай (таб. 2).

Важность этих коридоров заключается еще в том, что Сары-Таш является важным транспортным узлом республики и региона в целом, так как от Сары-Таша имеются ответвления, обеспечивающие проезд:

- в южном направлении это ответвление Сары-Таш – Кызыл-Арт – Хорог – Иркештам – Файзабад, который дает выход через территорию Таджикистана в Афганистан;
- в юго-западном направлении это ответвление Сары-Таш – Карамык – Комсомолабад – Душанбе – Файзабад;
- а также в юго-западном направлении ответвление дает выход в приграничный город Узбекистана на границе с Афганистаном – Термес, и далее выход в Туркменистан, Иран и в Турцию к морским портам.

Таблица 2. Объем внешней торговли КР по Таджикистану и Китаю

Наименование страны	ИМПОРТ			ЭКСПОРТ		
	вес-нетто (тонн)	тыс. \$ США	тыс. сом	вес-нетто (тонн)	тыс. \$ США	тыс. сом
Таджикистан						
2007	8893,74	2144,87	80328,22	164004,03	28192,30	1044180,30
2008	10 284,25	3 298,79	119 835,98	175 056,80	25 891,43	948 970,43
2009	12 808,59	3 535,65	151 904,24	29 808,89	14 903,28	642 226,72
2010	2 032,75	2 648,30	122 598,42	56 569,34	13 362,34	614 699,85
2011	930,13	946,27	43 190,56	179 514,11	34 657,33	1 592 424,5
Китай						
2007	605968,15	360706,81	13378966,78	112402,38	74867,30	2791710,31
2008	717 926,36	480 262,28	17 652 176,5	122 211,71	44 564,60	1 618 193,5
2009	504 509,04	445 048,91	19 134 781,2	504 49 986,52	19 574,48	842 740,30
2010	398 855,40	502 456,05	23 202 051,8	398 80 933,31	29 239,55	1 352 437,3
2011	519 764,49	656 203,60	30 136 381,9	519 817,66	31 808,85	1 464 338,8

А это в свою очередь будет способствовать интеграции Кыргызстана в мировую экономику, посредством увеличения транзитных перевозок грузов и пассажиров.

Как свидетельствует зарубежный опыт, качественного «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам, в частности, за счет расширения освоения логистического мышления и принципов логистики. Ведь по своей сути транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, и обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка.

В перспективе именно логистика даст возможность многим отечественным транспортным предприятиям поправить свои финансовые дела на внутреннем и внешнем рынках, повысить рейтинг, объемы перевозок и, наконец, избавиться от унижительной роли субподрядчиков ведущих иностранных фирм там, где их возможности гораздо выше.

Ведь сегодня доля кыргызских перевозчиков в общем объеме перевозок, выполняемых отечественными и иностранными организациями и фирмами, по данным АСМАП, находится на уровне 30-35%, что не соответствует их реальному потенциалу.

Внедриться и освоить южные коридоры один из путей увеличения доли перевозок отечественных перевозчиков на транспортном рынке. Спрос на экспорт транспортных услуг в мире к 2020 г. может достичь показателя в 8-9 млрд долл. в год. Быть готовым предложить конкурентные, более выгодные условия потенциальным клиентам на столь перспективном рынке важная и решаемая задача. А иностранные перевозчики при использовании южных коридоров по сравнению с традиционными окружными маршрутами, могут получать экономию до 600 долл. за контейнер это весьма важный аргумент в пользу транзитов через Кыргызстан.

Таким образом, в международной системе транспортных связей Кыргызстан можно охарактеризовать, как транзитная страна в Центральном – Азиатском регионе, которая активно включилась в систему гигантского моста между странами Европы и Азии. А активное развитие коридоров юга нашей страны и их участие в конкуренции между транспортными коридорами будет иметь большое положительное значение, так как это приведет к снижению транспортных расходов и развитию международной торговли.

Список литературы

1. «Программа развития отраслей МТнК КР на 2009-2011гг». - Бишкек, Министерство транспорта и коммуникации КР, 2009.
2. Самухин О., Рахимов К., Рахимов Б., Айтуганов Б., Конгурбаев Р. Финальный отчет по исследованию: «Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан». – Бишкек, 2010.
3. www.POLPRED.com- «Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике»