

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ****PERSPECTIVES OF INTERNATIONAL AUTOMOBILE TRANSPORT IN KYRGYZ  
REPUBLIC**

*Эл аралык жүк ташуулардын, унаа жолдорундагы, эл аралык транспорт коридорлорундагы жүк агымдарынын, автотранспорт тармагынын абалына жана өнүгүүсүнө анализ берилген.*

**Ачык сөздөр:** жүк айлануу, жүк агымы, унаа коридору, эл аралык жүк ташуу, транзиттик ташуулар.

*Проведен анализ состояния и развития международных автомобильных перевозок и существующих международных транспортных коридоров, грузопотоков по автомобильным дорогам и задач развития автотранспортной отрасли.*

**Ключевые слова:** грузооборот, грузопоток, транспортный коридор, международные автомобильные перевозки, транзитные перевозки.

*An analysis development of international road transport, existing international transport corridors traffic on the road, the vehicle fleet of the Republic on the schedule of their operation and tasks of development of the road transport industry.*

**Keywords:** the turnover of goods, cargo, transport corridor, international road transport, transit.

В силу своего уникального положения Центральная Азия способна соединить не только условные Восток-Запад и Север-Юг, но и превратиться в один из важнейших узлов мировой торговли. Для дальнейшего развития транспортно транзитного потенциала региона есть все необходимые предпосылки. Государства Центральной Азии стремятся интегрироваться в международные геоэкономические структуры, решить общие для них экономические и торговые проблемы, сохранить стабильность и развивать всестороннее сотрудничество.

В случае реализации проектов, связанных с возрождением Великого Шелкового пути, центральноазиатские страны могут в полной мере использовать свое географическое положение и превратиться в важную транзитную артерию между двумя экономическими гигантами ЕС-КНР. При этом помимо преодоления географической изоляции, поскольку актуальной остается проблема закрытости региона и зависимости от стран, обеспечивающих им доступ к мировым рынкам, государства Центральной Азии получают возможность диверсифицировать источники государственных доходов, создать новые отрасли экономики и снизить зависимость от экспорта сырья /1/.

В силу своего геополитического положения и размера Кыргызская Республика вынуждена искать баланс между транзитными интересами сопредельных государств, одновременно отстаивая свои приоритеты в создании транспортных коридоров.

Автомобильная инфраструктура является важнейшей частью транспортной системы Кыргызской Республики. Это объясняется преимущественно горным ландшафтом страны, когда только автомобильные дороги могут соединить районов, разделенных горными хребтами. Они также обеспечивают выход в сопредельные государства.

Кыргызская Республика планирует развивать существующие и перспективные транспортные коридоры по следующим направлениям (рис. 1):

- Казахстан (Бишкек-Чалдовар, Бишкек-Алматы);
- Узбекистан (Бишкек-Ош-Андижан);
- Китай (Бишкек-Нарын-Торугарт, Карамык-Сарыташ-Иркештам, Ош- Сарыташ-Иркештам, Ош-Исфана).

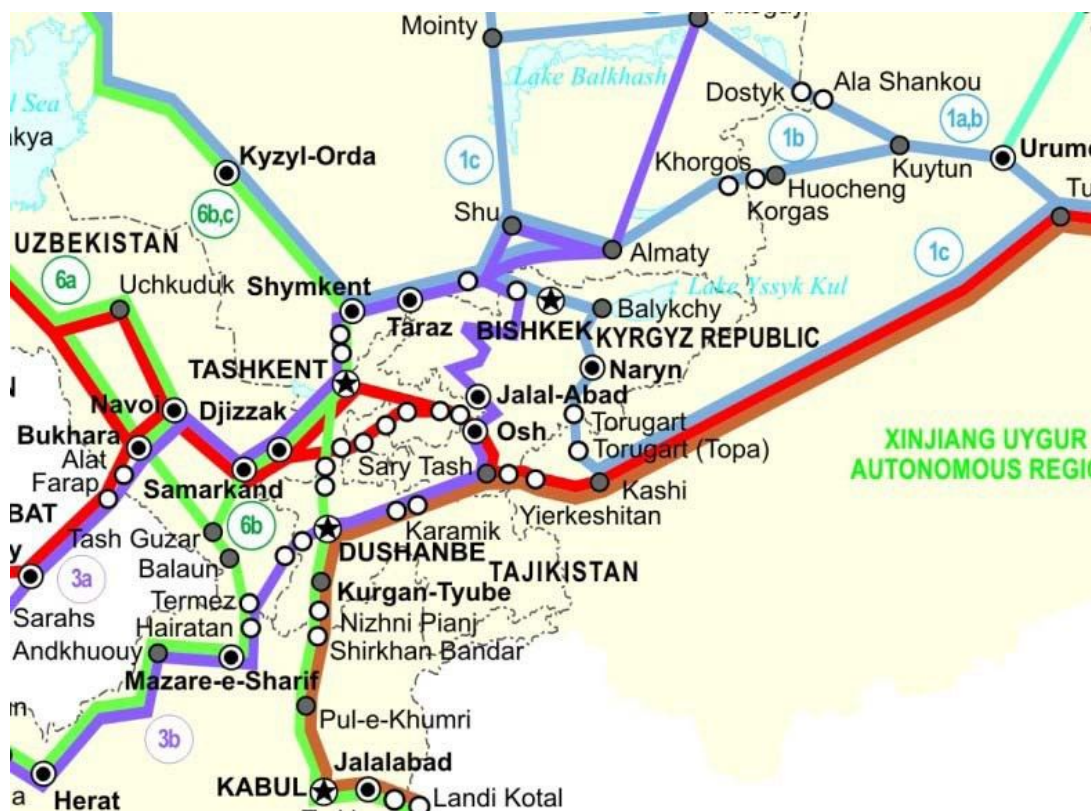


Рис. 1. Транспортные коридоры ЦАРЭС, проходящие через Кыргызстан

сообщение является интенсивным и связывает Кыргызстан со странами Европы и Персидского залива, СНГ и Юго-Восточной Азии. Товары в Европу, из Европы могут быть доставлены в срок от 15 до 25 дней в зависимости от пункта назначения. В стране 97% грузов перевозится автомобильным транспортом, и развитие автомобильных дорог в Кыргызстане является делом первостепенной важности. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 34000 км, включая 8810 км дорог общего пользования и 15190 км в населенных пунктах, в том числе:

- Автодороги международного значения - 4163,0 км.
- Автодороги государственного значения - 5678,0 км.
- Автодороги местного значения - 8969,0 км.

В теории и практике прогнозирования транспортного комплекса большое внимание уделяется составлению прогнозных оценок грузоперевозок. Одним из наиболее распространенных методов, применяемых в этой области, является прогнозирование на основе коэффициента перевозимости [2]. Коэффициент перевозимости грузов (продукции) ( $K_{пер}$ ) представляет собой соотношения объемов перевозок продукции и объемов ее производства. Прогнозное значение грузоперевозок ( $P_{пр}$ ) вычисляется по формуле:

$$\sum P_{пр} = K_{пер} \sum Q_{пр}$$

Где  $\sum Q_{пр}$  - прогноз производства товарной продукции.

Технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан

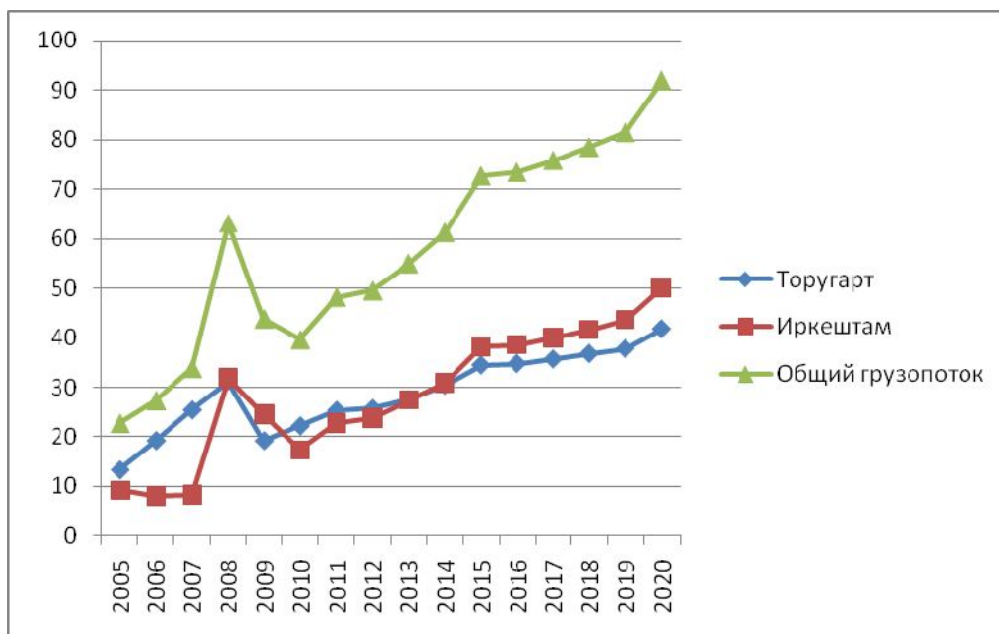


Рис. 2. Базовый формальный прогноз грузопотока на 2010-2020 гг., тыс. ДФЭ

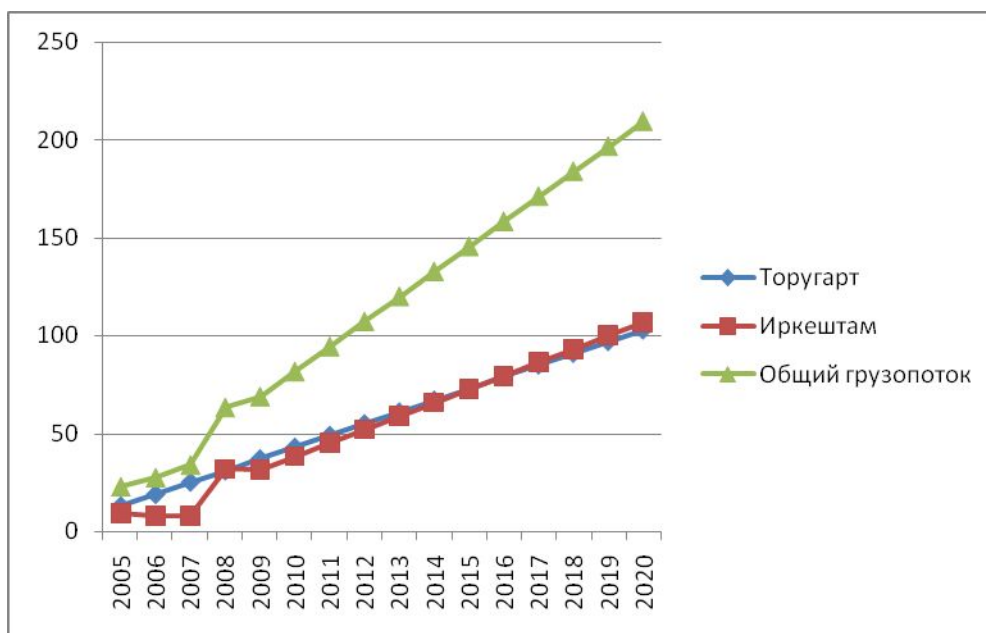


Рис. 3. Прогноз грузопотока на 2009-2020 гг. (Формальная линейная экстраполяция данных по грузопотоку за 2005-2008 гг.), тыс. ДФЭ

С Китайской Народной Республикой за годы независимости Кыргызстан заключил более десяти государственных инвестиционных соглашений на сумму 1,812 млрд. долларов (не считая гранты) в том числе реабилитацию дорожной инфраструктуры, в частности, автодороги Ош-Сары-Таш-Иркештам, а в последние годы автомагистрали Бишкек-Нарын-Торугарт.

На сегодняшний день наиболее перспективным направлением для строительства между Кыргызстаном и Китаем остается китайская концепция «Один пояс, один путь». В число этих направлений концепций можно отнести:

- Модернизация сети существующих железных и автомобильных дорог для транзита китайских товаров в Европу, на Кавказ и на Ближний Восток;
- Строительство новых железнодорожных и автомобильных дорог, трубопроводов и логистической инфраструктуры.

## Список литературы

1. Ордабаев А. Геополитика транспортных коридоров в Центральной Азии, ИМЭП при фонде первого президента Республики Казахстан [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.nauka.x-pdf.ru/17ekonomika/162192-1-aset-ordabaev-geopolitika-transportnih-koridorov-centralnoy-azii-doklad-aprel-201-institut-mirovoy-ekonomiki-po.php>
2. Куприянова Г.В. Развитие системы прогнозирования спроса на перевозки железнодорожным транспортом [Текст] / Г.В.Куприянова // Дисс.... канд.экон.наук, - М.: 2003. – 156 с.