

ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТРУКТУРЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗОК В ГОРНЫХ РАЙОНАХ КЫРГЫЗСТАНА

А.Б.НЫШАНБАЕВА

Бул макалада Кыргызстандын тоолуу райондорунда айыл-чарба жүктөрүн ташууда автомобилдин жүрүүчү курамдын структурасын түзүүнүн этаптары каралды.

В данной работе рассмотрены вопросы формирования структуры автомобильного подвижного состава при перевозке сельскохозяйственных грузов в горных районах Кыргызстана.

In given article stages of formation of structure and structure of an automobile rolling stock for agricultural transportations of mountain areas of Kyrgyzstan are considered.

Решающую роль в формировании путей сообщения республики играют как объективные факторы, связанные с разнообразием климатических зон и мест концентрации природных ресурсов, так и обусловленные спецификой территориального развития, в частности, размещение промышленных производств и очагов компактного проживания населения, степень хозяйственного основания отдельных регионов, их производственная специализация и взаимная кооперация. Население на границах республики размещено также неравномерно: 63 % его сосредоточено в обжитом северо-восточном регионе, территория которого составляет менее 30 % общей территории Кыргызстана. Соответственно и плотность населения колеблется в значительных пределах: при средней плотности по республике 9,5 чел./км² в северо-восточном регионе она достигает 15 чел./км², в 4 раза превышая аналогичный показатель по южному региону.

С учетом территориальной разобщенности производящих и потребляющих центров и преобладания в товарной структуре межрегионального обмена топливно-сырьевых ресурсов основная нагрузка по обслуживанию межрегиональных экономических связей (10-12 %) в условиях Кыргызстана приходится на железнодорожный транспорт.

Из других видов транспорта наиболее важное значение в межрегиональных перевозках имеет автотранспорт, например, объем перевозки грузов автомобильным транспортом составил в 2007 году 158,2 млн тонн, наличие грузовых автомобилей,

включая индивидуальных владельцев – 31,1 тыс. единицы. Эти показатели в 2006 году составили 151,1 млн тонн. Таким образом, за один год прирост показателей составляет соответственно 7,1 млн тонн.

В современном обществе очень немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи транспорта, обеспечивающего заполнение географических разрывов между сферами производства и потребления.

Таблица 1

Импорт грузовых автомобилей

Годы	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Количество автомобилей	6992	9889	12681	16651	23576
Стоимость, млн долларов США	82,0	104,2	164,2	300,9	408,4

В результате на дорогах появилось большое количество иномарок разных годов выпуска и разного технического состояния. Например, возрастная структура парка автотранспорта отраслей экономики республики относительно грузовых автомобилей составляет: находящиеся в эксплуатации от 5 до 8 лет – 6,3 %, от 8 до 10 лет – 11,8, от 10 до 13 лет – 27,6 и свыше 13 лет – 41,5 %, специальных автомобилей – соответственно 8,8; 10,6; 19,8 и 39,1 %.

Несмотря на большие косвенные затраты (41,8 в 2005 году и 31,6 в 2006 году) и негативные воздействия на окружающую среду автотранспорт субсидируется обществом исходя из потребности рынка /15/.

Транспортная деятельность представляет собой часть экономической деятельности, которая направлена на повышение степени удовлетворения потребностей общества посредством изменения географического положения товаров и людей. Во многих случаях он выступает как катализатор, повышая уровень активности экономических процессов.

Таблица 2

Расходы предприятий автотранспорта

2006 г.	Всего расходов	Налог и др. обязательные платежи в бюджет	Материальная база	Оплата труда	Аренда	Прочие расходы
млн сом.	70505,8	2115,8	30118,5	14293,1	1719,1	22259,3
в процентах	100,0	3,0	42,7	20,3	2,4	31,6

Также в Кыргызстане имеются все объективные предпосылки и преимущества для динамичного развития транзитного потенциала, международных перевозок: возможность совершенствования нормативно-правовой основы и институциональной базы для организации международных и транзитных перевозок, наличие разветвленной национальной транспортной сети, магистральной железнодорожной линии и активное развитие внешней связи страны и международного сотрудничества.

В условиях вступления Кыргызстана в ВТО отечественным организациям, оказывающим логистические услуги, необходимо учесть международный опыт и практику организации и управления цепью поставок и тот уровень обслуживания, который потребители действительно хотят получить и за который они готовы платить. Необходимо учесть, что ключевым фактором здесь выступает время выполнения заказа.

Система логистического управления цепью поставок грузов при этом выступает четким барометром уровня развития интеграции национального и мирового хозяйства. Цель поставок в условиях международной интеграции диктуется стремлением повысить производительность грузоперевозок, обеспечивая сохранность грузов и повышая конкурентоспособность с учетом стратегии развития и глобализации мировой экономики.

В настоящее время в Кыргызстане и в странах СНГ развивается транспортно-технологическая система смешанных и интермодальных перевозок в международном сообщении, включающих комплекс взаимосвязанных операций и факторов производства в логистической системе: технических, технологических, экономических, коммерческо-правовых, таможенных и организационных режимов. Следует учесть, что при этом система логистического управления поставок дает возможность достичь максимальной эффективности в доставке грузов на каждом полигоне маршрута за счет снижения максимальных транспортных и организационных издержек.

При оценке перспектив освоения перевозок необходимо учитывать не только прямые затраты, идущие на содержание и развитие транспортной системы и узлов, закупки подвижного состава, на его модернизацию и др., но и косвенные затраты, которые предприятиями, особенно частными, не принимаются во внимание, но дорого обходятся

обществу, нанося ущерб здоровью людей и состоянию окружающей среды. По оценкам ученых и исследователей, косвенные затраты на транспортную систему значительно превышают размер средств, полученных от сборов за использование автодорог, за экологию и налоги.

С другой стороны, с реализацией индустриально-инновационной политики, с развитием производств более высокотехнологичных товаров и продукции роль автомобильного транспорта значительно возрастает. Это приведет к неизбежному росту интенсивности движения с возможным переходом части объемов перевозок с других видов транспорта. Данный процесс будет протекать естественным образом, являясь неотъемлемой частью рынка, регулируемого принципами здоровой конкуренции между отдельными видами транспорта.

Новые технологии перевозок грузов и логистическая организация цепи поставок в современных условиях снижают себестоимость товаров за счет сокращения затрат на перемещение товарно-материальных потоков от мест их производства до мест потребления. При этом происходит оптимизация объемов и масс запасов сырья и продукции в производстве и логистических затрат на операции снабжения и сбыта при полном качественном удовлетворении потребителей товаров и услуг в полной цепи поставок.

Новые технологии транспортирования по критериям эффективности перевозок: высокая скорость в цепи доставок, надежность и сохранность грузов в цепи поставок, безопасность перевозок и внедрение в системе управления перевозками логистических технологий, а также управления поставками грузов по варианту от двери до двери и точно в срок. Тем самым клиентам дается возможность снизить объем складских операций и во многих случаях отказаться от них, повышая оборачиваемость капитала и эффективность бизнес-процесса в целом. Необходимо также учесть, что, несмотря на имеющиеся недостатки, технологии перевозок «бегущее шоссе» (перевозка избыточного нетоварного веса-тяга, полуприцепа и водителя, с созданием ему необходимых условий во время пути) находят спрос в странах Восточной Европы, поскольку здесь действует огромное число мелких автопредприятий, экономится число необходимых тягачей и персональных водителей. «Бегущее шоссе» часто используется для доставки грузов в труднодоступные для транспортировки районы, когда оказывается более экономичным провезти груз через железнодорожные магистрали вместо проведения длинного серпантина по горной дороге.

С учетом этого техническая политика в области автотранспорта в ближайшей перспективе должна быть направлена преимущественно на совершенствование технических параметров подвижного состава и повышение технических требований к

качеству эксплуатационных, топливно-смазочных материалов и запчастей. Это создаст предпосылки для насыщения республики более экономичным и совершенным с точки зрения безопасности и экономических параметров подвижным составом.

Важными направлениями обеспечения необходимого качественного уровня подвижного состава являются адаптация правил технической эксплуатации к новым рыночным условиям и соответствующая реорганизация системы технической эксплуатации и технического обслуживания автомобилей на основе современных средств и технологий диагностики с созданием действенной системы государственного контроля за состоянием автотранспортной техники и обеспечением защиты прав потребителей автотранспортных услуг.

За последние 5-6 лет в экономике Кыргызстана произошло значительное оживление с достижением годовых темпов роста порядка 8-10 %. В этот период определенные ресурсы были направлены на восстановление инфраструктуры общенационального значения. Многие социально-экономические индикаторы развития экономики достигли докризисного уровня, свидетельствуя о необходимости приведения количественного и качественного состояния транспортной инфраструктуры в соответствие с перспективной потребностью.

Учитывая тенденции социально-экономического развития страны, прогнозируется, что на автомобильном транспорте к 2012 году, по данным экспертов, грузооборот возрастет с 33 до 55 млрд тонно-километров.

Дальнейший рост объемов перевозок на автомобильном транспорте будет связан с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности, расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий и месторождений полезных ископаемых, расширением международной торговли, развитием транзитных перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории Кыргызстана.

Динамичное развитие экономики республики за последние годы отразилось на темпах роста интенсивности движения и объемах грузовых перевозках на автомобильных дорогах страны. Сегодня на большей части сети дорог республиканского значения интенсивность движения в пределах 1000-4000 автотранспортных средств в сутки и продолжает увеличиваться на 7-8 % в год.

С другой стороны, в последние годы на транспорте, как и в других отраслях экономики нашей страны, возникли достаточно сложные проблемы, связанные с переходом радикально изменяющейся отраслевой структуры к рынку, с развитием методов управления и организации функционирования предприятий, а также с острой

необходимостью повысить экономическую эффективность производственно-финансовой деятельности.

Таблица 3

Основные экономические показатели автотранспортных показателей страны на 01.01.2007

г.

1. Доход (убыток) от обычной деятельности предприятий и организации транспорта, млн сом.					
2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	
1782,96	905,0	1244,3	2779,9	2501,1	
2. Рентабельность, в процентах					
6,8	3,3	4,3	4,4	3,2	
3. Удельный вес убыточных предприятий и организаций транспорта, в процентах					
42,0	44,4	39,9	36,9	31,1	
4. Формирование доходов предприятий и организаций в 2006 году основной деятельности. Всего доходов, в том числе от основной деятельности					
млн сом		74638,2			69049,6
5. Структура расходов предприятий транспорта в 2006 году					
Всего	Налоги и обязательные платежи	Материальные затраты	Оплата труда	Арендная плата	Прочие расходы
100,0	3,0	42,7	20,3	2,4	31,6

Транспорт относится к инфраструктурным отраслям, а особенность предприятий, принадлежащих к этим отраслям, состоит в том, что их продукция имеет всеобщий характер. Если предприятия базисных отраслей поставляют свою продукцию, как правило, ограниченному числу потребителей, то производственные связи предприятий отраслей инфраструктуры гораздо шире. Транспорт обслуживает деятельность производителей, поскольку произведенный ими продукт только тогда становится годным для потребления, когда он доставлен потребителю. Массовым потребителем транспортных услуг является население страны. Таким образом, социально-экономическое развитие предприятий транспорта имеет расширенное значение как для удовлетворения потребностей предприятий базисных отраслей, так и непосредственно для повышения качества жизни населения в определенном регионе и в стране в целом.

В настоящее время деятельность автоперевозчика, с одной стороны, регулируется государственными нормативно-правовыми актами, а с другой – определяется конкурентной рыночной средой, в которой работает данная организация.

Длительный опыт работы транспорта в рыночных условиях в экономически развитых странах мира показал, что регулирование транспортной деятельности необходимо по следующим основным причинам: необходимость поддержания общественной безопасности как с точки зрения безопасности дорожного движения, так и для гарантий функционирования экономики и ликвидации чрезвычайных происшествий; высокий уровень естественного монополизма на транспорте; жесткая конкуренция на рынке автомобильных перевозок; необходимость перераспределения прибыли в обеспечивающую автомобильные перевозки инфраструктуру (дороги, организации дорожного сервиса и т.п.); выполнение обязательств по межгосударственным соглашениям; существенное социальное значение транспорта.

Однако пропускная способность ряда важнейших автомобильных дорог республиканского значения уже сейчас не соответствует фактической интенсивности движения. При этом интенсивность движения автотранспорта на дорогах Кыргызстана значительно ниже, чем в европейских странах.

Там, где сеть автомобильных дорог не получила должного развития, стоимость предоставления населению социальных услуг в 2-3 раза выше, чем в регионах с развитой инфраструктурой.

Помимо внутренних транспортных потребностей, дорожная инфраструктура выполняет функции межнационального и межгосударственного транспортного моста, удовлетворяя потребности в международных и транзитных перевозках.

В современных условиях дорожная отрасль должна планировать свое развитие таким образом, чтобы полностью удовлетворить существующий и перспективный спрос на услуги автодорожной инфраструктуры со стороны пользователей.

Новые требования к качеству автомобильных дорог и уровню придорожного сервиса ставят перед автодорожной отраслью новые задачи. Многогранность данной проблемы требует проведения последовательной государственной политики развития автомобильных дорог.

В ходе реализации Госпрограммы намечается завершение работ по строительству, реабилитации, капитальному и среднему ремонту участков автомобильных дорог республиканского значения общей протяженностью 11346 км и 45 мостов из предусмотренных Госпрограммой 16487 км и 65 мостов.

Автомобильные дороги существенным образом влияют на уровень экономической активности регионов, обеспечивают доступ к рынкам сбыта продукции, а также значительно расширяют возможности трудоустройства населения, а их отсутствие имеет крайне негативные социальные последствия в сельской местности и порождает у населения чувство оторванности от цивилизации.

Поэтому в условиях социально-экономического развития страны сфера применения автомобильного транспорта интенсивно расширяется.

Список литературы

1. Кыргызстан в цифрах /Нацстатком Кыргызской Республики. – Бишкек, 2009.
2. Нусупов Э.С. Темпы автомобилизации и проблемы безопасности дорожного движения //Наука и новые технологии. – 2009. – № 6.