

**УДК: 656.025**

## **ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК.**

**КУРМАНОВ У.Э.**  
[izvestiya@ktu.aknet.kg](mailto:izvestiya@ktu.aknet.kg)

*В статье рассматривается краткий анализ состояния транзита грузов через Кыргызстан*

Рост транзитных перевозок повышает эффективность использования провозных резервов национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Следствием роста транзитных перевозок должно стать увеличение бюджетных поступлений, доходов транспортных организаций и их эффективное развитие. Потoki товаров и услуг, капиталов и людей, системы коммуникаций и информации, деятельность международных экономических и финансовых организаций и корпораций образовали «ткань», в которую большей или меньшей степени вплетены все без исключения экономики развитых и развивающихся стран.

В отличие от транзита по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, для Кыргызстана в большинстве случаев приходится искать консенсус между интересами нескольких транзитных стран. Заключение межправительственных соглашений, присоединение к действующим международным конвенциям и договорам, выработка единой межгосударственной стратегии позволяют избежать напряженности в международных отношениях, связанной с конкуренцией суверенных государств, по территориям которых проходят альтернативные маршруты. Какие бы политические и экономические изменения ни происходили, избранный, развитый и закреплённый на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим фактором.

Для этого необходимо анализировать и скрупулезно подсчитывать транспортные издержки маршрутов движения товарных потоков, проводить исследование взаимосвязи между развитием транспорта и ростом торговли, уделять внимание анализу и прогнозам политического развития стран и регионов, обладающих большим транзитным потенциалом.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале этого столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия и Китай.

По оценкам экспертов, с начала XXI века объем перевозок между Европой и Азией по сравнению с 1990 годом увеличится в 9 раз. К примеру, на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) приходится 60% глобального мирового производства и 40% – мировой торговли. Уже сегодня только морским путем в трансконтинентальном сообщении «Европа – Юго-Восточная Азия – Европа» осуществляются перевозки на сумму свыше 100 млрд.

долларов в год. Поэтому осуществление международного транспортного сервиса на трансконтинентальной магистрали Европа – Кыргызстан – Китай будет иметь серьезные экономические преимущества как для Китая, так и для Европейских стран из-за сокращения расстояния перевозок по сравнению с транспортировкой грузов из Китая по другим железнодорожным магистралям стран СНГ.

Вследствие этого важнейшая задача Кыргызстана – в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение, став транзитным мостом между Европой и Азией.

### **1. Автомобильные дороги**

В условиях новых экономических и политических реалий для нашей республики крайне актуально решение проблем международных торгово-экономических связей и создание современной инфраструктуры транспортного комплекса.

С расширением межгосударственных экономических связей динамично развивается обмен торговыми потоками между странами, а увеличивающиеся как внутренние, так и транзитные автомобильные перевозки предъявляют повышенные требования к техническому состоянию автомобильных дорог и качеству предоставляемых при этом услуг.

Географическое положение Кыргызской Республики в Центральноазиатском 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 в Кыргызской Республике составляет 34 тысячи километров, из них автомобильные дороги общего пользования – 18 тысяч километров.

В общей сети автодорог особую роль для функционирования экономики играют магистральные дороги международного значения. Практически все дороги стали открытыми для проезда любых видов автомобилей стран ближнего и дальнего зарубежья. Протяженность автомобильных дорог международного значения 4160 километров, из них более 1600 километров входят в субрегиональную транспортную систему азиатских и европейских дорог (ЭСКАТО, ТРАСЕКА) и международных дорог СНГ. Несмотря на то что автомобильные дороги международного значения составляют в пределах 22% от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50% автотранспортных перевозок. Протяженность автомобильных дорог государственного значения составляет 5652 километра, или 30% от дорог общего пользования, и на их долю приходится более 40% автотранспортных перевозок.

Таблица 1.

Дороги	Всего км	в т.ч. по типу покрытия			
		Асфальто- бетонное	Черногравийное	Гравийное	Грунтовое
Дороги общего пользования, км	18803	4972,4	2243	9965,2	1611
Удельный вес, %	100	26,44	11,92	52,29	8,57
В т.ч. дороги международного значения, км	4160	2170	776	1211	-
Удельный вес, %	22,12	11,54	4,13	6,44	-
В т.ч. дороги государственного значения, км	5652	1235	857	3395	160
Удельный вес, %	30,06	6,57	4,56	18,06	0,85
В т.ч. дороги местного значения, км	8991	1567	610	5359	1451
Удельный вес, %	47,82	8,33	3,24	28,50	7,72

На сегодня общественнозначимыми 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. Исходя из существующих грузопотоков по автомобильным дорогам республики можно выделить следующие международные транспортные коридоры:

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

Транзитом по автомобильным дорогам Кыргызстана осуществляются перевозки преимущественно между республиками Средней Азии и Российской Федерации.

## 2. Железнодорожный транспорт

Находясь в "сердце" континента, Центральная Азия является своеобразными воротами в ряду стратегически важных регионов Евразии. На востоке расположены Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР); на юге – Индия, Пакистан и страны Ближнего Востока; на западе и на севере – Турция, Европа, Россия. А расположение Кыргызстана в середине Центральной Азии с точки зрения макроэкономики и географического положения является одним из основополагающих преимуществ, способных принести государству немалые экономические выгоды, и в первую очередь за счет реализации транзитного потенциала.

Транспортировка грузов является ключевым элементом экономики, которая испытывает естественную потребность в обеспечении надежного выхода к рынкам сбыта. Учитывая, что

около половины мирового грузопотока приходится на перевозки из Европы в Азию и обратно, а страны, через которые следует транзит, получают ежегодно от эксплуатации этих маршрутов свыше 1 триллиона долларов США, представляется весьма важным создание транспортного коридора Европа – Азия, проходящего по территории Кыргызстана. В силу складывающейся в настоящее время в регионе политической и экономической ситуации использование в дальнейшем традиционных железнодорожных магистралей (Транссиб, магистраль через Восточный Казахстан) становится, с точки зрения основных пользователей услуг, не всегда целесообразным. Идея о прокладке участка Трансконтинентальной Евразийской железнодорожной магистрали через территорию Кыргызстана дает большие преимущества. Так, активно развивающаяся конкуренция между транспортными коридорами имеет большое положительное значение, так как приводит к снижению транспортных расходов и развитию международной торговли.

По расчетам западных и китайских экспертов-экономистов, при существующих темпах экономического роста Китай уже к 2020 году должен выйти на первое место в мире по основным экономическим показателям и превратится в крупнейшего потребителя и производителя в мире. Следовательно, рынки Запада и Востока будут вынуждены интегрироваться между собой. Сигналом к этому является и недавнее вступление Китая в члены Всемирной торговой организации.

### **3. Воздушный транспорт**

Гражданская авиация нашей республики является составной частью единой транспортной системы. Особая ее роль определяется возможностью обеспечения большей по сравнению с другими видами транспорта скорости перевозок пассажиров, грузов и почты на большие расстояния.

Производственная деятельность авиакомпаний складывается из совокупности видов деятельности, связанных с оказанием услуг в сфере воздушного транспорта:

- *пассажирские перевозки на регулярной и чартерной основе;*
- *грузовые перевозки;*
- *прием и отправка пассажиров и грузов других авиакомпаний;*
- *другие виды деятельности по оказанию авиационных услуг.*

Большое значение для развития транзитного потенциала Кыргызской Республики имеет проектирование и строительство дополнительного грузового терминала в районе международного аэропорта «Манас». Необходимо серьезно, в государственном масштабе, уделить внимание развитию этого проекта. Центральная Азия становится все в большей степени значимым регионом для международной гражданской авиации, ставящей целью для своей деятельности осуществление как пассажирских, так и грузовых авиаперевозок.

Наиболее активные грузовые авиаперевозки осуществляются между развитыми рынками стран Западной Европы и Юго-Восточной Азии. Авиамаршруты для грузовых самолетов между

Европой и Юго-Восточной Азией проложены через страны юго-восточной Европы, Ближнего и Среднего Востока, Индию и далее в страны Юго-Восточной Азии и Океании, так называемый южный маршрут. Протяженность этих маршрутов составляет иногда более 20000 км, и самолеты вынуждены осуществлять несколько транзитных посадок для дозаправки топливом. Укорачивание таких воздушных маршрутов до 10000-12000 км, с одной транзитной посадкой на полпути, уменьшает стоимость грузоперевозки и позволяет авиакомпаниям получать дополнительную прибыль, а также способствует развитию авиагрузового бизнеса, а в случае использования этой посадки как перевалочного грузового авиатерминала авиакомпания экономит еще 7-10%, т. е. всего более 20%.

По своему географическому расположению Кыргызстан можно считать самым оптимальным местом для строительства современного воздушного грузового транзитного терминала.

Транзитный аэропорт на полпути Восток – Запад, Запад – Восток должен служить не просто пунктом дозаправки самолетов, а главным образом сортировочно-перевалочным комплексом для грузов Восток – Запад и Запад – Восток, что фактически приведет к экономически выгодным челночным рейсам самолетов грузовых авиакомпаний.

#### **Список литературы**

1. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов. – Волгоград, Политехник. 2001.
2. Миротин Л.Б., Гудков В., Вельможин А. Грузовые автомобильные перевозки. – М., Горячая линия-Телеком 2007.
3. Официальные данные Министерства финансов и Министерства транспорта и коммуникаций КР.