

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КЫРГЫЗСТАНА

Калманбетова А.Ш.

Кыргызского национального аграрного университета, Бишкек, Кыргызстан

Аннотация: Рассмотрена транспортную отрасль республики, имеющая шансы стать важным маршрутом в перевозке грузов по транспортным коридорам Центральной Азии.

Ключевые слова: транспортная отрасль, грузопоток, товарный поток.

TRANSIT POTENTIAL OF KYRGYZSTAN

Kulmanbetova A. Sh.

Kyrgyz national agrarian University, Bishkek, Kyrgyzstan, KASh@mail.ru

Annotation: The article considers the transport sector of the Republic, which has a chance to become an important route in the transport of goods along the transport corridors of Central Asia.

Key words: the transport sector, freight traffic, commodity flow.

Кыргызская Республика расположена на северо-востоке Средней Азии, занимая часть Тянь-Шаня и северные цепи Памиро-Алтая. Границы проходят в основном по естественным рубежам – гребням высоких горных хребтов и рекам, лишь местами они опускаются на равнины Чуйской, Таласской и Ферганской долины. Кыргызстан граничит: на севере – с Казахстаном, на западе и северо-западе – с Узбекистаном, на юго-западе – с Таджикистаном и на юге и юго-востоке – с Китаем (протяженность границы 1049 км). Территория КР простирается с запада на восток на 900 км, с севера на юг на 410 км и лежит примерно между 39° и 43° северной широты. 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. 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. Сегодня будущее китайской экономики привлекает внимание самых разнообразных групп мировой общественности. За последние десятилетие экономика КНР быстро растет, и будет расти, являясь реальным конкурентом США. Товарные потоки из КНР будут только увеличиваться, а Кыргызстан является ближайшим соседом. На сегодняшний день важнейшей задачей нашей республики является – в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение, став транзитным мостом между Европой и Азией. Нужно отметить, что Кыргызстан и Китай – это полноценные члены ВТО, также в региональном плане оба полноценные члены ШОС. 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. Таким образом, в международной системе транспортных связей Кыргызстан можно охарактеризовать, как транзитная страна в Центрально-азиатском регионе, которая активно включилась в систему гигантского транспортного моста между странами Европы и Азии. 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. 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. Правильное решение этих проблем позволит избежать трений и стать одним из долговременных стабилизирующих факторов во взаимоотношениях. Какие бы политические и экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закреплённый на практике транспортный транзитный маршрут должен оставаться стабилизирующим долговременным фактором. В условиях новых экономических и политических реалий, для нашей республики, крайне актуально решение проблем международных торгово-экономических связей и создание современной инфраструктуры транспортного комплекса.

В Кыргызстане ведущая роль в перевозках пассажиров и грузов принадлежит **автомобильному транспорту**. Им перевозится более 97% пассажиров и 95% груза от общего объема грузов и пассажиров, перевозимых всеми видами транспорта. Поэтому географическое положение республики 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. Несмотря на то, что автомобильные дороги международного значения составляют в пределах 22% от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50% автотранспортных перевозок.

Анализ существующих грузопотоков по автомобильным дорогам республики позволяет выделить следующие международные транспортные коридоры: Бишкек - Нарын – Торугарт – граница с КНР; Бишкек – Алматы; Ош – Сары Таш – Иркештам – граница с КНР; Граница с Таджикистаном - Карамык – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР; Бишкек – Ош - Андижан; Бишкек – Чалдовар – граница с Казакстаном; Суусамыр – Талас – Тараз; Ош - Исфана – граница с Таджикистаном; Балыкчы – Чолпон – Ата – Тюп – Кеген – граница с Казакстаном.

В международном плане неизмеримо высока роль автодороги Бишкек-Ош. Она связывает север и юг страны и формирует единое экономическое и политическое пространство, активно вовлечена в процесс международной транспортной интеграции, как в рамках пяти государств Центральной Азии, так и в

рамках государств Организации Экономического Сотрудничества, которая объединяет десять государств южно-азиатского субконтинента. Продолжение автодороги в северном направлении в г. Алматы, дает выход в Казахстан и Россию. Развитие ее в южном направлении – Ош-Сары-Таш-Иркештам до границы с Китаем к морским портам Пакистана. Автодорога Бишкек - Алматы является важным звеном между северо-южными дорожными коридорами, связывая две важные дороги – Алматы - Астана и Бишкек - Ош, тем самым, связывает Ферганскую долину с Россией. Важным международным транспортным коридором является автодорога Бишкек-Нарын-Торугарт, протяженностью 539 км, которая является одной из двух главных транспортных магистралей между севером и югом страны. Значимость данной дороги не уступает значимости для нашей Республики автодорог Бишкек-Ош и Ош-Иркештам. Она обеспечивает связь с соседними странами с Казахстаном, Китаем и далее с Пакистаном и Индией с выходом к Индийским портам. Другой важной транспортной магистралью в Кыргызстане является автодорога Сусамыр-Талас-Тараз до границы с Казахстаном. Общая протяженность дороги 199 км. Дорога соединяет Таласскую область республики с южным регионом Казахстана, а также с южными областями Кыргызстана и примыкает к основному коридору автодороги Бишкек-Ош.

Особого внимания заслуживает для Центрально-азиатских стран улучшение одного из самых важных транспортных коридоров Андижан-Ош-Сары-Таш-Иркештам-Кашгар (протяженностью по территории Кыргызстана 258 км). Дорога является продолжением автодороги Бишкек-Ош и дает выход Кыргызстану в Китай и далее в страны Юго-Восточной Азии, и ее улучшение будет способствовать интеграции Кыргызстана в мировую экономику, посредством увеличения транзитных перевозок груза и пассажиров. В зону интересов этого коридора попадают, в первую очередь, соседние страны Узбекистан, Таджикистан и Китай. Важность данной дороги, в свете последних трагических событий в Афганистане, стало иметь еще большее стратегическое значение.

Сары-Таш является важным транспортным узлом республики и региона в целом, так как от Сары-Таша имеются ответвления, обеспечивающие проезд:

- в южном направлении: ответвление Сары-Таш - Кызыл-Арт - Хорог - Ишкашим - Файзабад дает выход через территорию Таджикистана в ближайший город Афганистана Файзабад, по этой дороге переправляются гуманитарные грузы из России в Афганистан;

- в юго-западном направлении ответвление Сары-Таш-Карамык-Комсомолабад- Душанбе-Файзабад, как альтернатива вышеуказанной автодороге дает выход в Афганистан;

- 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.

Автодорога Кордай-Бишкек-Чалдовар является частью магистральной международной автодороги Алматы-Бишкек-Ташкент-Душанбе. Эта автодорога может стать основой формирования инфраструктуры автотранспортного коридора по маршруту Великого Шелкового пути в стратегическом направлении Восток-Запад. Основными критериями являются пропускная способность дорог, повышение безопасности движения, создание сервиса для участников дорожного движения (отели, мотели, кемпинги с объектами торговли, питания, медицинской помощи и др.) и транспорта (техническое обслуживание, заправка, помощь при

дорожно-транспортных происшествий), что развивает придорожную инфраструктуру, способствует занятости населения и увеличению поступлений в бюджет. Для увеличения объема автомобильных перевозок международном транзитном сообщении, необходима реконструкция автодорог.

На сегодняшний день основными **международными автотранспортными (транзитными) коридорами**, которые используют кыргызские автоперевозчики, являются автодороги:

- Бишкек- Жалал-Абад-Ош;
- Бишкек-Нарын-Торугарт-Кашгар;
- Ош-Сары-Таш-Иркештам-Кашгар;
- Ош-Кок-Тала-Пульгон-Баткен-Исфана;
- Бишкек-Тараз-Шымкент-Ташкент;
- Ош-Жалал-Абад-Андижан;
- Бишкек-Алматы-Усть-Каменогорск-Россия;
- Бишкек-Алматы-Караганда-Астана-Кустанай -Россия;
- Бишкек-Кордай-Караганда-Астана-Петропавловск-Россия;
- Бишкек-Чимкент-Кызыл-Орда-Актюбинск-Россия.

К одним из перспективных международных договоров в области развития транзитных сообщений, можно отнести Соглашение о транзитных перевозках между Казахстаном, КНР, Кыргызстаном и Пакистаном подписанное 9 марта 1995 года в г. Исламабаде. Кыргызстан поддерживал и поддерживает данное соглашение. Это соглашение играет важную роль для Кыргызстана, как для государства, не имеющего выхода к морю. Реализация соглашения даст возможность в использовании транзитного потенциала и развития торгово-экономического отношения с другими государствами.

Железнодорожная сеть в Кыргызстане не имеет единой системы, поэтому идея Трансконтинентальной Евразийской **железнодорожной магистрали** через территорию Кыргызстана дает большие преимущества как полноценной страны транзита. По прогнозам грузопоток будет солидным.

В перспективе строительство ж/д «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» создаст кратчайшие транспортные коридоры для стран-участниц Организации экономического сотрудничества в направлениях «восток-запад» и «север-юг». 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.

В перспективе Трансконтинентальная Евразийская железная магистраль через территорию Кыргызстана даст нашей Республике - удовлетворение потребностей экономики и населения республики в доступных грузовых и пассажирских перевозках железнодорожным транспортом, усиление и реализация транзитного потенциала, создание сети внутренних железных дорог в республике.

Что касается **воздушного сообщения**, существующие воздушные трассы, позволяют летать над Кыргызстаном, в основном, в юго-северном, северо-восточном и юго-восточном направлениях и могут создавать наиболее короткие сообщения между Ближним Востоком и Восточной Азией. Кыргызстан, являющийся членом Североатлантического-Европейского регионального офиса

ИКАО, проводит активную работу по прокладыванию воздушных мостов, соединяющих два огромных региона: с одной стороны, Европу и Ближний Восток, а с другой стороны – Китай и Юго-Восточную Азию.

На сегодня, на территории аэропорта «Манас», функционирует пока единственное предприятие, специализирующееся в сфере обработки, погрузки, разгрузки, хранения, консолидации авиагрузов с их последующим распределением. Данное предприятие многопрофильное и включает в себя **грузовой терминал** и цех бортового питания. Комплекс имеет современное оборудование, отвечающее стандартам **IATA** и всем отраслевым авиационным стандартам. Грузовой терминал является уникальным предприятием для Кыргызстана, прежде всего, по уровню технической оснащенности, площадью 3,360 кв. м., оборудованного системой климат контроля. Пропускная способность терминала оценивается в 100 тыс. тонн грузов в год. Наиболее активные грузовые авиаперевозки осуществляются между развитыми рынками стран Западной Европы и Юго-Восточной Азии, которые составляют, на сегодняшний день, более 30 млн. тонн в год с ежегодными темпами роста 7%. 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 на **15-17%** 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%.

Кыргызстан можно считать самым оптимальным местом для строительства современного воздушного грузового транзитного терминала. Располагаясь на расстоянии 5000 км от Франкфурта и Токио, соответственно, город Бишкек – столица страны с основным аэропортом – оказывается на перекрестке основной артерии восток-запад и потенциальной оси север-юг, между Восточной Россией и Монголией на севере, и Афганистаном, Пакистаном и Индией на юге. Транзитный аэропорт на полпути Восток-Запад, Запад-Восток должен служить не просто пунктом дозаправки самолетов, но главным образом, сортировочно-перевалочным комплексом для грузов Восток-Запад и Запад-Восток, что фактически приведет к экономически выгодным челночным рейсам самолетов грузовых авиакомпаний. Самолет, прибывший из Европы с грузом для стран Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского бассейна, должен быть сразу перезагружен, и отбыть в обратном направлении с грузом из стран Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского бассейна для стран Европейского региона или наоборот. При планировании этих маршрутов через грузовой транзитный аэропорт в республике уменьшается расстояние маршрута и в связи с этим снижается стоимость рейсов. Транспортная система Кыргызстана является важным направлением развития экономики и успешной интеграции ее в мировую транспортную отрасль. Кыргызская Республика – страна, занимающая выгодное транзитное положение и имеющая все шансы стать важным маршрутом при перевозке грузов по транспортным коридорам Центральной Азии.

Использованная литература

- 1.«Синяя книга» IRU Автомобильный транспорт Кыргызстана 2012-2013.
- 2.Официальный интернет сайт Нацстаткомитета КР: www.stat.kg
- 3.Интернет сайты: www.mail.ru, www.Google.ru.