

Темирбеков Ж.Т., Болотов Э.А.

## ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КЫРГЫЗСТАНА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Temirbekov Zh.T., Bolotov E.A.

### TRANSPORT AND TRANSIT CAPACITY OF KYRGYZSTAN: PROBLEMS AND PROSPECTS

УДК 629 (575.2)

В данной статье рассмотрены вопросы транспортно-транзитного потенциала нашей республики. Выявлены основные факторы, сдерживающие развитие транзитных перевозок в Кыргызстане.

This article describes how to transport and transit potential of our Republic. Identified major constraints on the development of transit transport in Kyrgyzstan.

Географическое расположение Кыргызстана обуславливает стать транзитным государством между Азией и Европой. Потенциал транзитных перевозок нашей страны эксперты оценивают в несколько сотен миллионов долларов, только от транзита железнодорожного транспорта это сумма составляет около 200 млн. долларов. Поэтому главная задача Кыргызстана в полной мере использовать свои преимущества, повышать конкурентоспособность транспортных коридоров и развивать инфраструктуру транспортной отрасли через создание транспортно-логистических центров, современных терминалов и интеграцию логистических систем, информационных технологий.

В рыночных условиях для Кыргызской Республики также очень важно решение проблем международных экономических, торговых связей и совершенствование инфраструктуры транспортного комплекса, в том числе строительство новых, реконструкция существующих дорог (автомобильных и железных). В первую очередь, мы должны особое внимание уделять автомобильным дорогам. Об этом также свидетельствует следующий наш анализ о состоянии автодорог Кыргызстана (рис. 1.).

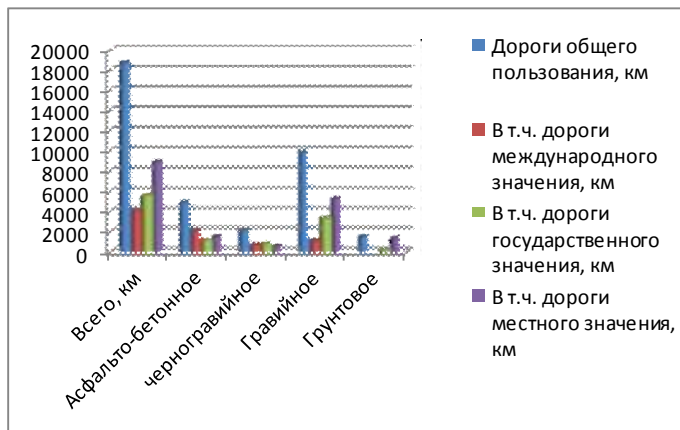


Рис. 1. Общая сеть автомобильных дорог Кыргызстана.

Из этого графика видно, что из всех покрытий автодорог преобладает черногравийное, гравийное и грунтовое покрытия. Их суммарный удельный вес составляет 72,78 %. Поэтому в ближайшее время мы должны реконструировать существующие и строить новые автомобильные дороги. Общая протяженность автодорог в Кыргызстане составляет 34000 километров, из них автомобильные дороги общего пользования 18803 километров (рис.1).

В общей сети автомобильных дорог важную роль для развития транзитных перевозок играют автодороги международного и республиканского значения. Практически все автодороги стали открытыми для проезда всех видов автотранспортных средств стран СНГ, Китая и Европейских стран. Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4160 км, из них более 1600 км 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 % грузовых автомобильных перевозок. Протяженность автомобильных дорог государственного значения составляет 5652 км, или 30 % от автодорог общего пользования и на их долю приходится более 40 % грузовых автомобильных перевозок /1/.

В настоящее время основным видом транспорта, перевозящим грузы и пассажиров, является автомобильный транспорт. По статистическим данным Нацстаткомитета Кыргызской Республики на долю его приходится 95% всех перевезенных грузов и 97% перевезенных пассажиров. Поэтому крупные производители товаров ориентируются на доставку своих товаров с помощью автомобильного транспорта не только на ближние, но и на дальние расстояния.

Следующая главная проблема сдерживающая транзитные перевозки – это железнодорожной транспорт со своей слабой инфраструктурой. По оценке международных консалтинговых компаний, объем грузоперевозок по новому железнодорожному коридору Азия – Кыргызстан – Европа, будет складываться из следующих соотношений (рис. 2) /1/.

В настоящее время общая протяженность железных дорог Кыргызской Республики составляет 424,6 км. Сеть железных дорог представлена разрозненными, не связанными линиями, геогра-

фически разделенными на два участка - северный (323,4 км) и южный (101,2 км), обеспечивающими выход из Кыргызстана на железнодорожную сеть соседних государств – Казахстана и Узбекистана. Кыргызская железная дорога обслуживает 424,6 км главных путей, 220 км станционных путей, 66,4 подъездных путей. В таблице 1 приведены общий объем и грузооборот железнодорожного транспорта за 2009-11 г.г. /3/.



Рис. 2. Соотношение объема грузоперевозок по ЖД коридору «Азия – Кыргызстан – Европа»

Таблица 1.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом.

Наименование	2009	2010	2011
Грузооборот (млн. тонна-км)	744,5	737,7	798,3
Перевезено грузов (тыс. тонн)	5981,6	5523,9	5878,9
Погрузка (тыс. тонн)	1044,4	1032,1	1033,7
Выгрузка (тыс. тонн)	5263,2	4908,2	5246,3

Главная проблема железных дорог нашей страны – это «тупиковость». Отрадно, что этой проблеме особое внимание уделяет президент и правительство нашей республики. Для решения данной проблемы 21 января 2013 года президент А.Ш. Атамбаев подписал Указ "О Национальной стратегии устойчивого развития КР на период 2013-2017 гг.". Среди стратегических проектов, на которые наше руководство сделало упор в сфере транспортной отрасли разработка двух ТЭО по строительству железных дорог. Первый - это давно обсуждаемый среди населения проект строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан - Узбекистан. А второй – это ветка, которая соединит север и юг Кыргызстана.

Для реализации данного проекта Министерство транспорта и коммуникации также утвердило свой стратегический план «Стратегия развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2020 годы». В рамках данного проекта определен объем, финансирования, цели и этапы реализации данного проекта. Объем финансирования, составляет около 5 млрд. долларов США. Основная доля финансирования более 80% ориентирована на инвестиционные ресурсы. Одной из основных целей данного проекта является создание внутренней сети железнодорожных перевозок и развитие транзитного потенциала республики.

Реализация Стратегии позволит решить основную задачу развития железнодорожного транспорта - обеспечить возрастающие потребности экономики и населения Кыргызской Республики в безопасных и эффективных перевозках, усилить и реализовать транзитный потенциал Кыргызской Республики и в целом содействовать обеспечению выполнения заданных темпов экономического роста страны и повышения качества жизни населения /2/.

Мы, анализируя транспортно-транзитный потенциал Кыргызстана пришли к следующим выводам и рекомендациям:

- географическое расположение Кыргызстана обуславливает получить экономические выгоды за счет реализации транзитного потенциала;
- строительство железных дорог Китай-Кыргызстан-Узбекистан и Бишкек-Балыкчы-Кара-Кече-Арпа (Север-юг) позволит нашей республике интегрироваться в инфраструктуру соседних государств, интенсивное освоение полезных ископаемых и развивать экспортно-импортные операции со странами СНГ, Евросоюза и АТР;
- совершенствовать нормативно-правовую базу транспортной отрасли;
- совершенствовать технологическую и техническую инфраструктуру всех видов транспорта;
- создать условия без барьерного передвижения грузов, пассажиров через территорию Кыргызстана;
- разработка единых правил конкуренции в области транспортных услуг;
- эффективное использование транспортно-транзитного потенциала Кыргызстана.

#### Литература:

1. Транспортные перевозки - общий обзор рынка. Анализ Минфина Кыргызстана.
2. Стратегический план МТик КР «Стратегия развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2020 годы».
3. Официальный интернет сайт Нацстаткомитета КР: [www.stat.kg](http://www.stat.kg)

Рецензент: д.т.н., профессор Маткеримов Т.Ы.