

Темирбеков Ж.Т., Болотов Э.А.

**АНАЛИЗ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ КЫРГЫЗСТАНА**

*Temirbekov Zh.T. Bolotov E.A.*

**THE ANALYSIS OF INTEGRATION OF TRANSPORT AND LOGISTIC SERVICES IN THE TRANSPORT MARKET OF KYRGYZSTAN**

УДК 656.052 (575.2)

*В данной статье проведен анализ уровня интеграции транспортно-логистических систем на транспортный рынок Кыргызстана по основным секторам транспортно-логистических услуг.*

*In this article the analysis of level of integration of transport and logistic systems on the transport market of Kyrgyzstan on the main sectors of transport and logistic services is carried out.*

После приобретения независимости в Кыргызской Республике начался процесс реформирования транспортной отрасли, однако этот процесс сопровождался с множеством проблем, связанных с упразднением старой государственной структуры. В ходе реформирования были полностью приватизированы фактически все автотранспортные предприятия, их имущество передано в частную собственность, в том числе подвижный состав (ПС) (грузовые автомобили, специализированные автомобили и др.), включая здания (административный корпус), сооружения (боксы, площадки для хранения АТС, ремонтные цехи и др.), оборудование (токарные станки, кузнечные принадлежности, передвижные ремонтные оборудования, сварочные аппараты и др.) автотранспортного предприятия.

В итоге, на рынке транспортных услуг появилось множество частных, государственных предприятий и акционерных обществ транспортного направления. Их деятельность регулируется разными государственными органами, министерствами и разными законами, нормативно-правовыми актами и соглашениями.

Лицензирование деятельности транспорта является одним из механизмов государственного регулирования организации международных грузовых и пассажирских перевозок, и надзора за соблюдением транспортного законодательства. Но такой расклад дела создал на рынке транспортных услуг полную анархию, тарифы для оказания транспортных услуг принимаются хаотично и часто не обоснованно. Многие европейские страны, в том числе Россия, Казахстан, данную проблему решают через интеграцию транспортно-логистических систем в свой рынок транспортных услуг.

Поэтому, мы в данной статье попытались проанализировать современное состояние рынка логистических услуг в Кыргызстане. Для облегчения работы мы решили рассматривать данную проблему по секторам. Во всем мире, в том числе в нашей

республике, рынок транспортно-логистических услуг делятся на следующие сектора:

- сектор перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта;
- сектор складских услуг;
- сектора услуг по интеграции и управлению цепями поставок.

**Сектор перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта.** Для полноты нашего анализа мы хотели обратить ваше внимание на следующие цифры. В таблице 1 и 2, мы показали статистические данные Нацстаткомитета нашей республики по перевозке грузов и грузооборота всеми видами транспорта [1].

Таблица 1.

**Перевозка грузов всеми видами транспорта**

Вид транспорта	Годы				
	2007	2008	2009	2010	2011
Железнодорожный транспорт, млн.т	2,3	1,8	1,0	1,0	1,0
Автомобильный транспорт, млн.т	27,1	31,9	35,0	35,6	36,4
Трубопроводный транспорт, млн.т	0,6	0,6	0,3	0,3	0,3
Внутренний водный, тыс.т	25,6	42,6	23,4	16,0	10,8
Воздушный транспорт, тыс.т	0,6	0,9	0,9	1,0	1,3
<b>Всего</b>	<b>30,0</b>	<b>34,3</b>	<b>36,3</b>	<b>36,9</b>	<b>37,7</b>

Из таблицы 1 видно, что на железнодорожном, водном и трубопроводном транспорте, вследствие разрыва хозяйственных связей между постсоветскими государствами и значительного снижения экономической активности, произошло сокращение объемов перевозочной деятельности по всем показателям. Данные, в период с 2007 по 2011 годы свидетельствуют, что перевозки грузов всеми видами транспорта сократились более чем в 1,3 раза, грузооборот - в 1. По видам сообщений в наибольшей степени сокращению подверглись транзитные перевозки и транспортировка импорта. А по автомобильному, воздушному транспорту

перевозки грузов наоборот идут в сторону увеличения на 0,5-1,3 раза.

Таблица 2.

Грузооборот всех видов транспорта

Вид транспорта	Годы				
	2007	2008	2009	2010	2011
Железнодорожный транспорт, млн.т*км	848,9	945,5	744,5	737,5	797,4
Автомобильный транспорт, млн.т*км	902,5	1113,9	1256,4	1281,5	1300,3
Трубопроводный транспорт, млн.т*км	218,3	211,5	90,0	91,5	146,3
Внутренний водный, млн.т*км	4,8	8,0	4,0	3,0	2,0
Воздушный транспорт, млн.т*км	47,1	59,4	45,4	65,4	111,0
<b>Всего</b>	<b>2021,6</b>	<b>2338,3</b>	<b>2140,7</b>	<b>2178,1</b>	<b>2357,0</b>

При осуществлении этих перевозок в рынке перевозок и экспедирования грузов в нашей республике работают следующие транспортные и транспортно-экспедиционные компании: Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу», ОсОО "Азатика", Разноплановая компания по доставке грузов ОсОО «Экзотика», ООО "Amal group», ОсОО «Асмистранс», ООО «Спец Такси», ООО «Макси-Транс». ОсОО «ВЕЛС», ОсОО «ТЕССА», ОсОО «Автоком», ОсОО «Биек Карго», ОсОО «Желдоразияцентр», ОсОО «Керамика», ОсОО «М ЭНД М», ОсОО «Меридан логистик», ОсОО «Перас лоджистикс», ОсОО «Сток транс сервис», ОсОО «V.I.P. TREVL D.A.T.», ОсОО «VICTORIA-ART» и следующие авиакомпании: «Кыргызстан», «Avia Traffic Company», «Kyrgyz Airways», «Air Manas», «Итек Эйр», «Trast Aero», «Kyrgyz Trans Avia», «Aerostan», «Click Airways», «Valor Air», «Asian Air», «CAAS», «S Group Aviation», «Sky Way Air», «Supreme Aviation» и ГП «Авиационное предприятие» и другие мелкие фирмы, осуществляющие грузо и пассажироперевозки.

По нашим данным многие из них не имеют высококвалифицированного персонала, транспортно-распределительной сети, парка транспортных средств, консалтинговых подразделений и складских помещений, имеющих современное подъемно-транспортное хозяйство и оборудования для хранения разных видов грузов. Даже некоторые имеют только малочисленный персонал и офисные помещения. Из этого анализа можно сказать, что на рынке нашей республики в данный момент нет крупной транспортной компании, которая могла бы оказать транспортные услуги на более высоком уровне, не

говоря о логистических услугах и определить стратегию развития транспортной отрасли, в целом.

**Сектор складских услуг.** Рынок складских помещений в Кыргызстане развит очень слабо, о чем свидетельствуют следующие данные, в нашей республике в данном рынке работают всего 4 компании: ОсОО «Анкор», ОсОО «Питерлинк», ОсОО «Сейтек НТД», ОсОО «Универсальная база», а также мелкие складские помещения рынков и разных фирм и организаций. Как выше отметили, что они тоже не имеют современного складского хозяйства и оборудования. Многие из них работают на арендных условиях. Из-за их малочисленности, на рынке этих услуг нет конкуренции, поэтому их услуги дорогие и они развиваются очень медленно, часто оказывают услуги не качественно.

Наш рынок складских услуг в настоящий момент сложно отнести по квалифицирующим признакам к какому-то из типов рынка, не разделив его по классам и регионам. Прежде всего надо отметить, что складские услуги, предоставляемые складами классов А, В+ и В, однозначно принадлежат к «рынку продавца», а услуги, предоставляемые складами классов С и D, находятся ближе к «рынку покупателя» /3/. Обособленно стоят услуги, предоставляемые складами с таможенным режимом хранения. Потенциальный объем рынка складских услуг оценивается на уровне нескольких млрд. долларов США. Большая часть складских помещений сосредоточена в крупнейших городах страны – Бишкеке, Оше, Джала-Абаде, Баткене, Балыкчы, Караколе и др. Об этом свидетельствует график перевозки грузов по регионам Кыргызской Республики (рис.1.).

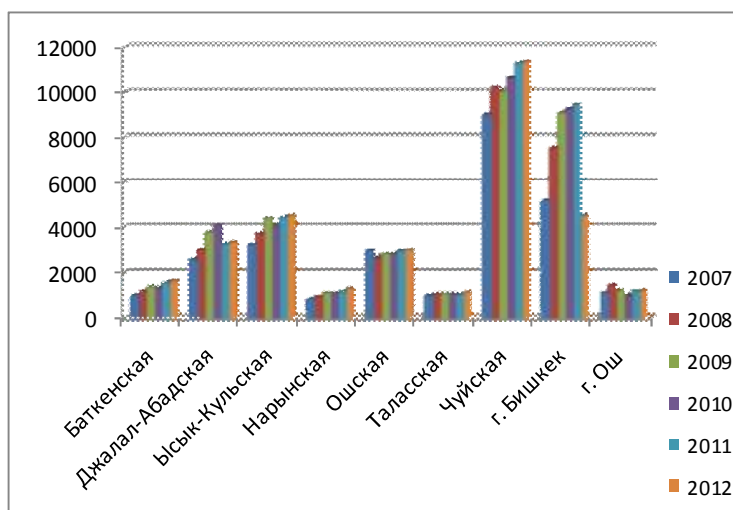


Рис.1. Перевозки грузов автомобильным транспортом по регионам Кыргызской республики

Устойчивая тенденция роста товарооборота влечет за собой заметное оживление спроса на склады всех категорий. Спрос значительно

превышает предложение, при этом рост объемов нового строительства значительно отстает от роста спроса. Конкуренция на рынке складов международного класса довольно низкая, так как рынок не насыщен.

**Сектор услуг по интеграции и управлению цепями поставок.** Для интеграции кыргызских автомобильных перевозчиков в транспортный рынок Европы, использования современных технологий таможенного и транспортного оформления перевозочных процессов, в 1999 г. была организована Ассоциация международных автомобильных перевозчиков КР (КыргызАСМАП). Она была принята в члены Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ). Главным результатом сотрудничества с МСАТ для КыргызАСМАП является допуск в ноябре 2000 г. в систему Международных дорожных перевозок (ТИР).

В соответствии с пунктом №1 Постановления Правительства КР за №364 от 5 июля 2011 г. "Об организационных вопросах строительства магистральных железных дорог в Кыргызской Республике", Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» передано в ведение Министерства транспорта и коммуникации Кыргызской Республики, которому поручено обеспечивать устойчиво и безопасно развивать работу железнодорожного транспорта с целью равномерного удовлетворения потребностей потребителей в грузовых железнодорожных перевозках.

Приоритетной задачей ГП НК "Кыргыз темир жолу" при Министерстве транспорта и коммуникации Кыргызской Республики является успешное осуществление в жизнь проекта по строительству китайско-кыргызско-узбекской железнодорожной магистрали, с созданием коридора Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, которая могла бы, пройдя через территорию Кыргызстана, соединить тихоокеанские порты с Персидским заливом и Средиземноморьем.

При этом, если мы успешно реализуем данный проект, у нас появится возможность соединить отдельные железные дороги на севере и юге страны по маршруту Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече – Арпа – Кара-Суу. В итоге мы формируем внутригосударственную железнодорожную сеть, обеспечивающую надежную транспортную связь между всеми регионами страны.

В настоящее время автомобильные международные сообщения КР установлены с 37 иностранными государствами. Из них заключены двусторонние межправительственные соглашения об автомобильном сообщении с 19 государствами. Это 11 стран СНГ – Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, а также Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия, Польша, Монголия, Австрия и Франция /2/.

Наша республика присоединилась к восьми основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта. Основную роль в крупномасштабном решении всего блока транспортных проблем сыграло вхождение Кыргызской Республики, как и других государств Центральной Азии, в ОЭС (Организацию экономического сотрудничества), которая объединяет все государства Южной Азии.

В заключении хотелось бы сказать, что каждый из перечисленных секторов изучен с целью определения состояния интеграции транспортно-логистических систем в рынке транспортных услуг Кыргызстана. К сожалению, наш рынок логистических услуг развит очень слабо. По нашему мнению, в настоящее время его услуга оценивается всего в несколько миллионов долларов, причем доля сектора перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта составляет 75%, сектора складских услуг – 7% и сектора услуг по интеграции и управлению цепями поставок – 18%.

Отсюда, вытекает необходимость эффективной интеграции транспортно-логистических систем в транспортный рынок Кыргызстана, который мог бы решить многие проблемы транспортной отрасли нашей республики. По мнению экспертов, его потенциал в Кыргызстане оценивается несколькими миллиардами долларов США.

#### Список использованной литературы:

1. Официальный интернет сайт Нацстаткомитета КР: [www.stat.kg](http://www.stat.kg)
2. Интернет сайты: [www.mail.ru](http://www.mail.ru), [www.Google.ru](http://www.Google.ru).
3. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг». – 2000.
4. Автомобильные перевозки в странах Центральной Азии и Европы. - М.: АСМАП. - 1998г.

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