

Болотов Э.А., Темирбеков Ж.Т., Орозалиев Б.С.

**СДЕРЖИВАЮЩИЕ ФАКТОРЫ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ
ОСОБЕННОСТИ КЫРГЫЗСТАНА ДЛЯ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ**

E.A. Bolotov, Zh.T. Temirbekov, B.S. Orozaliev

**CONSTRAINTS AND REGIONAL PECULIARITIES OF THE KYRGYZ REPUBLIC FOR
CREATION OF TRANSPORT-LOGISTIC COMPLEXES**

УДК 656.07 (575.2)

В данной статье рассмотрены сдерживающие факторы и региональные особенности Кыргызстана для создания транспортно-логистических комплексов.

Ключевые слова: *транспортно-логистические комплексы, грузоперевозка, экспедитор, агент, транспортно-логистический центр, транспортные услуги.*

This article examines the constraints and the regional characteristics of Kyrgyzstan to build transport and logistics facilities.

Key words: *transport and logistic complexes, cargo transportation, forwarding agent, transport-logistic center, transportation services.*

Правильное применение методов транспортной логистики в транспортной отрасли любой страны, без сомнения, является залогом развития транспортного комплекса в целом. А это, в свою очередь, способствует развитию экономики страны через повышение эффективности грузоперевозок и позволяет активно интегрироваться в мировую транспортно-логистическую систему.

В настоящее время в Кыргызстане задача повышения эффективности грузоперевозок, увеличения его объема, совершенствование деятельности отечественных экспедиторов, агентов очень актуальна. Опыт зарубежных стран показывает, что качественного развития транспортной структуры страны можно достичь только с использованием новых технологий, отвечающих всем требованиям международных стандартов и с использованием принципов логистики.

В нашей республике есть все шансы превратить существующую транспортную инфраструктуру и складские комплексы под транспортно-логистические центры (ТЛЦ). Но этому мешают региональные особенности, политическая ситуация в стране и другие проблемы. Для решения этих проблем, нам необходимо создать следующие условия:

- ❖ внедрение без барьерного и упрощенного прохождения товаров через границы с правильной организацией, регулированием таможенных и технологических процедур;

- ❖ совершенствование существующих стандартов, тарифной политики, требований к технологиям и техническим средствам перевозок;

- ❖ привлечение крупных авторитетных инвесторов в развитие транспортного комплекса страны, в

том числе отечественных и создания им необходимых условий;

- ❖ совершенствование правовых баз перевозки грузов, особенно международных контейнерных перевозок;

- ❖ правильная дислокация транспортно-логистических комплексов с учетом перспективного развития региона и международных транспортных коридоров;

- ❖ создание благоприятных условий для эффективной интеграции транспортно-логистических систем на рынок транспортных услуг.

Наши исследования показали, что в Кыргызстане Министерством транспорта и коммуникаций, а также частным сектором частично ведется активная работа по созданию вышеперечисленных условий и по устранению некоторых трудностей. Но пока безуспешно.

На наш взгляд, формирование транспортно-логистических центров в Кыргызстане должно осуществляться в несколько этапов, которые определяются в основном существующими в регионе политическими рисками, этапами в развитии экономики и последовательностью привлечения в строительство ТЛЦ потенциальных инвесторов. Этими же этапами определяется последовательность ввода в строй отдельных модулей транспортно-логистического центра. Рассчитанные на разные товары специализированные модули, прежде всего складские помещения, должны вводиться в эксплуатации поэтапно. Изначально должна быть заложена общая для всех модулей транспортная инфраструктура, энергетика, водоснабжение, связь, отведены зоны для отдыха работников и транзитных перевозчиков, ремонтная база, административные и таможенные зоны. При этом должна учитываться возможность перспективного расширения каждой зоны транспортно-логистического центра.

Начальный этап развития ТЛЦ определяется политической ситуацией региона, как в его пределах, так и связанной экономическими, политическими отношениями с соседними странами. Даже для маленькой страны, как Кыргызстан, северный и южный регион имеют отдельные особенности для создания ТЛЦ. Например, транзитное сообщение через южный регион находится в зоне высоких политических рисков. Конфликты в этом регионе могут носить острый, но быстро переходящий

характер. Наиболее опасным политическим сценарием для данного региона являются межэтнические конфликты, дестабилизация политической ситуации. В случае подобного обострения надо ожидать внешнего вмешательства со стороны более крупных военно-политических сил, в конечном счете, ориентированных на США и Россию. Тогда все транзитные пути остаются под контролем этих сил. Кроме того, объем сельскохозяйственной продукции, товарооборот сильно отличаются от северного

региона. Об этом свидетельствуют следующие цифры (таблица 1) /1/.

Особенность северного региона определяется следующими факторами. При вхождении Кыргызстана в таможенный союз, в первую очередь, идет влияние на транспортную отрасль северного региона, так как Казахстан, Китай и Россия сильно заинтересованы занимать транспортный рынок данного региона.

Таблица 1

Перевозки грузов автомобильным транспортом по территории

Наименование показателей	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всего по республике	24918,0	27081,4	31890,7	35033,9	35602,4	36423,5
Баткенская область	1236,4	1013,4	1172,5	1383,8	1334,0	1557,0
Жалал-Абадская область	2713,9	2595,8	3023,8	3789,1	4113,7	3273,5
Ошская область	2943,0	3004,7	2658,0	2837,2	2949,5	2978,9
г. Ош	1223,6	1137,6	1454,5	1241,3	972,8	1191,7
Всего по южному региону	8116,9	7751,5	8308,8	6414,2	6420,5	6022,2
Ысык-Кульская область	3117,0	3252,3	3757,0	4421,3	4108,6	4439,0
Нарынская область	769,1	851,3	957,2	1117,5	1116,0	1176,9
Таласская область	931,6	989,8	1062,0	1091,5	1080,8	1048,7
Чуйская область	7607,3	9028,7	10231,6	10073,0	10633,6	11280,3
г. Бишкек	4376,1	5207,8	7574,1	9079,2	9293,4	9477,5
Всего по северному региону	16801,1	19329,9	23581,9	25782,5	26232,4	27422,4

Для этого у них есть политические и экономические предпосылки. Например, Казахстан до 2020 года собирается возродить новый шелковый путь. Для этого они хотят осуществить масштабный проект «Казахстан-Новый шелковый путь», который нацелен на полное обновление транспортной инфраструктуры страны через внедрение транспортно-логистических систем. Недавно президент Казахстана Нурсултан Назарбаев на 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов в Астане призвал инвесторов участвовать в данном масштабном проекте. По словам президента, благодаря этому проекту, объем транзитного грузопотока через Казахстан к 2014 году должен возрасти вдвое, до 50 миллионов тонн, а объем торговых операций с сопредельными странами составит один триллион долларов. Также было озвучена активная работа Казахстана по повышению позиции в рейтинге Всемирного Банка LPI (86 место из 155 стран, прогноз к 2020г. – 40 место) и пять ключевых принципах логистики 5С – скорость, сервис, сохранность, стоимость, стабильность, которые планируются внедрить на перевозках /2/.

В отношении транзитной возможности северного и южного региона Кыргызстана позиции России и Китая также нам известны. Особенно Китайская Народная Республика активно работает в этом направлении. Они полностью реконструировали автомобильные и железные дороги западной части до границы Казахстана (КПП «Хоргос») и Кыргызстана (КПП «Торругарт»), обновили транспортную инфраструктуру. Для этого они

заложили около 42 млрд. долларов на строительство железных дорог двенадцати регионов западной части Китая, 15 млрд. долларов направлены на достройку Цинхай-Тибетской ЖД и совершенствование инфраструктуры в Синьцзян-Уйгурском автономном районе. Все эти факты свидетельствуют о геополитической и геоэкономической заинтересованности Казахстана, Китая и России в отношении Кыргызстана.

Учитывая вышеизложенные факторы, мы должны совершенствовать свою существующую транспортную инфраструктуру, формировать региональные транспортно-логистические центры в течение короткого времени в следующем составе модулей: товаров народного потребления, продуктов, прежде всего, мясных, молочных, хлебобулочных изделий, сельскохозяйственной техники, удобрений и бытовой химии, строительных материалов, фруктов и сухофруктов, текстиля. В ТЛЦ уже на первой стадии необходимы: пункт таможенного оформления товаров, СТО для автомобилей, заправочная станция, гостиница для водителей, кафе быстрого питания, зона отдыха для водителей, административный корпус с офисными помещениями для транспортных и других фирм, узел связи и информационный центр, занятый обеспечением оптимальных условий перевозок в регионе.

Литература

1. Официальный интернет сайт Нацстаткомитета КР: www.stat.kg
2. Масштабный национальный проект Казахстана «Новый шелковый путь»

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