

*Береналиев Т.К.***КЫРГЫЗСТАНДА ЭКОНОМИКАНЫ ӨСТҮРҮҮ
ФАКТОРУНУН НЕГИЗИ ЭЛ АРАЛЫК ЛОГИСТИКАНЫ ӨНҮКТҮРҮҮ***Береналиев Т.К.***РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ В КЫРГЫЗСТАНЕ
КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА***T.K. Berenaliev***DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LOGISTICS IN KYRGYZSTAN
AS AN IMPORTANT FACTOR OF ECONOMIC GROWTH**

УДК: 339.5.(575.2)

Макалада эл аралык логистикалык объектерди курууда Кыргызстандын ынгайлуу географиялык жайгашы негизделген, ал өлкөнүн экономикасынын өнүгүүсүнө жана элинин социалдык абалын жакшыртууда негиздуу салым кошооруна мүмкүнчүлүк берет. Автор Манас жана Ош ш. аэропортторунда хабдын бир эле турунун ордуна жүк ташуучу да жана жүргүнчү ташуучу да авиациялык хабдарын конкреттүү логистикалык объектери катары түзүүнү негиздейт. Ошондой эле анын Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жол сызыгын куруудагы көйгөйлөрдү чечүүчү экономикалык жолдору берилген.

Негизги создор: логистика, логистикалык операциялар, географиялык абал, түйүндүү аэропорт, хаб, аба унаасы, темир жол унаасы.

В статье представлены обоснования выгодного географического расположения Кыргызстана в создании международных логистических объектов, это позволяет стране внести значительные вклады в развитие экономики и улучшение социального положения населения. Автор обосновывается целесообразность создания в качестве конкретных логистических объектов в аэропортах Манас и г. Ош не только одного вида хаба, но также как пассажирского, так и грузового авиационного узла. Им также даны экономические подходы решения проблем строительства железнодорожной линии Китай- Кыргызстан- Узбекистан.

Ключевые слова: логистика, логистические операции, географическое положение, узловой аэропорт, хаб, воздушный транспорт, железнодорожный транспорт.

The article presents the rationale for the favorable geographical location of Kyrgyzstan in the creation of international logistics facilities, this allows the country to make significant contributions to the development of the economy and improve the social situation of the population. The author substantiates the feasibility of creating not only one type of hub, but also both a passenger and a cargo aviation hub as specific logistics facilities at the airports of Manas and Osh. They were also given economic approaches to solving the problems of the construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway line.

Key words: logistics, logistics operations, geographical location, hub airport, hub, air transport, railway transport.

Кыргызстан находится в центре самого большого континента мира – Евразийском, где проживает 73% народа всей планеты. Он к тому же самый плотно населенный среди остальных материков земли. Следовательно, этот континент является самым огромным потребительским рынком. Для полного удовлетворения спроса этого рынка требуется доставлять как внутри самого этого континента, так и из других материков большое количество товаров. А это в свою очередь требует осуществления грузовых перевозок и хранения на складах громадного количества потребительских товаров. Все эти процессы являются логистическими операциями, грамотная организация, которых позволит существенно снизить издержки производства, расходы на перевозки и содержания излишних запасов. Кроме того, логистика позволяет открыть новые рынки сбыта, поставлять новые виды товаров для потребителей, доставлять им в нужное время или вне зависимости от сезонности и в необходимом количестве.

Участие Кыргызстана в международной логистике несомненно приведет к обеспечению роста экономики, за счет поступления налогов, возможности расширения экспорта и связанного с этим поступления иностранной валюты и тем самым стабилизации национальной валюты, а также обеспечения сотнями тысячами рабочими местами. Доступность к новым рынкам потребления снизит стоимость потребительских товаров и связанное с этим достижение мультипликативного эффекта.

Кыргызстан не только географический центр континента, он расположен ровно посередине между очень развитыми странами Юго-Восточной Азии (Малайзия, Таиланд, Сингапур и Тайвань и Северо-Восточными странами (Скандинавские страны и часть России – Северо- запада), Западными странами

Европы и Японией, Южной Кореей и Китаем, а также Арабскими странами и Восточной и Северо-восточной частями России.

Высокие темпы развития экономики всех этих стран и улучшение социально-общественного положения создают предпосылки расширения экономического и социального сотрудничества между собой.

Положение в мире характеризуется глобализацией экономики и ростом социальной мобильности населения. Темпы развития этого явления приобретает быстрый динамичный процесс. В какой бы части света не находились люди, стали доступны им современные бытовые приборы и техника, экзотические плоды и морепродукты и другие потребительские товары. Стала для всех очевидной не только конъюнктура мировых товаров, но и услуг. Люди с каждым годом больше путешествуют как для отдыха и досуга, так и для получения всевозможных видов услуг. В настоящее время эти процессы приостановлены из-за мирового кризиса, связанного с пандемией Коронавируса. Очевидно, что при преодолении ее в скором времени, будут созданы условия ускоренного восстановления прежней динамики международных грузовых и пассажирских перевозок. Следовательно, Кыргызстан как страна, находящаяся в центре вышеуказанных цивилизаций может успешно выступать центром в виде перевалочной площадки в организации транзитных перевозок как грузов, так и пассажиров.

Прежде всего Кыргызстан может активно участвовать в этом процессе, создав условия использования своей инфраструктуры воздушного транспорта в качестве хаба воздушных сообщений. В Кыргызстане из разных видов транспорта, воздушный его вид, требует привлечения сравнительно меньших объемов инвестиций для этого процесса. В Национальной стратегии развития страны на 2018-2040 г.г. Правительством Кыргызстана предусматривается превратить аэропорты в транзитные хабы. В качестве первого шага наше государство приняло программу «Открытого неба», позволив более 50 странам мира свободное использование своего воздушного пространства для полетов. Вместе с тем, полноценное функционирование воздушного хаба международного значения возможно только при соответствующем развитии наших аэропортов.

Среди специалистов и ученых Кыргызстана существуют разные мнения относительно создания узловых аэропортов Кыргызстана. Первые, считают необходимым строительство только пассажирского хаба, в связи с тем, что здесь не требуется больших инвестиций и имеющаяся инфраструктура на первый период вполне отвечает требованиям создания этого вида узлового

аэропорта. Другая группа считает важным строительство только грузового хаба, поскольку имеются первые задатки маршрутов грузовых перевозок. Есть также позиция авторов, которая считает нецелесообразным строительство хаба Кыргызстане из-за сильных конкурентов аэропортов Казахстана и Узбекистана, у которых более развитые инфраструктуры и экономический потенциал этих стран. Вместе с тем, по нашему мнению, целесообразно в аэропортах Манас и г.Ош создавать как грузовые, так и пассажирские хабы. То, что уже имеются определенные сложившиеся маршруты грузоперевозок через наши аэропорты, свидетельствуют о хороших задатках для формирования грузового хаба. Затем, сравнительная перегруженность грузопотоков в аэропортах соседних стран так или иначе приведет к снижению их привлекательности в будущем. Задержка значительного времени обслуживания прибывших воздушных судов является основным критерием непривлекательности аэропортов. Например, в считающемся гигантским хабом аэропорту в г. Стамбуле время задержки взлета и посадки воздушных судов, после посадки пассажиров в самолет доходит до 2 часов ожидания освобождения взлетной полосы. Да и при подлете к этому аэропорту самолеты значительное время кружат в небе ожидая освобождения посадочной полосы. Наши аэропорты имеют довольно высокий уровень развития инфраструктуры. Аэропорт Манас имеет возможность принимать всех видов современных воздушных судов. До 2014 года здесь размещался авиабаза Ганси международных сил НАТО и производились взлет и посадка больших воздушных судов с тяжелыми грузами.

Следует также отметить, тот факт, что современный мир характеризуется быстротечным изменением технологий и набирает обороты международная интернет торговля, когда по заказу доставляются всевозможные дорогостоящие инструменты, аппараты и даже бытовая техника. Аэропорт в г.Ош расположен в центре самой густонаселенной Ферганской долины, где проживают жители трех стран (Кыргызстана, Узбекистана и Таджикистана) в количестве около 20 млн. человек, что является довольно емким потребительским рынком и значимым показателем в обосновании создания грузового хаба. В пользу этого мнения так же имеется тот фактор, что в этом регионе выращиваются очень ценные виды сельскохозяйственных продуктов такие как, черешня, бахчевые, сухофрукты и другие плодовые, которые имеют большой спрос в таких странах как Китай, Россия, Пакистан и Европы, следовательно туда можно вывозить их самолетами.

Все это является важным аргументом в пользу

строительства грузового хаба в наших вышеупомянутых аэропортах. В этих целях, требуется строительство грузовых терминалов с большими площадями и развитой инфраструктурой грузопереработки и хранения товаров, в том числе с холодильными камерами. Такие логистические центры хранения и распределения товаров по потребителям вышеуказанных стран вполне будет соответствовать требованиям грузового хаба. Современные функции грузовых узловых терминалов в аэропортах заключаются в выполнении задач складской, распределительной, погрузочно-разгрузочной и транспортной логистики в комплексе. Грузы, поступающие с одного самолета, но имеющие разное направление при распределении по другим маршрутам должны быть приняты на грузовой терминал, временно размещены на складах и далее они должны быть распределены по маршрутам назначения других грузопотоков и загружены в самолеты соответствующего направления. Каждое грузовое воздушное судно как правило должно курсировать по одному маршруту по маятниковому принципу грузоперевозки. Все прибывающие самолеты должны полностью загружены грузами. Такое целевое использование грузовых узловых аэропортов позволяет повысить коэффициент использования полетов воздушных судов, сократить расходы горючего на единицу выполняемой транспортной работы и экономить время доставки грузов потребителям.

При обосновании создания пассажирского хаба в Кыргызстане следует пронаблюдать маршруты движения туристов, посещающих нашу страну. Опрос туристов из зарубежных стран показал, что они в основном имеют транзитные маршруты путешествия. Они прилетают к нам из Европы, США, Юго-Восточной Азии, Японии, Южной Кореи и других стран и далее вылетают в Узбекистан, Казахстан, Страны Юго-Восточной Азии, Арабские Страны, Индию Китай, Турцию или другие регионы мира с релаксационным потенциалом. Естественно около половины зарубежных туристов прилетают к нам по обратному маршруту. Это фактор, мы считаем является той основой, которая является хорошим аргументом создания пассажирского хаба в наших аэропортах. Туризм в Кыргызстане довольно молод и безусловно темпы его развития очевидны в силу значительных потенциалов, имеющих рекреационных условий. Следует также добавить о высоком темпе роста выезда в туристических целях наших граждан и граждан соседних стран, что является аргументом о перспективности пассажирского воздушного транспорта и необходимости создания пассажирского хаба в аэропортах Кыргызстана.

Естественно, у Кыргызстана ограничены бюджетные средства и здесь не целесообразно проводить государственного инвестирования на создание хабов в стране. В настоящее время положения нового проекта Закон Кыргызской республики «О государственно-частном партнерстве» являются довольно привлекательными для привлечения инвесторов в этот проект.

Кыргызстан имеет выгодное географическое положение в обеспечении прохода короткой железнодорожной транзитной дороги между Китаем, другими Центрально азиатскими странами и далее странам Восточной Азии и Европы. Простирающаяся с юга на север гигантские горные гряды Гималай, Каракорума, Памира и Тянь Шаня препятствуют строительству железной дороги между Китаем и странами восточной Азии и далее Европы. Только перешеек в Кыргызстане протяженностью около 180 км, дает возможность для строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, которая позволит сократить расстояние до 1200 км пути, тем самым обеспечивая экономию транспортных расходов с одной стороны и с другой стороны, сокращение времени доставки до 5-7 дней, и в целом самое главное обеспечит экономическую связь между развитыми районами Китая, Южной Кореи и Японии со странами Центральной Азии и странами персидского залива, Ирана, Ирака, Пакистана и др. странами. Строительство транзитной железнодорожной линии Китай – Кыргызстан - Узбекистан имеет значительные экономические выгоды, заключающиеся прежде всего поступлением в бюджет денежных средств за транзит через нашу территорию порядка 300 миллионов долларов в год, обеспеченным доступом к морским портам Китая, Юго-Восточной Азии и странам Персидского залива. Также в результате реализации этого проекта будут созданы десятки тысячи рабочие места и возможность освоения крупных месторождений, находящихся в районах близким к этой железнодорожной магистрали.

Несмотря на имеющиеся противоречия в техническом вопросе выбора размера колеи дорог, места замены колеи и механизмов сцепки вагонов, политические противоречия здесь остаются определяющими в этой проблеме. Стоит добавить о том, что помимо многих имеющихся противоречий в процессе реализации этого крупного проекта сильным фактором остановки его стал мировой экономической кризис, вызванный пандемией коронавируса.

Актуальность проекта строительства железнодорожной линии остается высокой. Кыргызстан на данный момент имеет завершенное полное технико-

экономическое обоснование строительства этой железной дороги. Общая стоимость реализации этого проекта характеризуется масштабными значениями и освоить их за счет внутренних ресурсов финансирования для Кыргызстана не представляется возможной. Здесь стоит вопрос возможности реализации этого проекта прежде всего за счет внешних источников использование финансовых средств. Мировые финансовые институты, крупные коммерческие компании, прежде всего занятые в сфере транспортной логистики и крупной оптовой международной торговли, население, иностранные инвесторы, а также дополнительные вклады денежных ресурсов учредителей предприятия, вот к каким возможным инвесторами необходимо работать нашим соответствующим государственным структурам и компаниям для привлечения финансовых ресурсов в реализации данного проекта.

Также следует рассмотреть вопрос реализации проекта строительства железнодорожной линии за счет включения его в рамках претворения Китайской Программы «Один пояс один путь».

Вопрос начала реализации этого проекта возможно решится после преодоления пандемии в мире.

Остро стоит проблема организации грузоперевозок железнодорожным транспортом на юге республики. Из-за имеющихся мест хищения грузов в пути следования через территории сопредельных стран Узбекистана и Таджикистана провоз товаров в Кыргызстан остается большой проблемой для наших участников этой деятельности.

В обеспечении развития международной транспортной логистики Кыргызстана важное место занимает автомобильные дороги. Превалирующее значение его в грузовых перевозках достигнуто в связи с горным рельефом Кыргызстана. Дороги международного значения, построенные за последний двадцатилетний период и соединяющие Кыргызстан с соседними странами: Китаем, Казахстаном и Узбекистаном обеспечивают один из основных видов международных грузоперевозок. Между тем остаются здесь не

решенными проблемы транзитных грузоперевозок через территорию этих стран. Если китайские автоперевозчики могут завозить и вывозить грузы в Кыргызстане до и от городов Бишкек и Ош, то наши автомобилисты не могут заезжать в глубь этой страны. Китайская сторона не дает возможность организовать транзитный проезд через Каракорумское шоссе к рынкам Пакистана и Индии.

Сложные проблемы остаются у наших перевозчиков автомобильным транспортом через территории Казахстана и Узбекистана из-за бюрократических проволочек и имеющих бюрократий со стороны чиновников дорожно-надзорных служб и не гласной политики протекционизма своих предпринимателей. Решение этих проблем является ключевой задачей для нашего дипломатического корпуса.

Таким образом несмотря на масштабное значение развития международной логистической деятельности для роста экономики Кыргызстана существует очень много проблем. Решение их несомненно даст возможность нашим предпринимателям выйти на новый рубеж в экспорте отечественных товаров и импорте новых и недорогих продуктов, инновационной техники, оборудования и инструментов.

Литература:

1. Франк Й., Рубанов Ю.О. «Создание и развитие аэропортохаба: предпосылки и принципы», Транспорт Российской Федерации, №2 (39), 2012.
2. Волков Б.А. Оценка экономической эффективности инвестиций и инноваций на железнодорожном транспорте [текст] / Учебное пособие / Б.А. Волков, В.Я. Шульга и др. - М.: ГОУ УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2009. - 152с.
3. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: учебное пособие / Н.К. Моисеева. - Москва: Инфра-М, 2017. - 527с
4. Исмаилова Н.Р., Логистика и маркетинг. / Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана №1, 2014. С.125-128.