

Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Шатманов О.Т.

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ

U.R. Davlyatov, A.Sh. Alymkulov, O.T. Shatmanov

STATUS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE COUNTRY

УДК: 656.13.064

В статье приведены результаты анализа состояния и перспектив развития транспортной системы республики, рассмотрены трудности в развитии транспортной отрасли и пути формирования национальной транспортной инфраструктуры.

The results of the analysis of the status and prospects of development of the transport system in the country, considered the difficulties in the development of the transport sector and ways of forming the national transport infrastructure.

Территория Кыргызстана (95%) представляет собой горный ландшафт, что в значительной степени влияет на особенности развития транспортной системы страны. В наследство от советского периода Кыргызстан досталась слабо связанная с внешним миром транспортная сеть. В настоящее время ее инфраструктура представлена 34000 км автомобильных дорог, 424 км железных дорог, 2 аэропортами международного значения и 21 аэродромом местного значения.

Расположение Кыргызстана в середине Центральной Азии является одним из преимуществ, способных принести государству выгоды за счет реализации транзитного потенциала, развития международных перевозок. 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.

Основные грузовые потоки в начале этого столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Азия и Китай и с начала XX I века, объем перевозок между Европой и Азией, по сравнению с 1990 годом, увеличится в 9 раз. По расчетам экспертов, при существующих темпах экономического роста Китай, уже к 2020 году, должен выйти на первое место в мире по основным экономическим показателям и превратится в крупнейшего потребителя и производителя в мире. Следовательно, рынки Запада и Востока будут вынуждены интегрироваться между собой и осуществление международного транспортного сервиса на трансконтинентальной магистрали Европа – Кыргызстан – Китай будет иметь серьезные экономические преимущества.

Интеграция Кыргызстана в международное экономическое пространство требует следовать принципам, положенным в основу Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза, соглашений, в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Евразийского экономического сотрудничества (ЕврАзЭС), между правительствами Китая, Пакистана, Узбекистана, Кыргызстана и Казахстана об автомобильном транзитном сообщении и договоров по таможенному союзу и тарифной политике.

Автомобильный транспорт занимает ведущее место в транспортной системе республики, ему принадлежит решающая роль в удовлетворении потребностей населения и народного хозяйства в перевозках. Показатели работы автомобильного транспорта по объемам перевозок грузов за 1995-2010-годы приведены на рис. 1.

Железнодорожный транспорт призван играть важное значение в пассажиро- и грузоперевозках в стране. На рис. 2 приведены показатели работы железнодорожного транспорта по грузообороту за 1995-2010-годы.

Объем перевозок, млн.т

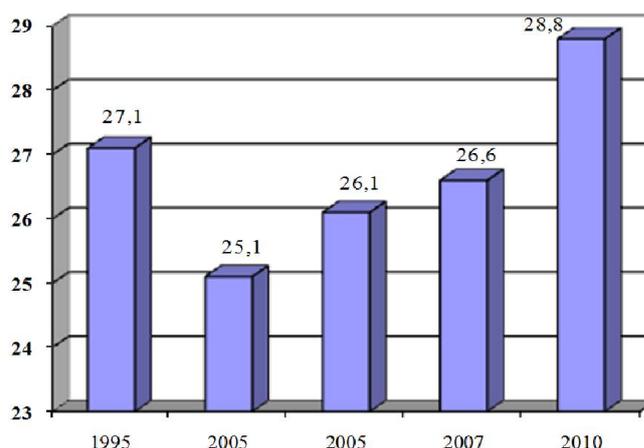


Рис. 1. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом

Улучшение качества и совершенствование рынка транспортных услуг, повышение эффективности железнодорожного транспорта, снижение затрат на перевозки являются основными целями, достижение которых позволит обеспечить Кыргызстан надежным и недорогим средством сообщения.

Развитие железнодорожного транзитного потенциала может дать выход в международные экономические центры, что будет содействовать эффективной реализации экспортного потенциала страны.

«Тупиковость» стала главным недостатком железнодорожных магистралей в условиях независимости. Развитие же Кыргызстана в качестве самостоятельного государства требует налаживания новых экономических отношений и транспортных связей. При этом соседство с Китаем с одной стороны и с Россией с другой может придать Кыргызстану функцию моста между Китаем, Россией, Центральной Азией и Европой и Дальним Востоком.

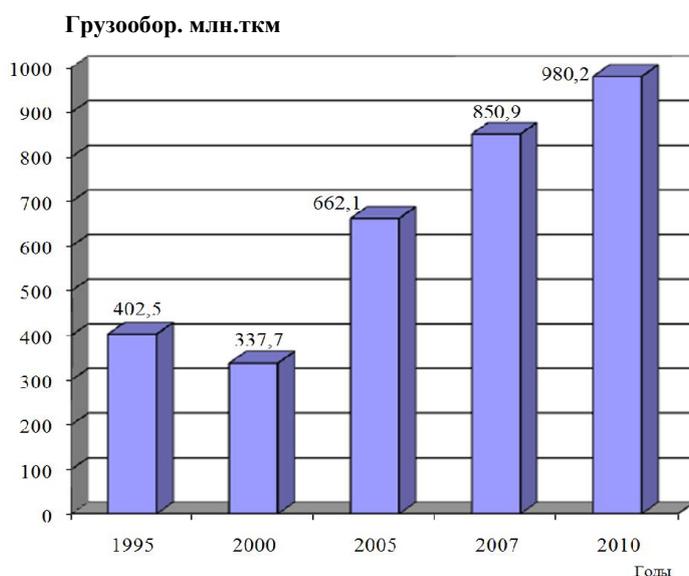


Рис. 2. Грузооборот железнодорожного транспорта

Стержневой задачей транспортной стратегии Кыргызстана в целом, а также дальнейшего стабильного развития сети железных дорог республики, является – формирование железнодорожной магистрали Восток – Запад, в направлении Кашгар (КНР) - Торугарт - Жалал-Абад (Кыргызстан) - Андижан (Узбекистан).

Сегодня транспортная инфраструктура нашей республики не справляется с удовлетворением потребностей в качественных транспортных услугах. Трудности в развитии транспортной отрасли республики объясняются:

- ухудшением технического состояния транспортных средств;
- ухудшением технического состояния автомобильных дорог, отсутствием стабильной и надежной системы финансирования эффективного функционирования автомобильных дорог;
- неразвитостью логистической инфраструктуры, то есть складов, транспортных узлов и терминалов, логистических услуг. В Кыргызстане наблюдается нехватка грузовых транспортно-экспе-

диционных предприятий, отсутствуют связанные с логистикой банковские и страховые службы. Слишком узкий рынок не способствует приходу в страну международных компаний по логистике;

- неэффективностью и необходимостью оптимизации структуры транспортной системы страны;
- низкой пропускной способностью транспортных магистралей;
- проникновением на внутренний транспортный рынок иностранных перевозчиков;
- отсутствием подвижного состава, соответствующего международным экологическим стандартам.

К недостаткам можно отнести и то, что Кыргызстан участвует во многих международных соглашениях и проектах, финансируемых внешними донорами, но при этом отсутствие согласованной стратегии развития транспортного сектора ослабляет координацию подобных проектов, ведет к разобщенности во внешней поддержке в этом секторе.

Учитывая современное состояние транспортной системы Кыргызстана, можно сделать вывод, что формирование национальной транспортной инфраструктуры предполагает [1,2,3]:

- разработку единой стратегической модели развития транспортного комплекса Кыргызстана;
- обновление подвижного состава всех видов транспорта и технических средств;
- согласование перспектив развития транспортной системы с интересами крупных грузообразующих и грузопоглащающих предприятий республики;
- развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг;
- повышение качества транспортных услуг на основе применения современных логистических и информационно-коммуникационных технологий;
- интеграцию транспортной системы республики в международное транспортное пространство;
- улучшение инвестиционного климата в транспортной системе;
- создание единого информационного пространства.

Литературы

1. Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс; пер. с англ. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. -640 с.
2. Кородюк, И.С. Научно-методические основы создания транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока: Автореф. дис. ... д.э.н.: 08.00.05 С.-Петербург. ун-т эконом. и финансов, СПб., 2004.
3. Транспортная логистика. Учебное пособие / Под ред. Л.Б. Миротина – М.: МГАДИ (ТУ), 1996. – 211 с.

Рецензент: д.т.н., профессор Нусупов Э.С.