

Советбеков Б.С.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ, ЛОГИСТИКИ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

B.S. Sovetbekov

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS, LOGISTICS AND MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

УДК: 626.14.(02)

В данной статье рассматриваются перспективы развития международных транспортных коридоров, логистики и мультимодальных перевозок грузов.

This article discusses the prospects of development of international transport corridors, logistics and multimodal transport of goods.

Мультимодальные перевозки – это эффективное сочетание возможностей морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. Такие перевозки позволяют оперативно и экономично доставлять грузы по всему миру.

Мультимодальные перевозки особенно актуальны на межконтинентальных направлениях, когда необходим доступ в удаленные точки мира, где один вид транспорта просто бессилён. В то же время эксплуатационные расходы по мультимодальному транспортному коридору могут быть относительно низкими вследствие значительного сокращения количества контролируемых операций на границах в сравнении со стандартными перевозками грузовым автотранспортом.

Таблица 1. Сравнительные логистические характеристики основных видов транспорта

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Железнодорожный	Высокая провозная и пропускная способность. Высокая регулярность перевозок. Относительно низкие тарифы. Значительные скидки для транзитных отправок. Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.	Ограниченное число перевозчиков. Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. Высокая материалоемкость и энергоёмкость перевозок. Низкая доступность к конечным точкам продаж. Недостаточно высокая сохранность грузов.

Автомобильный	Высокая доступность. Возможность доставки груза «от двери до двери». Высокая маневренность. Высокая скорость доставки. Возможность использования различных маршрутов и схем перевозок. Возможность отправки груза малыми партиями.	Низкая производительность. Относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния. Зависимость от погодных и дорожных условий. Недостаточная экологичность. В условиях СНГ высокая зависимость от нефизических барьеров, особенно при пересечении границ, что сказывается и на скорости доставки и на себестоимости доставки.
Воздушный	Наивысшая скорость доставки грузов. Высокая сохранность груза. Наиболее короткие маршруты перевозок.	Недостаточная географическая доступность. Зависимость от погодных условий. Габаритные ограничения и требования к безопасности грузов и перевозки. Высокая себестоимость перевозок. Высокая капиталоемкость.

По оценкам экспертов, в настоящее время около 80% всех китайских экспортных грузов по стоимости и 60% по весу относятся к категории контейнеро-пригодных. Все эти грузы идеально подходят для перевозки автомобильным транспортом. В то же время автомобильный транспорт позволит развивать альтернативные маршруты доставки товаров из Китая в Европу, существенно снизить время товаров в пути, а также реализовать эффективные логистические схемы доставки «от двери до двери».

Автодороги Ош-Сары-Таш – Иркештам и Бишкек – Нарын – Торугарт обеспечивают транзитное движение через территорию Кыргызской Республики, являются потенциально важными международными транспортными коридорами и формируют основной объём поступлений в бюджет в виде таможенных сборов, взимаемых за перевозку грузов и проезд грузового транзитного транспорта.

CENTRAL ASIA REGIONAL ECONOMIC COOPERATION (CAREC)



Рис. 1-Карта стран - участниц Центрально азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)

В настоящее время при поддержке международных финансовых институтов начаты восстановительные работы на всем протяжении автодороги Ош – Сары-Таш – Иркештам. По автодороге Бишкек – Нарын – Торугарт начаты строительные работы на участке с 400 по 539 км. Восстановление данных транспортных коридоров окажет положительное влияние на экономическую ситуацию в Кыргызской Республике и Китайской Народной Республике путем улучшения транспортных условий и облегчения движения транспортных потоков, товаров и пассажиров, увеличения объема торговли между Кыргызстаном и КНР.

Программа Центрально азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это партнерство 10 стран и 6 многосторонних институтов, работающих с целью продвижения развития через сотрудничество, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности.

Посредством продвижения и содействия региональному сотрудничеству в приоритетных областях транспорта, содействия торговле, торговой политики и энергетики, ЦАРЭС помогает странам Центральной Азии и соседним странам реализовать свой огромный потенциал во все больше интегрирующейся Евразии. Программа является инициативным фасилитатором практических региональных проектов, основанных на результатах, и инициатив в области политики, важных для расширения торговли

и устойчивого развития. С 2001 года Программа мобилизовала более \$13 миллиардов инвестиций в секторы транспорта, торговли и энергетики 10 стран ЦАРЭС Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Казахстан, Узбекистан, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Кыргызскую Республику. Страны ЦАРЭС, вместе с автономными регионами Внутренняя Монголия и Синьцзян КНР, занимают более 8,4 млн. км² пустынных и полупустынных равнин и травянистых степей, перемежающихся горными хребтами и немного плодородными долинами.

Шесть многосторонних институтов-партнеров Программы – это Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития ООН (ПРООН), а также Всемирный банк.

Так как реинтеграция Евразийского континента набирает скорость, страны ЦАРЭС находятся в положении, когда они могут получить существенные выгоды. Учитывая быструю экономическую экспансию Китайской Народной Республики и Японии на востоке, Российской Федерации на севере и Индии и Пакистана на юге, существует реальный и растущий спрос на улучшенные сообщения между Европой и Азией. Этот импульс предоставляет странам ЦАРЭС беспрецедентную возможность для возникновения в качестве центра торговли и коммерции, для

достижения более высоких уровней экономического роста и для сокращения бедности. Ни одна из экономика региона в отдельности не будет способна полностью воспользоваться этой возможностью. Но все они получают выгоды от совместной работы и работы со своими соседями, чтобы использовать их сильные стороны во благо совместного прогресса.

Улучшенные сообщения, эффективное совместное использование природных ресурсов, сокращенное время транзита и ясные, последовательные торговые режимы принесут большие дивиденды. Исследование Азиатского банка развития “Центральная Азия: картирование будущих перспектив до 2015 года” предполагает, что увеличенное региональное сотрудничество, наряду с основными экономическими реформами, может помочь увеличить вдвое доходы на душу населения в регионе ЦАРЭС в течение десятилетия. Как результат, уровень бедности может снизиться с более чем 40% до 25% или ниже к 2015 году. Это является сильным фактором мотивации для большего регионального сотрудничества и для Программы ЦАРЭС [1].

Коридоры ЦАРЭС связывают основные экономические центры региона друг с другом, и связывают регион с другими Евразийскими рынками. План действий для реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС представляет собой активный инвестиционный план с целью модернизации шести коридоров в соответствии с международными стандартами к 2017 году. Это

приведет к значительным и измеримым улучшениям при осуществлении внутри региональной, межрегиональной и транзитной торговли. Более эффективная торговля будет оказывать поддержку развитию бизнеса, созданию рабочих мест и сокращению бедности. Коридоры были отобраны на основе оценки пяти факторов:

- ✓ Существующий объем перевозок
- ✓ Перспектива экономического роста и роста объема перевозок
- ✓ Возможности для увеличения связанности между экономическими и населенными центрами
- ✓ Потенциал для сокращения задержек и других препятствий
- ✓ Экономическая и финансовая устойчивость

Каждый коридор улучшит доступ для стран ЦАРЭС как минимум к двум крупным Евразийским рынкам.

Коридоры ЦАРЭС

Коридор 1: Европа – Восточная Азия

Коридор 2: Средиземноморье – Восточная Азия

Коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 4: Российская Федерация – Восточная Азия

Коридор 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия



Рис. 2 - Транспортные коридоры ЦАРЭС

Автомобильная дорога Бишкек – Нарын – Торугарт международного значения, в рамках ЦАРЭС дороге присвоен код коридора: ЦАРЭС 1 – Европа – Восточная Азия.

Данная автомобильная дорога проходит по территории Чуйской, Иссык-Кульской и Нарынской областей и обеспечивает связь с соседними странами

– Казахстаном, Китаем и далее по Каракорумскому шоссе с Пакистаном и Индией с выходом к Индийским портам. Общая протяженностью 539 км.

Принимаемые меры по улучшению состояния данной автодороги необходимо рассматривать как одну из приоритетных в рамках развития регио-

нального сотрудничества в Центрально-азиатском регионе.

Учитывая строительство в перспективе железнодорожного маршрута, соединяющего через территорию Кыргызстана Китай и Узбекистан, улучшение состояния автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт будет являться неотъемлемой частью развития транспортной инфраструктуры региона и будет играть значительную роль в осуществлении перевозок автотранспортом.

Активно проходит реабилитация участка автодороги «Ош-Сарыташ-Иркештам», который обеспечит надежное транспортное сообщение между КНР, Кыргызстаном и Таджикистаном с выходом на Афганистан и Пакистан, а также будет содействовать более устойчивому социально-экономическому развитию посредством увеличения транзитных перевозок грузов и пассажиров. Общая протяженность автодороги Ош-Сарыташ-Иркештам 258 км.



Рис. 3 - Развитие автотранспортного маршрута «Ош-Сарыташ-Иркештам-Кашгар»

Дорожный коридор КНР – Кыргызстан-Таджикистан, протяженностью примерно 550 км, является основной транспортной артерией для двух стран, не имеющих выхода к морю - Кыргызской Республики и Республики Таджикистан, для ведения торговли с КНР. Она также составляет неотъемлемую часть региональной дорожной сети в Центральной Азии, которая связывает Кыргызскую Республику, КНР, Таджикистан, Афганистан, Узбекистан и Туркменистан. В более широком смысле она является частью Азиатской дорожной сети, связы-

ающей, через Афганистан, океанские порты Ирана и Пакистана с Казахстаном и Российской Федерацией [2].

Для практической реализации проектного участка автодороги Сарыташ-Карамык привлечены средства Азиатского Банка Развития в размере 48,6 млн. долл. США.

Проект начат в сентябре 2008 года и завершение указанного проекта было намечено на ноябрь 2012 года.



Рис.4 - Участок автодороги Сарыташ-Карамык

Общая протяженность автомобильной дороги Тараз-Талас-Суусамыр составляет 199 км., из них 75 км. завершено, а остальные 124 км. планируется завершить в 2013-2015 гг. Настоящее время для её полной реализации ведутся переговоры соответствующими международными донорами. Данная

автодорога имеет выход к центральной магистрали связывающей север и юг страны, а также ведет в Республику Казахстан и соединяет сельскохозяйственные районы Таласской области со столицей г. Бишкеком и индустриально-развитыми областями - Чуйской, Жалал-Абадской и Ошской. В условиях

интенсивного развития международной торговли, которая является одним из главных показателей экономического роста Кыргызстана реконструкция автодороги – это один из важнейших компонентов развития данного региона. Также данная дорога

является единственным независимым транспортным коридором для населения Таласской области Кыргызской Республики.



Рис. 5 - Участок автодороги Тараз-Талас-Суусамыр

Ведется активная реабилитация автодороги Ош – Баткен - Исфана. Общая протяженность автодороги составляет 360 км. Привлечение инвестиционных ресурсов для реабилитации и реконструкции участков автодороги Ош-Баткен-Исфана, в том числе участков в обход анклавов и территорий сопредельных государств осуществляется на основе Закона КР «О приоритете Проекта реабилитации дороги Ош – Баткен - Исфана в Кыргызской Республике». В первую очередь, реализация данного проекта направлена на решение проблем, связанных с пересечением территорий и анклавов сопредельных государств, что обеспечит транспортную независимость Кыргызской Республики, непрерывную и постоянную связь с регионами, способствует сокращению бедности.

Учитывая актуальность проекта реабилитации автодороги Ош-Баткен-Исфана для социально-экономического развития региона Кыргызской Республики, были проведены переговоры с различными международными донорами. В настоящее время завершена реабилитация 28 км, в 2012 -2014 году планируется завершить еще 125 км.

Список использованных источников

1. Региональный проект USAID по либерализации торговли и таможенной реформе (RTLС). Бишкек 2010 г. 91 с.
2. Автомобильный транспорт Кыргызстана 2012-2013. «Синяя книга» IRU. Бишкек 2013 г. 112 с.

Рецензент: д.т.н., и.о. профессора Шаршенбиев Ж.С.