

РОЛЬ И МЕСТО ОСНОВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ КЫРГЫЗСТАНА

THE ROLE AND PLACE OF THE MAJOR INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS INTO ECONOMICS DEVELOPMENT OF KYRGYZ REPUBLIC

УДК 339.656

Закиров Адам Закирович

д.э.н., профессор БФЭА

Сакибаев Канатбек Шерикбаевич

*старший преподаватель кафедры «Экономики предприятий
и управления бизнесом» Ошского государственного университета
e-mail: kanatbeksakibaev@mail.ru*

Аннотация: Приоритетным направлением государственной транспортной стратегии в последнее время закономерно становится формирование международных транспортных коридоров, проходящих по территории страны. Оно открывает новые экономические возможности в связи с глобализацией экономики и кардинальным увеличением объемов товарообмена между государствами и континентами.

Ключевые слова: коридор; транспорт; перевозки; рынок; товар; транзитная торговля; инфраструктура; дорога; инвестор; налоги; сборы.

Abstract: Recently state policy of transport strategy forming of the international transport corridors passing across the territory of the country becomes priority direction. It opens new economic opportunities in connection with globalization of economy and a cardinal growth in volumes of barter between the states and continents.

Keywords: Corridor; transport; transportations; market; goods; transit trade; infrastructure; road; investor; taxes; charges.

Международный транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские транспортные перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок.

Международные автомобильные дороги обеспечивают практически единственный способ доступа Кыргызской Республики к региональным рынкам товаров, услуг, и играют существенную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами, в т.ч. внутри страны.

Цели развития международных транспортных коридоров:

- укрепление экономической безопасности страны;
- повышение эффективности внешнеторговых перевозок;
- развитие внутрирегиональной, межрегиональной и транзитной торговли и за этот счет увеличение поступлений в бюджет;
- развитие бизнеса, создание рабочих мест и сокращение бедности [1, с. 26].

Прогнозируется, что показатели эффективности будут повышаться за счет роста объема торговли, туризма и роста международного грузопотока и сокращения времени проезда через пограничные пункты пропуска автомобильного транспорта.

Таблица 1

Производственно-экономические показатели автомобильного транспорта КР

	2000	2005	2010	2013
Перевозка грузов, тыс. т	28,5	31,8	35,6	39,4
Грузооборот, млн.т/км	1199,9	835,1	1281,5	1435,2
Перевозки пассажиров, млн. чел.	295,5	398,1	531,7	617,1
Пассажиروоборот, млн. пасс.-км в т. ч:	1435,3	632,6	7209,5	8223,2
международные	31,5	21,2	8,3	6,1
пригородные	380,0	217,4	88,4	26,3

Страна получит и побочную выгоду от реализации проекта развития 1435,2международных транспортных коридоров, а именно улучшится сообщение между селами, центрами, столицей и поездки станут удобными и

безопасными. Кроме того, улучшение придорожной инфраструктуры приводит к увеличению придорожной торговли. Помимо этого, снизятся затраты участников дорожного движения за счет экономии расходов на эксплуатацию транспортных средств и сокращения времени в пути и повысится мобильность и доступ к социальным услугам населения.

В настоящее время предусмотрена реабилитация ряда международных транспортных коридоров в стране (табл. 2),

Таблица 2.

Основные транспортные коридоры Кыргызстана

№ п/п	Транспортные коридоры	Протяженность, км
1	Бишкек - Ош	672
2	Бишкек - Георгиевка	16
3	Бишкек – Нарын - Торугарт	539
4	Тараз – Талас - Суусамыр	199
5	Ош - Сары-Таш - Иркештам	258
6	Ош – Баткен - Исфана	385
7	Сары-Таш – Карамык - Джергатаал	142
8	Каракол-Тюп-Кеген	75

Автомобильная дорога Бишкек-Ош является международного и республиканского значения. Она является единственной дорогой, которая связывает Север-Юг страны. В административном отношении дорога проходит по территориям Чуйской, Джалал-Абадской и Ошской областей.

Общая протяженность дороги составляет 672км, из них реабилитирована 557км, оставшиеся участки: Бишкек - Кара-Балта, км 9 - 61 и Маданият - Жалал-Абад, км 508 - 571 планируется начать в 2016 году.

Автомобильная дорога Ош - Сары-Таш - Иркештам расположена на территории Ошской области Кыргызской Республики и является дорогой

международного значения, она связывает Кыргызстан с Китаем. Общая протяженность составляет 258 км. Дорога проходит в горных сложных условиях, через перевалы Чыйырчык (2402), Талдык (3615), Тон-Мурун (3530).

Автомобильная дорога Тараз - Талас - Суусамыр расположена на территории Таласской области Кыргызской Республики и является дорогой международного значения. Общая протяженность составляет 199км. Автодорога Тараз-Талас-Суусамыр входит в приоритетных дорог международного значения, подлежащих первоочередному инвестированию за счет иностранных инвесторов, она связывает Кыргызстан с Казахстаном.

Автодорога Бишкек – Нарын - Торугарт обеспечивает транспортную связь между Республикой Казахстан и КНР через территорию Кыргызской Республики в направлении север-юг

из КНР от населённого пункта Кордай, Казахстан на севере до пограничного пункта «Торугарт» общей протяженностью 499 км.

В настоящий момент ведутся строительные работы по следующим проектам:

- Бишкек - перевал Долон, км 9 - 272 (Экспортно-Импортный Банк Китая 200 млн. долл. США).
- пер. Кызыл-Бель - Ат-Башы, км 365 - 400, Кара-Булун - перевал Ак-Бейит, км 439 - 479 (АБР).
- Ат-Башы - Кара-Булун, км 400 - 439 (АБР).
- перевал Долон - пер. Кызыл-Бель, км 272 - 365 (АКГ),
- перевал Ак-Бейит - Торугарт, км 479 - 539, БНТ-3 (АБР).

Автомобильная дорога Ош - Баткен - Исфана обеспечивает транспортную связь между Кыргызской Республикой и Таджикистаном общей протяженностью 358 км.

Дорога проложена пересеченной предгорной, равнинной местности в основном проходит через малые города (Кызыл-Кия, Баткен) и через населенные пункты. Основным задачам реабилитации дороги является обеспечение независимого, свободного передвижения транспортного потока, обходя приграничные участки соседних республик.

Автомобильная дорога Каракол - Тюп — Кеген является дорогой международного значения она связывает восточную часть Кыргызской Республики с Казахстаном. В административном отношении район находится на территории Тюпского района Иссык-Кульской области Кыргызской Республики.

Рабочий проект общей протяженностью 76 км предусматривает реабилитацию автомобильной дороги, то есть приведение ее в первоначальное состояние, в основном это касается восстановлению покрытия и земляного полотна, а так же ремонту и замене искусственных сооружений, пришедших в негодность.

Автомобильная дорога «Сары-Таш – Карамык - Джергетал» является международным транспортным коридором и соединяет между Китаем, Кыргызской Республикой и Таджикистаном. Дорога общей протяженностью 136 км, в настоящее время ведется строительство по всему участку. АБР финансирует устройство асфальтобетонного покрытия на всем протяжении проектного участка.

Для разработки теоретических подходов к определению роли и места транспортных коридоров в транспортных системах (а в особенности тех, что охватывают несколько стран) необходимо учесть следующие аспекты:

- транспортные коридоры – это магистральные направления, обеспечивающие (за счет много-планового развития транспортной инфраструктуры и коммуникаций в целом) использование интермодальных технологий, а также различные комбинирующие виды транспорта,
- оптимально расположенные многофункциональные транспортные терминалы и перегрузочные мощности;
- функционирование транспортного коридора должно обеспечиваться постепенным формированием определенных правовых условий, разработкой и принятием международных правовых актов (например, использование грузовых сопроводительных документов, обеспечивающих равноправное использование терминальных мощностей и других инфраструктурных объектов);
- страны-участницы тех или иных соглашений по МТК будут внедрять современные таможенные технологии, способствующие ускорению процедуры перевозки грузов и пассажиров;
- страны-участницы будут активно развивать транспортную инфраструктуру МТК на своей территории, создавать условия для удовлетворения потребностей пользователей, предоставляя сервис соответствующего международного уровня [2, с.34].

Целью развития транспортной инфраструктуры Кыргызской Республики, обозначенной в Стратегии устойчивого развития Кыргызстана на период 2013-2017 годы, является «приведение

состояния опорной сети автомобильных дорог в соответствии более высоким рабочим стандартам, что позволит минимизировать транспортные издержки производителей товаров и услуг для обеспечения доступа к региональным рынкам товаров и услуг, а также местным рынкам товаров и услуг, труда и социальных услуг». Правительство делает особый акцент на развитии именно автомобильных дорог страны в связи с тем, что автомобильным транспортом осуществляется перевозка большинства грузов и пассажиров (более 95%). Для воплощения поставленной цели в жизнь политика развития автомобильных дорог до 2017 года будет концентрироваться на следующих направлениях:

- определение приоритетных участков дорог, совместных схем финансирования с местными органами самоуправления отдельных местных дорог;

- сохранение существующей сети автомобильных дорог с твердым покрытием и поэтапное восстановление разрушенных дорог путем возобновления их ремонта;

- изменение существующих дорожных налогов и сборов, составляющих основу Дорожного фонда и введение нового Дорожного фонда второго поколения, связанного с введением дорожного тарифа, учитывающего не только плату за доступ, но и плату за использование дорог.

Таким образом, представляется актуальным выделение приоритетных направлений развития в целях сосредоточения взаимных усилий стран региона на наиболее перспективных маршрутах прохождения транзитных потоков.

Индикаторами выбора приоритетных МТК для государств-членов ЕврАзЭС являются:

- фактор времени – наиболее короткая дистанция от центров формирования грузов (Китай и ЮВА) до пункта назначения (города Западной Европы) и, следовательно, полноценное использование главного конкурентного преимущества сухопутного транспортного коридора – коротких сроков доставки. Как было сказано выше, скорость прохождения грузового состава по МТК напрямую зависит не только от технического состояния дорог, но еще и от количества погранпереходов, через которые транспортному средству приходится проходить на пути из точки А в точку Б.

- прохождение международного транспортного коридора по территории государств-членов Евразийского экономического сообщества, прежде всего государств-членов создаваемого Таможенного союза, что позволит значительно уменьшить (и в обозримом будущем ликвидировать) нефизические барьеры (прежде всего, последующее снижение тарифных ставок, что позволит в значительной степени понизить стоимость транзита через страны - участницы и, в конечном счете, повысит конкурентоспособность транзитных перевозок сухопутными евразийскими маршрутами), а также проводить совместную инвестиционную деятельность, направленную на плановое обновление транспортной инфраструктуры, а также развитие сервисно-логистических центров – достижение положительного по сумме интеграционного эффекта [3, с.87].

Строительство международных транспортных коридоров имеет большое значение для улучшения внешнеэкономических связей и экономической ситуации стран, по территории которых будет проходить коридор. Высокий положительный эффект имеет соединение коридора с КНР. Данный факт обуславливается тем, что Китай, несмотря на внутренние проблемы страны, на данный момент является практически единственной страной с уверенно растущей экономикой. Международная торговля в ближайшие годы будет способствовать росту мировой экономики. Объем международного товарооборота, увеличиваясь в год на 2,5 % вырастет с \$10 трлн в 2013 году до \$18 трлн в 2030 году. Количество и объем торговых потоков в двух направлениях так же имеет тенденцию к росту. При всем этом кардинально изменится структура мировой торговли и большую роль будет играть Китай. По прогнозам, именно Китай оставаясь одним из главных мировых производителей товаров в мире, превратится в ведущего потребителя. Развивающиеся страны будут активно торговать друг с другом, с увеличением объема торговли между собой на 6% в год в ближайшие 15 лет. В связи с чем окрепнут связи азиатских государств, Индии, Сингапура и Китая.

В ближайшие годы Китай окажется центре международных торговых потоков. Страна, оставаясь основным мировым экспортером и производителем товаров, будет покупать все больше импортных товаров. Аналитики утверждают, что в 2030 году 12 из 20 существующих крупнейших торговых потоков будут приходиться на Китай. Таким образом, страны ЕвразЭС, занимая выгодное географическое расположение между Азией и Европой, не останутся в стороне, а напротив, сыграют важную роль в формировании логистики в торговых отношениях между Европой и Азией. Для осуществления данных действий особое значение имеют транспортные коридоры. Вероятно, что рост экономики азиатского региона и увеличение объемов торговли благоприятно повлияют на государства–члены Сообщества.

Использование МТК, способствует снижению себестоимости перевозок, увеличению финансовых возможностей для модернизации и развития элементов совместно используемой инфраструктуры, но с другой – накладывает более высокие требования на соблюдение мер безопасности, синхронизацию графика движения, а также определяет предел, который можно выделить для международных перевозок, не срывая при этом внутреннего товарообмена, что является основой для любого государства.

Список литературы

1. Евроазиатский транспортный союз (2003) Место и значение международного транспортного коридора «Север – Юг» в транспортном комплексе России. *Вестник Евроазиатского транспортного союза, выпуск №1 (8)*.
- 2 . Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. – М.: АСМАП, 2005. -176 с.
- 3 . Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры. – М.: ВИНТИ РАН, 2003. - 379 с.