

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

У. А. Рахманов, кандидат экономических наук,
генеральный директор ГП «Кыргызаэронавигация»

ISSUES OF DEVELOPMENT OF KYRGYZ REPUBLIC'S TRANSIT POTENTIAL

U. A. Rahmanov, Ph.D, general director of «Kyrgyzaeronavigacia» state enterprise

Abstract

Geographic location of Kyrgyzstan as the bridge between Europe and Asia is the rational reason for development of transit potentials. Therefore, the principle objective is to become from potential to real transit country.

Because of surface and geological features of Kyrgyzstan such as mountainous, continental climate and high landscape, cost of construction and maintenance of roads according to international standards are higher than in low landscape. As recent evidence shows own resources of country devoted to construction and maintenance of transport infrastructure is extremely low – 10 per cent of required amount. Financing these projects is due to external donor sources.

However, large borrowing from international financial organizations is also limited. Private sector investment opportunities are also limited. Under these conditions one of the possible instruments of attracting investment is the public-private partnership (PPP).

The most optimal approach for development of transit potential is further development and maintenance of roads network in connection with air transport and corridors and with organization of effective logistic centers.

Key words: transit potential, competition, Silk Road, priority modes of transport, investments, public-private partnership, air transportation.

Аннотация

Географическое положение Кыргызстана как моста между Европой и Азией является причиной развития транзитных потенциалов. Поэтому главная цель - стать из потенциального реальным транзитным государством.

Вследствие ландшафтных и геологических особенностей Кыргызстана, таких как горный, континентальный климат и высокий ландшафт, стоимость строительства и содержания дорог в соответствии с международными стандартами становится выше, чем в условиях низкого ландшафта. Как показывают последние данные, собственные ресурсы страны, предназначенные для строительства и эксплуатации транспортной инфраструктуры, крайне низки – 10% от требуемой суммы. Финансирование этих проектов осуществляется за счет внешних донорских источников.

Однако крупные заимствования у международных финансовых организаций также ограничены, как и возможности инвестирования в частный сектор. В этих условиях одним из возможных инструментов привлечения инвестиций является государственно-частное партнерство (ГЧП).

Наиболее оптимальным для развития транзитного потенциала Кыргызской Республики является упор на восстановление сети автомобильных дорог в увязке с развитием воздушного транспорта и коридоров, с организацией эффективных логистических центров.

Ключевые слова: транзитный потенциал, конкуренция, Великий Шелковый путь, приоритетные виды транспорта, инвестиции, государственно-частное партнерство, авиаперевозки.

Расположение Кыргызстана в средней части Центральной Азии с точки зрения географического положения и макроэкономики является одним из основополагающих преимуществ, способных принести стране немалые экономические выгоды, в первую очередь за счёт реализации транзитного потенциала, использования особого положения Кыргызстана как естественного моста между Европой и Азией.

При анализе маршрутов между странами Азии и Европы видно, что основной акцент приходится на транзит товаров из Китая. Сегодня его доля составляет более 20% общего объема мировой торговли. Именно Китай в течение трех последних десятилетий демонстрирует рост экономики в среднем на 10% в год. По статистике, подавляющая часть промышленных товаров из КНР (80%) транспортируется по морю. Это самый дешевый вид транспорта, но при морских перевозках затрачивается больше времени, чем железнодорожным транспортом напрямую из Китая в Европу.

Среди стран Центральной Азии разворачивается конкурентная борьба за такую перспективную «нишу» в сфере грузоперевозок: конкуренция идет как между странами мира, наращивающими свой транзитный потенциал, так и между видами транспорта. Поэтому в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) разрабатываются проекты по возрождению Великого Шелкового пути. На заседании глав правительств ШОС 5 декабря 2012 г. в Бишкеке министр науки и технологий Китая Ван Ганг подчеркнул, что новый Шелковый путь может быть проложен от Китая до Европы через Россию и страны Центральной Азии и предложил создать транснациональный коридор практически по всей территории евразийского континента. Такие маршруты подразумевают не только возможность перемещения товаров и услуг, но и создание промышленных кластеров, новых производств, высоких технологий.

Единая дорожная сеть от Тихого океана до Балтики позволит ликвидировать торговые барьеры, существенно сократить сроки доставки грузов и увеличить взаиморасчеты в национальных валютах. Такой проект позволит минимизировать транспортные расходы, поскольку Великий Шелковый путь примерно на треть короче морского пути, который огибает Азию и Аравийский полуостров.

Следует отметить, что, несмотря на неоднократные изменения, главные артерии Великого Шелкового пути проходили через территорию Кыргызстана: Бишкек – Балыкчы – Торугарт (Кыргызстан) – Кашгар (Китайская Народная Республика). Джалал-Абад – Иркештам (Кыргызстан) – Кашгар (Китайская Народная Республика).

При реализации данного проекта доставки грузов из Китая будут ускорены. Так, если товары в Европу по морю доставляются за 45 суток, по Транссибу – около двух недель, то новый путь будет самым коротким и займет не более 10 суток.

Ранее представители США предлагали Китаю другой маршрут, так называемый проект ТРАСЕКА, проходящий в обход России через Кавказский регион к Каспийскому и Черному морям. Но оценки показывают, что такой вариант является сложным и дорогим, а проект «Новый Шелковый путь» становится более привлекательным.

С 1997 г. в Кыргызстане планомерно, по мере появления ресурсов, осуществляются реконструкция и строительство дорожной сети, в основном по маршруту, который повторяет древний Шелковый путь.

Вследствие ландшафтных и геологических особенностей Кыргызстана, крутой горной местности, большой высоты, сурового климата и т.д., в среднем стоимость восстановления или строительства дорог по приемлемым стандартам намного выше, чем дорог на плоской местности и малой высоте. Поэтому Кыргызская Республика на сегодняшний день нуждается в сравнительно больших инвестициях в транспортный сектор в целом и в восстановлении дорог так же, как и в их техническом обслуживании даже на минимальном уровне.

Вследствие отсутствия инвестиций еще не приступили к строительству железной дороги «Север-Юг», которое планировалось начать еще в 2011 г. и завершить в 2018 г., несмотря на то, что это является одним из приоритетных национальных проектов Кыргызской Республики. Стоимость строительства железнодорожной магистрали «Китай – Кыргызстан –

Узбекистан» оценивается в 2 млрд. долл. Это в четыре раза больше, чем стоимость капитальных вложений в транспортную отрасль, которые предусмотрены Национальной стратегией устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013-2017 гг. (принята 21.01.2013 г.), основная часть этих вложений – заемные. Проведенный анализ финансирования ремонта дорог в Кыргызстане в последние годы показывает, что лишь 9% фондов приходится на средства Правительства Кыргызской Республики, примерно столько же – на гранты. Большую же часть ресурсов для ремонта автодорог составляют внешние займы (81%) [1]. Поэтому предполагается, что строительство железной дороги «Север-Юг» будет финансироваться только за счет внешних источников, без привлечения внутренних.

Однако заимствования в больших объемах у международных финансовых институтов не представляются возможными, они могут оказать помощь только в разумных объемах. Это означает, что крупные проекты развития инфраструктуры могут быть реализованы путем привлечения частных инвестиций. Однако на сегодняшний день финансовые возможности отечественных частных инвесторов более, чем скромные, следовательно, источник частных инвестиций тоже ограничен.

В этих условиях для развития транспортных сетей республики необходимо искать другие способы решения данной проблемы, с сохранением в перспективе возможности реализации проекта строительства железной дороги «Север-Юг». Очевидно, что никакая другая страна, кроме самого Кыргызстана, не будет столь же заинтересована в строительстве данной интеграционной железной дороги, а предложение сразу всего проекта железных дорог «Север-Юг» целиком из-за его масштабности по капиталоемкости и срокам отпугивает крупные структуры. Поэтому, как предлагают некоторые эксперты, данный проект следует реализовывать поэтапно по очередности располагаемых крупных месторождений полезных ископаемых: например, сначала договориться с известной алюминиевой компанией (или их группой) по строительству железнодорожного участка от г. Балыкчы до пгт Чаек (Джумгалский район), где находится крупное месторождение нефелиновых сиенитов «Сандык», затем с другой компанией/консорциумом – до Кавакского угольного бассейна и так далее до г. Джалал-Абада. Инструментом привлечения инвестиций может быть государственно-частное партнерство (ГЧП). Аналогичные схемы можно применить на всех остальных участках и в вариантах маршрутов будущей железной дороги.

В настоящее же время наиболее оптимальным для Кыргызской Республики является упор на дальнейшее развитие и восстановление сети автомобильных дорог в увязке с развитием воздушного транспорта и коридоров, с организацией эффективных логистических схем. Данный вывод исходит из сложившейся транспортной структуры страны, определяющей, что 95% всего объема грузовых перевозок осуществляется автомобильным транспортом, и эта особенность страны, а также удобное ее географическое расположение определяют приоритетность развития автомобильных дорог и транспорта, которые должны обеспечить не только внутреннюю потребность, но давать выход и на международные рынки.

Возможность развития автомобильных дорог в последние годы предоставляет реализуемая Азиатским банком развития в Центрально-Азиатском регионе программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) по транспорту и содействию торговле. Эта программа, учитывая быструю экономическую экспансию Китайской Народной Республики и Японии на востоке, Российской Федерации на севере и Индии и Пакистана на юге, является ответом на реальный и растущий спрос на улучшенные сообщения между Европой и Азией.

Так, из шести конкурентоспособных транспортных коридоров в Центрально-Азиатском регионе в рамках инициативы ЦАРЭС¹ четыре коридора проходят через территорию Кыргызской Республики:

¹ Программа ЦАРЭС – это партнерство 10 стран и 6 многосторонних институтов, работающих с целью продвижения развития через сотрудничество в приоритетных областях транспорта, содействие торговле, торговой политике и энергетике; ЦАРЭС помогает странам Центральной Азии и соседним странам реализовать свой

ЦАРЭС 1 «Европа – Восточная Азия» (по автодороге Бишкек – Нарын – Торугарт);

ЦАРЭС 2 «Средиземноморье – Восточная Азия» (по автодороге Ош – Сарыташ – Иркештам);

ЦАРЭС 3 «Россия – Ближний Восток – Южная Азия» (по автодороге Ош – Сарыташ – Карамык);

ЦАРЭС 4 «Восточная Азия – Ближний Восток – Южная Азия» (по автодороге Иркештам – Сарыташ – Карамык).

Эти коридоры совпадают с маршрутом Великого Шелкового пути и были отобраны на основе оценки пяти факторов:

- 1) существующий объем перевозок;
- 2) перспектива экономического роста и роста объема перевозок;
- 3) возможности для увеличения связанности между экономическими и населенными центрами;
- 4) потенциал для сокращения задержек и других препятствий;
- 5) экономическая и финансовая устойчивость.

Каждый из этих коридоров улучшит доступ для стран ЦАРЭС как минимум к двум крупным евразийским рынкам.

Как видим, эти коридоры ЦАРЭС связывают основные экономические центры региона друг с другом и регион с другими евразийскими рынками. Модернизацию коридоров в соответствии с международными стандартами предполагается завершить к 2017 г. [2]. Это приведет к значительным и измеримым улучшениям при осуществлении внутрирегиональной, межрегиональной и транзитной торговли.

В рамках данной программы реабилитированы транспортные коридоры и обеспечен сквозной проезд по автодорогам Бишкек – Ош, Ош – Сарыташ – Иркештам и движение на автодороге Сарыташ – Карамык.

Реабилитация международного коридора Ош – Сарыташ – Иркештам обеспечивает надежное транспортное сообщение между Кыргызстаном, КНР и Таджикистаном с выходом на Афганистан и Пакистан, а также обеспечит более устойчивое социально-экономическое развитие высокогорного региона и беспрепятственный доступ населения Чон-Алайской долины к центральным регионам страны.

В южной части республики автодорога Сарыташ – Карамык, которая соединена с автодорогой Ош – Сарыташ – Иркештам (коридоры ЦАРЭС 2 и 3), обеспечивает соединение с автодорогами Китайской Народной Республики.

Автодорога Бишкек – Нарын – Торугарт определена в качестве приоритетной программы ЦАРЭС, дороге присвоен код коридора ЦАРЭС 1, активно осуществляется реабилитация. Данный коридор через территорию Кыргызской Республики обеспечивает транзитное движение из КНР в Казахстан и является важным международным транспортным коридором и одной из двух главных транспортных магистралей между севером и югом страны.

Реализация планов ЦАРЭС позволит Кыргызстану стать из потенциального транзитного центра реальным. ЦАРЭС также обуславливает потенциал страны для авиатранзита. С позиции удобства авиасообщения географическое положение Кыргызстана, находящегося на стыке перспективных транспортных артерий между Востоком и Западом, также уникально, как и автомо-бильное. Сейчас воздушное пространство Кыргызстана пересекает трансасиатская авиатрасса (Европа – Китай – Восточная Азия / Индия / Пакистан).

В последние годы направление Восток – Запад рассматривается как одно из самых привлекательных для авиатранспортного бизнеса. Согласно прогнозу ВТО, основной товарный поток в будущем сохранится за странами АТР, а объем грузопотоков в направлении стран Европы будет динамично расти. Так, по оценкам Boeing Corporation (2010 г.), в

огромный потенциал во все больше интегрирующейся Евразии.

ближайшие 20 лет авиаперевозки грузов между Востоком и Западом будут расти со среднегодовым темпом 6,6% и к 2029 г. составят 11-12 млн. т в год.

Следует отметить, что воздушные коммуникации так же, как и морские, не требуют, в отличие от сухопутных (особенно железно-дорожных) дорог, больших капитальных вложений в их строительство.

Оптимальное соотношение трех факторов (цена/качество/сроки доставки) позволяет переориентировать часть грузопотока с морского транспорта, являющегося основным, при осуществлении перевозок грузов между Востоком и Западом.

В этих условиях максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои транспортные коммуникации (включая воздушные трассы) транзитные евразийские грузопотоки.

Привлечение транзитных грузопотоков, следующих в направлении Европа – Азия, на авиатрассу, проходящую через воздушное пространство республики, весьма актуально по следующим основным причинам:

- увеличение числа коммерческих посадок воздушных судов позволит развивать логистические схемы доставки грузов в Евразию, повысить скорость доставки грузов до потребителей, а также расширить возможности экспортеров по доступу их товаров на крупнейшие мировые рынки;

- развитие авиаперевозок грузов между Европой и Азией с коммерческими посадками в аэропортах страны будет создавать максимальный мультипликативный эффект как для транспортных систем, так и для других секторов экономики;

- получение дополнительных аэронавигационных сборов за транзитные пролеты позволит совершенствовать инфраструктуру ОВД и ОрВД в республике;

- увеличение числа технических посадок воздушных судов в аэропортах станет стимулом развития аэродромной и аэропортовой инфраструктуры и приведет к увеличению числа рабочих мест, получению мультипликативного эффекта в других секторах экономики (топливообеспечение, техническое обслуживание).

Предпосылками развития авиаперевозок, кроме географических, является то, что в последние годы в Кыргызстане, как и во всем мире, опережающими темпами растет объем международных перевозок. Вследствие роста международных перевозок темпы роста объемов пассажирских и грузовых перевозок, пассажирооборота на воздушном транспорте Кыргызстана в 2000-2012 гг. были значительно выше, чем на других видах транспорта республики. Если за этот период объемы пассажирских перевозок на автомобильном транспорте выросли в 1,1 раза, а на железнодорожном транспорте – в 2,4 раза, то на воздушном – в 3,7 раза, такая же ситуация наблюдается соответственно по грузовым перевозкам – 1,4; 1,2; 3,0 раза соответственно, по пассажирообороту – 1,4; 1,9; 3,7 раза. По грузообороту темпы роста по автотранспорту – 1,2 раза, а по железно-дорожному и воздушному транспорту одинаковые – 2,4 раза, что обусловлено спецификой данных видов транспорта.

Таким образом, воздушный транспорт в Кыргызстане начинает занимать приоритетное место среди других видов транспорта. Данная тенденция наблюдается не только во внешних, но и во внутренних перевозках.

В последние годы осуществляется реконструкция и модернизация аэропортов «Ма-нас», «Ош», «Иссык-Куль», с целью создания на их базе авиатранспортного хаба. В связи с этим необходимо привести и инфраструктуру этих аэродромов в соответствие с современными требованиями по приему тяжелых воздушных судов, а также с нормами и рекомендуемой практикой ИКАО. Это позволит создать серьезный импульс для развития внутренних и международных (включая транзитные) перевозок.

Кроме этого, следует либерализовать доступ субъектов к рынку гражданских перевозок, то есть внедрить политику «открытого неба», что позволит повысить конкуренцию на рынке гражданских перевозок, увеличить инвестиции и инновации в сектор. Для этого необходимо внести изменения в законодательство, регулирующее воздушный транспорт.

Основными задачами воздушного транспорта республики являются: переход на эксплуатацию современных и эффективных воздушных судов, расширение географии полетов, сферы предоставляемых услуг и улучшение их качества. На пересечении всех видов важнейших транспортных магистралей, исходя из особенностей грузопотоков, необходимо разработать транспортно-логистические схемы доставки с организацией логистических центров.

Эти мероприятия позволят в перспективе полноценно вписаться в трансазиатскую авиатрассу, принимать и выпускать пассажирские и грузовые суда и быть запасным при обеспечении их пролетов по транзитным авиатрассам.

При этом Кыргызстан может получить реальную выгоду от международного транзитного потенциала, однако для реализации этого потенциала требуется согласованная и длительная работа по расширению сетей автомобильных и железных дорог и авиа-трасс, строительству логистических и транспортных центров в ключевых местах и впоследствии по созданию эффективных и усовершенствованных транспортных коридоров.

Использованные источники

1. Рахимов, К. [и др.]. Как Кыргызстан расплатится за строительство автомагистралей [текст] / К. Рахимов, М. Мусуралиев, М. Асанкулова // АКИpress. – Бишкек, 2014.
2. Стратегия Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества по транспорту и содействию торговле до 2020 года. – Бишкек, 2013.