

## ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КЫРГЫЗСТАНА

*В.Ф. ЯРОВАЯ, ЦЭиСР*

**К**ыргызстан как активный участник международной торговли стремится к расширению международных экономических отношений и, как следствие, созданию современной транспортной инфраструктуры.

Внешнеторговый оборот республики в 2001 г. составил 943,3 млн. долл. США (45661,5 млн. сом. в текущих ценах).

Транспортный комплекс - главная составляющая перемещения материальных потоков. Грузооборот всех видов транспорта в 2001 г. составил 1748 млн. т/км, в том числе автомобильного - 1076,5 млн. т/км; пассажирооборот - 5458,5 млн. пасс-км.

Основной вид транспорта в Кыргызской Республике - автомобильный. Развитая сеть автомобильных дорог позволяет преодолевать географическую обособленность республики, неравномерность размещения населенных пунктов и промышленных центров по ее территории.

В условиях общего экономического спада за последние годы резко снизилась интенсивность перевозок по автомобильным дорогам и, соответственно, сократились затраты на их текущее содержание, что привело к резкому ухудшению технического состояния дорог.

Автомобильным транспортом выполняется основной объем внутриреспубликанских грузовых и пассажирских перевозок.

Сеть автомобильных дорог в республике составляет более 34,0 тыс. км, из них 19,0 тыс. км - автомобильные дороги общего пользования. В республике сравнительно высокая плотность дорог с твердым покрытием - 8 тыс. км.

В 2001 г. из общего объема грузовых автоперевозок 5,1 млн. т перевезены специализированными автотранспортными предприятиями, удельный вес которых в общем объеме автоперевозок составил 20,4 %. По сравнению с 2000 г. перевозки грузов на автопредприятиях сократились на 19,9 %. Перевозки, выполняемые частными владельцами автотранспорта и арендующими его в 2001 г. составили 8,4 млн. т и возросли на 12,3 %.

Автотранспорт по своим техническим возможностям не в состоянии эффективно осуществлять перевозки массовых грузов на большие расстояния. Это негативно сказывается на функционировании всего хозяйственного

комплекса республики. Так, в Кавакском бассейне бурых углей из-за транспортной неосвоенности не ведется их добыча. В Южном промрайоне из-за отсутствия прямой транспортной связи прекращена разработка Узгенского месторождения высококачественных каменных углей между Северным и Южным промрайонами.

Экономически выгодно скорейшее завершение реабилитационных работ на автомагистрали Бишкек - Ош и реконструкция автодорог Бишкек - Нарын - Торугарт, Бишкек - Балыкчы - Каракол, Ош - Эркештам, совпадающих с направлением Великого Шелкового пути.

Наиболее значимым в развитии внешнеторговых, а также внутренних торговых связей является железнодорожный транспорт. Общая протяженность железных дорог в границах Кыргызстана 353 км. Железнодорожная сеть Кыргызстана представлена разрозненными, не связанными между собой тупиковыми линиями различной протяженности, которые имеют выход на железнодорожную сеть Казахстана и Узбекистана. Остальные линии связывают наиболее крупные промышленные и населенные пункты юго-западных районов с Ферганским железнодорожным кольцом.

Железнодорожный транспорт имеет ряд экономических преимуществ перед другими видами транспорта. Он обеспечивает наименьший уровень затрат, т.е. этим видом транспорта расходуется в 4-8 раз топлива меньше, чем при использовании автотранспорта, а это немаловажный фактор для Кыргызстана, импортирующего нефтепродукты.

Приоритетным является проект ТРАСЕКА - Трансазиатская железнодорожная магистраль Кашгар (Китай) - Торугарт - Джалал-Абад (Кыргызстан). Согласно договоренности трех стран (КНР, Кыргызстана и Узбекистана), проект будет реализован стоимостью более 2 млрд. долл. США.

Строительство внутренних железных дорог, в частности дороги «Север - Юг» позволит соединить два важнейших экономических района страны, а ее маршрут Балыкчы - Кара-Кече решить транспортную проблему освоения угольного разреза Кара-Кече.

Железная дорога Кашгар - Торугарт - Джалал-Абад - это золотое звено Шелкового пути. Со строительством такой ветки Кыргызстан приобретет свое главное преимущество на международном рынке.

Развитие железнодорожного транспорта предусматривает решение следующих задач:

создание надежной транспортной связи промышленных районов севера и юга республики;

развитие производительных сил путем вовлечения в хозяйственный оборот перспективных природных ресурсов;

повышение эффективности внешнеэкономической деятельности за счет строительства железных дорог, что облегчит доступ к мировым рынкам;

формирование сети железных дорог КР с перспективой использования их в системе международных транзитных перевозок.

Немаловажную роль играют воздушные перевозки, осуществляемые Национальной авиакомпанией «Кыргызстан аба жолдору», в состав которой входят два международных аэропорта в г. Бишкек (Манас) и г. Ош. «Манас» – крупный аэропорт в Центральной Азии со средствами посадки 1-й категории, взлетно-посадочной полосой – 4200 x 60 м, позволяющей принимать все виды воздушных судов, аэровокзалом пропускной способностью 1700 пасс. в час.

Из аэропорта «Манас» выполняются регулярные рейсы в такие страны, как Россия, Турция, Китай, Индия, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Германия, Узбекистан, Таджикистан, Азербайджан.

С позиций удобства авиасообщений географическое положение Кыргызстана уникально. Он расположен на стыке перспективных транспортных путей между Европой и Азией. Службы аэропорта «Манас» оснащены необходимым оборудованием, специальным транспортом, позволяющим обслуживать современные воздушные суда типа Боинг, Аэробус с соблюдением всех требований авиационной безопасности. Ведущие авиакомпании мира часто используют аэропорт «Манас» как запасной.

Одним из важных направлений деятельности аэропорта является обслуживание чартерных грузовых рейсов, услугами которых пользуются многие туристические фирмы. Рейсы выполняются на таких типах самолетов, как Ил-76, АН-124, АН-2, Боинг-707 и др.

Сегодня интенсивность полетов зарубежных ВС через Кыргызстан растет, и можно рассчитывать, что аэропорт «Манас» станет одним из важных транзитных аэропортов на авиатрассах ЦА и займет достойное место в структуре воздушных международных перевозок.

Кроме того, в республике имеются аэропорты в Джалал-Абаде, Караколе и 19 действующих взлетных полей в других пунктах, обеспечивающих перевозки в местном сообщении.

Доля воздушного транспорта в последние годы значительно сократилась.

В 2001 г. объем перевезенных грузов воздушным транспортом в страны дальнего зарубежья сократился на 23 %, в страны СНГ – на 31 %, перевозки пассажиров – на 29 %.

Резкое снижение нагрузки на авиатранспорт объясняется повышением цен и тарифов и другими экономическими причинами.

Развитию воздушного транспорта будет способствовать реализация следующих направлений:

реконструкция международного аэровокзала аэропорта «Манас» и аэропортов «Ош» и «Каракол», их техническое перевооружение и оснащение современным оборудованием;

обновление самолетного парка;

внедрение гибкой ценовой политики.

Для повышения конкурентоспособности Кыргызского транспортного комплекса необходимы:

последовательное государственное регулирование перевозок грузов путем установления целесообразных железнодорожных тарифов, особенно по наиболее значимым грузам (уголь, металлы, удобрения и др.), оптимального соотношения тарифных и нетарифных методов регулирования внешней торговли;

усиление регионального регулирования перевозок грузов;

развитие маркетинга и рекламы перевозок и транзита грузов через Кыргызстан.

В 2002 г., возможно, воздушный порт страны, а также железные дороги по-прежнему будут значительно недозагружены. Это связано с восстановлением экономики, сложностью таможенного оформления грузов, непривлекательными тарифами и другими причинами.

В перспективе при устойчивом экономическом развитии положительные тенденции на транспорте должны нарастать.

Это также связано с доктриной возрождения идеи Великого Шелкового пути, превращения пространства на его протяжении в зону стабильности и безопасности, сотрудничества и равноправного партнерства.

Целями возрождения Великого Шелкового пути являются:

интеграция в существующие региональные и международные торговые, энергетические, транспортные и коммуникационные системы и проекты;

интегрированность граждан Кыргызстана в региональное и мировое сообщество.

Необходимо сделать Кыргызстан реальным транзитным коридором.

