

УДК 629(575.2)

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ, ПРОБЛЕМ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ЗА 2010–2017 ГГ.

Шатманов О.Т., Дуйшебаев С.С., Алтыбаев А.Ш.

Кыргызский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры им. Н. Исанова, Бишкек, e-mail: intranscom@gmail.com, sultanss@mail.ru, amanjazu@gmail.com

В настоящее время созданием транспортно-логистических центров, развитием автомобильных транзитных сообщений, общественного транспорта, улучшением качества обслуживания можно успешно интегрироваться в мировые транспортные потоки с реализацией развития транзитного потенциала страны. В данной статье определены конкурентные преимущества автотранспорта, в виде диаграмм рассмотрены итоговые количественные показатели, которые характеризуют современное состояние грузового автопарка Кыргызской Республики и показывают, что более половины от общего объема международных перевозок осуществляют местные кыргызские перевозчики, проанализированы тенденции изменения объемов перевозимых грузов за 2010–2017 гг., даны прогнозы развития грузового автомобильного бизнеса. В последнее время на отечественном рынке перевозок грузов автомобильным транспортом увеличиваются представительств иностранных грузоперевозчиков, которые вытесняют отечественных перевозчиков. Особые проблемы возникают при въезде на территорию республики, где все большее распространение получает предоставление транспортных услуг иностранными перевозчиками с превышающими допустимыми весовыми и габаритными параметрами автотранспортных средств, разрушающих автомобильные дороги республики, нанося вред дорожной отрасли, а также безопасности дорожного движения. В таких непростых условиях развитие отечественных транспортных компаний по перевозке грузов, транспортной инфраструктуры и защита рыночных позиций, конкурентоспособности транспортной системы Кыргызской Республики на пространстве ЕАЭС является актуальной задачей.

Ключевые слова: грузовые перевозки, автомобильный транспорт, прогнозирование, грузовые автомобили, транзит

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE, PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL FREIGHT AND TRANSIT TRANSPORT MARKET IN THE KYRGYZ REPUBLIC FOR 2010–2017

Shatmanov O.T., Dyuyshebaev S.S., Altybaev A.Sh.

Kyrgyz State University of Construction, Transportation and Architecture n.a. N. Isanov, Bishkek, e-mail: intranscom@gmail.com, sultanss@mail.ru, amanjazu@gmail.com

At present, by creating transport and logistics centers, developing automobile transit communications, public transport and improving the quality of service, we can successfully integrate into world traffic flows with the realization of the development of a country's transit potential. This article identifies the competitive advantages of motor transport, summarizes quantitative indicators that characterize the current state of the truck fleet of the Kyrgyz Republic and show that more than half of the total international traffic is carried out by local Kyrgyz carriers, and analyzed the trends in the volume of cargo transported for 2010-2017 years, given the projections of the development of the automotive cargo business. Recently, in the domestic market for the carriage of goods by road, the representation of foreign carriers has been increasing, which are replacing domestic carriers. Particular problems arise when entering to the republic territory, where an increase in the provision of transport services by foreign carriers with exceeding the allowable weight and dimensional parameters of vehicles, destroying the roads of the republic, damaging the road industry, as well as road safety, is becoming more common. In such difficult conditions, the development of domestic transport companies for the transport of goods, transport infrastructure and the protection of market positions, competitiveness of the transport system of the Kyrgyz Republic in the EAEU space is an urgent task.

Keywords: freight transport, road transport, forecasting, trucks, transit

Соединение с существующими и новыми коридорами и развитие транспортных коридоров особенно актуально для реализации Программы по улучшению единого транспортного пространства в странах Центральной Азии, Программы ЦАРЭС, экономического пояса Шелкового пути и других интеграционных объединений. Очевидно, что для успешной интеграции в мировые транспортные потоки необходимо развитие транзитного потенциала [1] страны

в рамках ЕАЭС в транспортных перевозках. Ключевым индикатором станет превращение Кыргызской Республики в транзитную страну, имеющую безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов.

29 мая 2014 г. в г. Астане президентами Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан подписан Договор об Евразийском экономическом союзе, вступивший в силу 1 января 2015 г.,

а 12 августа 2015 г. Кыргызская Республика присоединилась к Договору об Евразийском экономическом союзе. В настоящее время в составе Евразийского экономического союза представлены пять стран СНГ: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

Вопросы транспортной сферы в Договоре о ЕАЭС урегулированы Разделом XXI «Транспорт» и приложением к нему 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике», где основными приоритетами скоординированной (согласованной) транспортной политики являются:

- 1) формирование единого транспортного пространства;
- 2) создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- 3) реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза;
- 4) координация развития транспортной инфраструктуры;
- 5) создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- 6) привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов;
- 7) развитие науки и инноваций в сфере транспорта [2].

Цель исследования: анализ современного состояния и перспектив развития международных грузовых и транзитных перевозок в КР за 2010–2017 гг.

Материалы и методы исследования

В настоящее время в автомобильной отрасли задействованы около 350 юридических лиц (из них 30 – юридические лица по легковым такси) по перевозке пассажиров, более 50 юридических лиц по перевозке грузов, более 20 тыс. частных лиц по перевозке грузов и 69 предприятий подразделений Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, обеспечивающих автомобильный транспортный процесс (автостанции, автовокзалы, автокассы) [3].

Объем грузов, перевезенных всеми видами транспорта, в январе – феврале 2018 г. по сравнению с январем – февралем прошлого года увеличился на 100,1 тыс. т, что составляет 2,2%. На автомобильном транспорте объем перевозок за аналогичный период увеличился на 2,6% [4]. В феврале 2018 г. по сравнению с февралем прошлого года перевозки грузов всеми видами транспорта возросли на 51,7 тыс. т, или на 2,4%. Объемы перевозок автомобильным транспортом с 2010 по 2017 г. выросли на 6,69 млн т, или на 29%. Из рис. 1 видно, что объемы перевозок автомобильным транспортом растут из года в год прямолинейно. Это говорит об естественном приросте объема перевозок. Рост объемов перевозок грузов всеми видами транспорта отмечался во всех регионах республики. В 2017 г. объем грузов, перевезенных всеми видами транспорта, по сравнению с 2010 г. увеличился на 7583 тыс. т.

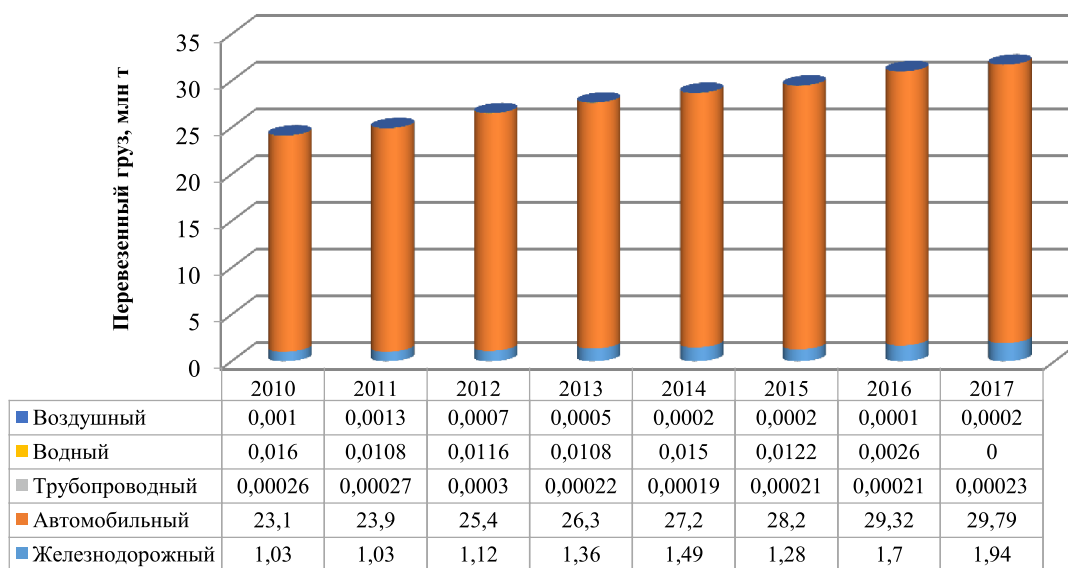


Рис. 1. Перевозки грузов всеми видами транспорта в 2010–2017 гг. (млн т)

Доля перевозок грузов автомобильным транспортом в общем объеме перевозки грузов всеми видами транспорта представлена в табл. 1 и на рис. 2.

Рис. 3 показывает, что более половины международных перевозок [5] осуществляют кыргызские перевозчики, их доля от всех автотранспортных средств составляет 60,7%, кроме последнего 2017 г. Доля автомобилей СНГ составляет 16,6%, доля автомобилей КНР составляет 22,7%, доля остальных автомобилей остальных стран составляет 3,3%. В 2017 г. количество автомобилей кыргыз-

ских перевозчиков, осуществляющих международные грузовые перевозки, сократилось почти в 2 раза, в то же время доля автомобилей из стран СНГ увеличилась в 2 раза.

Если взять в совокупности за последние 8 лет, то максимальное количество машин наблюдается в 2012 г. – 130,8 тыс. автомобилей, а самое меньшее количество наблюдается в 2017 г. – 59,8 тыс. авт. В последние годы наблюдается рост китайских автомобилей, что показывает постепенную адаптацию китайских перевозчиков к условиям перевозки через кыргызско-китайскую границу [4].

Таблица 1

Доля перевозок грузов автомобильным транспортом, в %

Транспорт/годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Транспорт – всего, в том числе:	24,4	25,2	26,8	27,9	28,9	29,7	31,23	31,95
Автомобильный	23,1	23,9	25,4	26,3	27,2	28,2	29,32	29,79
Доля перевозок грузов автомобильным транспортом, %	94,67	94,84	94,78	94,27	94,12	94,95	93,88	93,24

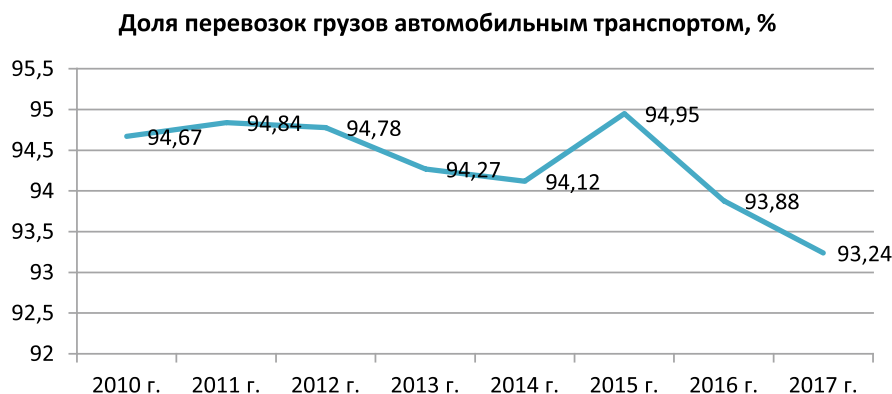


Рис. 2. Перевозки грузов всеми видами транспорта в 2010–2017 гг. (млн т)

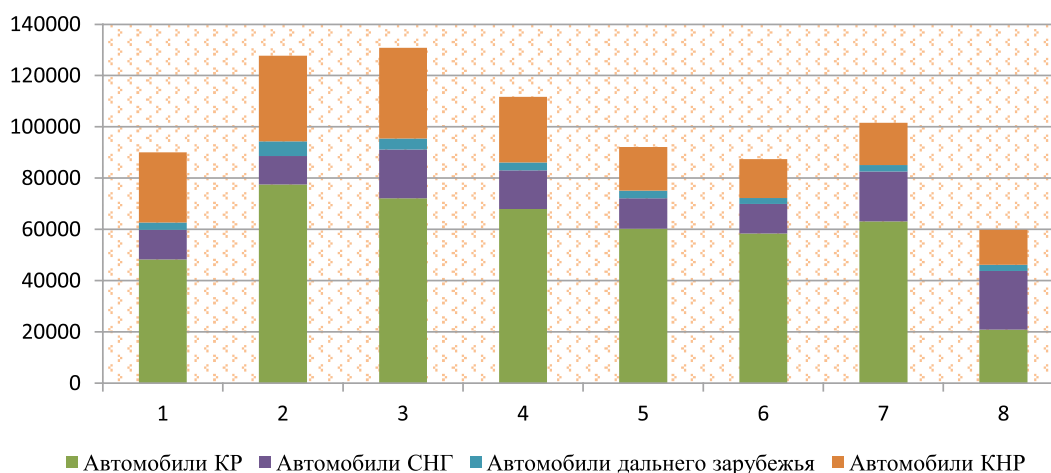


Рис. 3. Количество въездов и выездов автомобилей через гос. границу КР, ед. (по годам и странам)

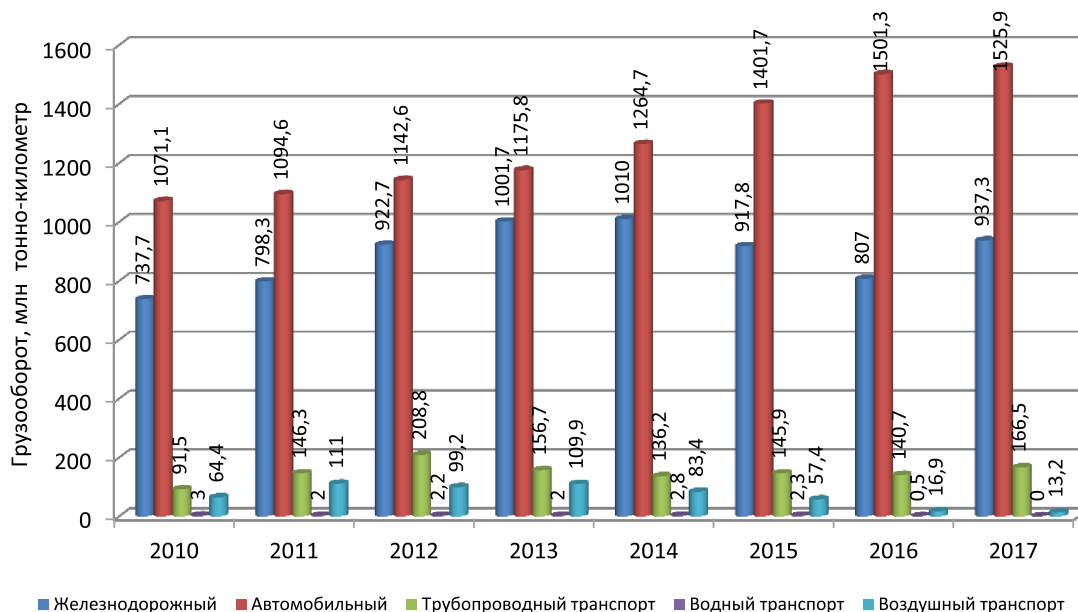


Рис. 4. Грузооборот по видам транспорта, млн тонно-километр

Таблица 2

Доля грузооборота автомобильного транспорта, в %

Наименование показателей	Годы							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Кыргызская Республика	1876,2	2005,9	2166,7	2289,4	2360,9	2379,2	2325,7	2476,4
Доля грузооборота автомобильного транспорта, %	57,1	54,6	52,7	51,4	53,6	58,9	64,6	61,6

Грузооборот всех видов транспорта [6] в 2017 г. по сравнению с 2010 г. увеличился на 675,2 млн тонно-километров или на 25,5% (рис. 4). Здесь важным показателем является изменение грузооборота до и после вхождения в Таможенный союз [4].

Как видно из рис. 4, рост грузооборота по сравнению с 2016 г. незначительный – 4,5%, что свидетельствует о малом влиянии на экономику страны и стран Таможенного союза. Это также говорит о различных преградах, ограничениях на пути кыргызских перевозчиков, которые не стремятся освоить вновь открытые рынки. Отечественные перевозчики имеют меньше представительств в странах ЕАЭС чем другие страны-члены, и не имея гарантий безопасного продвижения по территориям стран союза, не могут рисковать.

Доля грузооборота автомобильного транспорта [7] за 2017 г. имеет несколько пониженный показатель по сравнению с 2016 г. на 3,0%, но в целом за 8 лет идет планомерный рост (табл. 2) [4].

Результаты исследования и их обсуждение

Развитие транзитного потенциала будет осуществляться через создание транспортно-логистических центров, развитие автомобильных транзитных сообщений, общественного транспорта, улучшение качества обслуживания [8].

Вопрос защиты отечественных перевозчиков остается открытым в связи с увеличением представителей иностранных грузо-перевозчиков, недостаточного соответствия состояния автотранспорта отечественных перевозчиков экологическим и техническим параметрам, что ведет к вытеснению отечественных перевозчиков с внутреннего рынка автоперевозок.

Все больше распространяется увеличение предоставления автотранспортных услуг иностранными перевозчиками, когда при въезде на территорию нашей республики превышаются допустимые весовые и габаритные параметры автотранспортных

средств, которые приводят к разрушению автомобильные дороги, наносят вред дорожной отрасли, а также безопасности дорожного движения.

Заключение

Можно сказать, что в таких непростых условиях крайне актуальными задачами являются: защита рыночных позиций и конкурентоспособности транспортной системы Кыргызской Республики на пространстве ЕАЭС; развитие национальных транспортных компаний по перевозке грузов и транспортной инфраструктуры; развитие интеллектуальных транспортных систем в рамках ЕАЭС; обновление парка автотранспортных средств; создание транспортной инфраструктуры отвечающей требованиям международного стандарта; строительство в республике крупных логистических центров.

Список литературы

1. Кивал Н.Г., Кивал А.Г. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания: учеб. пособие. Владивосток: Изд-во ДВТГУ, 2009. 156 с.
2. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx (дата обращения: 24.12.2018).
3. Стратегия развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012–2015 годы [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/93738?cl=en-us> (дата обращения: 24.12.2018).
4. Официальный сайт Национального статистического комитета Кыргызской Республики [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.kg/kg/publications/sbornik-kyrgyzstan-v-cifrah> (дата обращения: 24.12.2018).
5. Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные перевозки: учебник по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)». М.: Академия, 2011. 300 с.
6. Олещенко Е.М., Горев А.Е. Основы грузозведения. М.: «Академия», 2005. 283 с.
7. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки. М.: ИД Академия, 2008. 288 с.
8. Зеркалов Д.В., Тимошук Е.Н. Международные перевозки грузов: учебное пособие. Киев: Основа, 2009. 526 с.