

УДК 339:656(575.2+510)

## К ВОПРОСУ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ

<sup>1</sup>Шатманов О.Т., <sup>1</sup>Эсеналиев Т.Б., <sup>2</sup>Молдалиев Э.Д.

<sup>1</sup>*Киргизский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры  
имени Н. Исанова, Бишкек, e-mail: turdakun25@mail.ru;*

<sup>2</sup>*Нарынский государственный университет имени С. Нааматова,  
Нарын, e-mail: egem66@rambler.ru*

Кыргызстан расположен в середине Евразийского континента, что делает его привлекательным для международных автоперевозчиков. Грузоперевозки по территории КР ежегодно растут, и этому способствует увеличение перевозок из Китая и в Китай. КНР стремится в овладению торговыми рынками Азии, Ближнего Востока, Европы путем строительства современных автомобильных дорог через данные регионы. Привлечение автоперевозчиков на свою территорию, организация транзитного движения непростая задача в условиях татальной конкуренции. Все хотят получить часть от того большого «пирога», которую предлагает китайская экономика. В статье излагается особенность международных автомобильных перевозок и результаты анализа грузовых потоков между Кыргызской Республикой и Китайской Народной Республикой. Установлены закономерности изменения объема грузовых перевозок между двумя странами в настоящее время осуществляемые по автомобильной дороге Бишкек – Нарын – Торугарт. Проведен анализ количества автотранспортных средств, участвующих в перевозках между двумя странами. Данная дорога является одним из двух основных международных коридоров КР, связывающих транзитные пути между западом и востоком. Улучшение условий перевозок является тем самым инструментом, способным привлечь международных перевозчиков. В работе изложены основные направления увеличения объема перевозок и улучшения инфраструктуры автомобильной дороги Бишкек – Нарын – Торугарт.

**Ключевые слова:** КР, КНР, грузовой автомобиль, объем перевозок, ООН, ЕАЭС, МДП, перевозчик, осевая нагрузка

## TO THE QUESTION OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION BETWEEN THE KYRGYZ REPUBLIC AND THE CHINESE PEOPLE'S REPUBLIC

<sup>1</sup>Shatmanov O.T., <sup>1</sup>Esenaliev T.B., <sup>2</sup>Moldaliev E.D.

<sup>1</sup>*Kirghiz State University of Construction, Transport and Architecture named after N. Isanov,  
Bishkek, e-mail: turdakun25@mail.ru;*

<sup>2</sup>*Naryn State University named after S. Naamatov, Naryn, e-mail: egem66@rambler.ru*

Kyrgyzstan is located in the middle of the Eurasian continent, which makes it attractive for international road carriers. Cargo transportation through the territory of the Kyrgyz Republic is growing every year and this is facilitated by an increase in traffic from China to China. China seeks to master the trade markets of Asia, the Middle East, and Europe by building modern highways through these regions. Attracting truckers to their territory, the organization of transit traffic is not an easy task in terms of total competition. Everyone wants to get some of that big pie that the Chinese economy offers. The article describes the peculiarity of international road transport and the results of the analysis of cargo flows between the Kyrgyz Republic and the People's Republic of China. The regularities of changes in the volume of freight traffic are currently established between the two countries by the Bishkek-Naryn-Torugart highway. The analysis of the number of vehicles involved in transport between the two countries. This road is one of the 2 main international corridors of the Kyrgyz Republic connecting transit routes between the west and east. Improving the conditions of transport is thus a tool capable of attracting international carriers. The paper outlines the main directions for increasing the volume of traffic and improving the infrastructure of the Bishkek-Naryn-Torugart highway.

**Keywords:** KR, PRC, truck, traffic volume, UN, EAEU, TIR, carrier, axle load

В Кыргызстане, как горной стране, 97% из всех перевозок приходится на автомобильный транспорт, который, объединяя все отрасли, является важнейшей базой нашей экономики. Роль международных перевозок в нашей стране, как и в других странах, велика.

КР и КНР являются участниками целого ряда различных международных конвенций и договоров, в рамках которых были подписаны двусторонние соглашения, охватывающие все виды транспортного сообщения.

Как диктуют современные рыночные отношения, перед перевозчиками стоит за-

дача своевременной доставки груза в назначенное место, установленное заказчиком.

Цель исследования: выявление закономерностей изменения объемов грузовых перевозок между КР и КНР, а также выявление пути увеличения объемов перевозок.

### Материалы и методы исследования

Для оценки состояния грузовых автомобильных перевозок между КР и КНР проведено документальное исследование материалов Нарынского управления агентства автомобильного транспорта и весогабаритного контроля.

Как известно, одним из основных показателей характеризующие выполнения работы автомобильных перевозок, является объем перевозок.

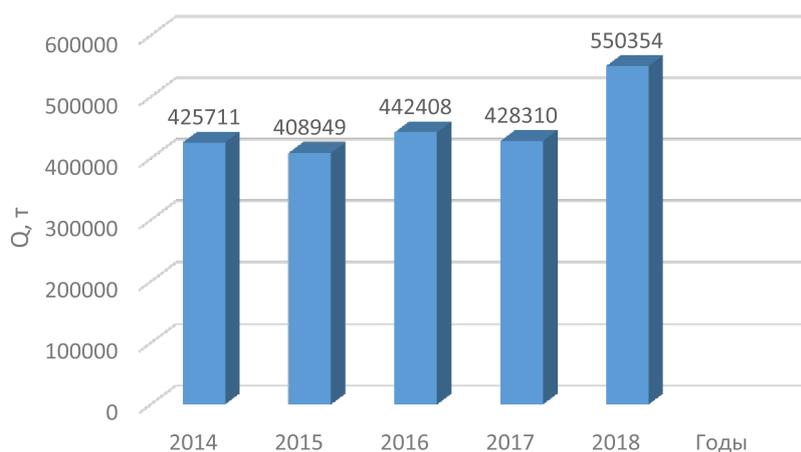


Рис. 1. Общий объем перевозок за 2014–2018 гг.

Таблица 1

Доля в процентах пересечения границы автомобиля из разных регионов, %

№ п/п	Страны	Годы				
		2013	2014	2015	2016	2017
1	Автомобили КР	60,7	65,4	66,8	62,1	49
2	Автомобили СНГ	13,6	12,8	13,2	19,2	24,2
3	Автомобили дальнего зарубежья	2,8	3	2,6	2,5	4
4	Автомобили КНР	22,9	18,5	17,4	16,2	22,8

### Результаты исследования и их обсуждение

Анализ количества объема грузовых автомобильных перевозок показывает, что в 2015 и в 2017 гг. между КР и КНР наблюдается определенный спад объема перевозок, но по сравнению с 2014 г. в 2018 г. объем вырос на 22,6% (рис. 1) [1].

В настоящее время историческая ветвь Великого Шелкового пути Бишкек – Нарын – Торугарт остается артерией транспортных потоков, где около 12–15% перевозок осуществляется автомобилями большой грузоподъемности [1, 2].

Кыргызская Республика, с 2015 г. являясь полноправным членом Евразийского Экономического Союза, приняла программу развития Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг. «Единство. Доверие. Созидание» [2].

Исследование Всемирного банка на 2016 г. показало, что Кыргызстан из 190 стран занял 75 место. Рейтинг выводился на основе анализа 10 критериев, в том числе и по показателю «торговля через границу», который характеризует уровень административных барьеров при проведении экспортно-импортных операций.

В последние годы наблюдается рост китайских автомобилей, что показывает постепенную адаптацию китайских перевозчиков к условиям перевозки через кыргызско-китайскую границу.

В табл. 1 и на рис. 2 приведены данные об автомобилях, которые пересекли границу из разных регионов в процентном соотношении. 71,8% грузовых автомобилей, пересекающих границу КР, составляют кыргызские и китайские автомобили.

Как показано на рис. 3, между КР и КНР наблюдается рост количества транспортных средств (ТС), перевозящих грузы в 2018 г. на 25,3% по сравнению с 2014 г. [3].

На рис. 4 приведены результаты распределения объема перевозок по месяцам года за последние 5 лет. Отсюда видно, что наибольшее количество объема перевозок приходится на апрель, сентябрь, достигая максимума в августе. Минимальный показатель приходится на февраль месяц. Это объясняется закрытием таможенного поста «Торугарт», связанного с проведением новогодних праздничных мероприятий в КНР с 28 января по 11 февраля.

Международные перевозки между КР и КНР осуществляют как кыргызские, так

и китайские перевозчики. Как показывает анализ, за последние 5 лет перевезено из КР в КНР 102490 т груза, из КНР в КР 2152118 т груза (рис. 5), всего составляет 2254608 т. Из них кыргызскими перевозчиками пере-

везено 1778361 т, китайскими перевозчиками 1295947 т груза (рис. 6). В процентном соотношении 57,8% грузов перевезено кыргызскими перевозчиками, соответственно 42,2% китайскими перевозчиками.

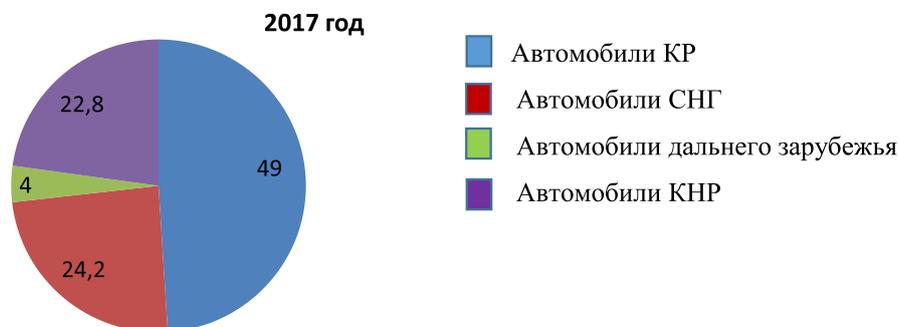


Рис. 2. Пересечения границы КР автомобилями из разных регионов, в %



Рис. 3. Количество ТС, перевозящих грузы между КР и КНР

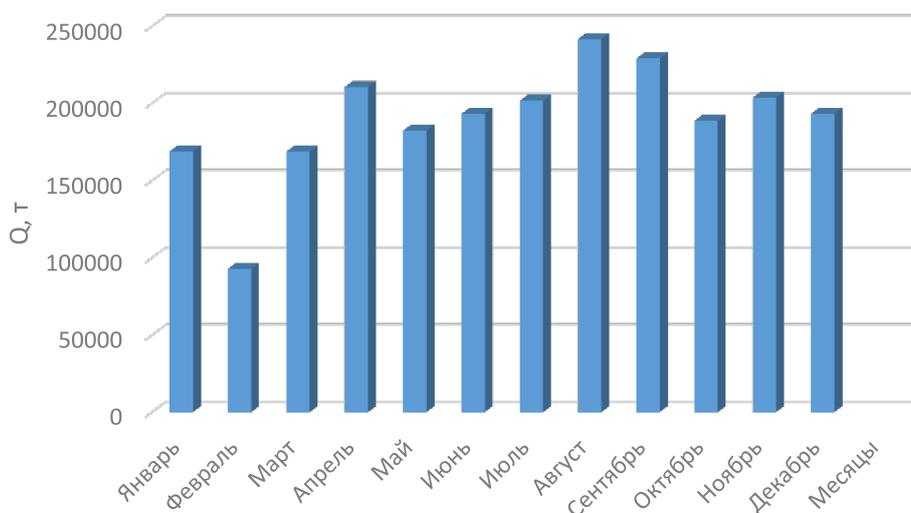


Рис. 4. Распределение объема перевозок по месяцам за 2014–2018 гг.

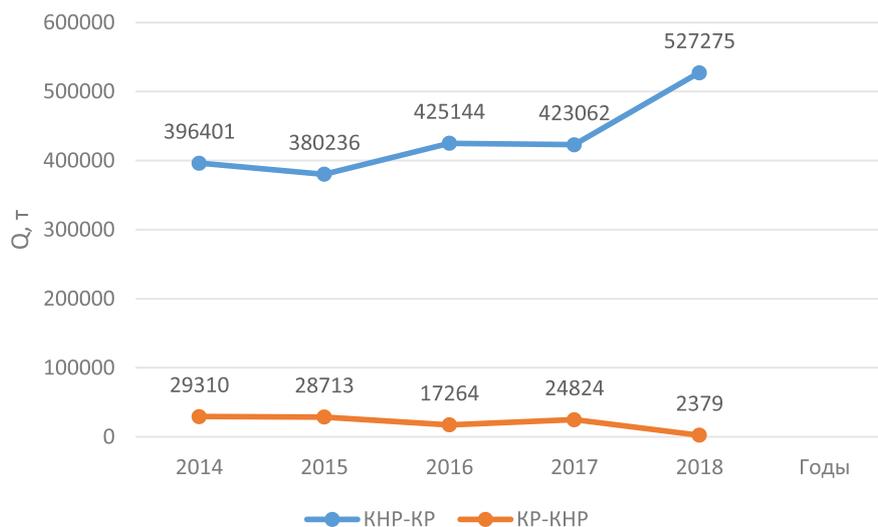


Рис. 5. Распределение грузовых потоков по направлениям (КНП – КР, КР – КНП)

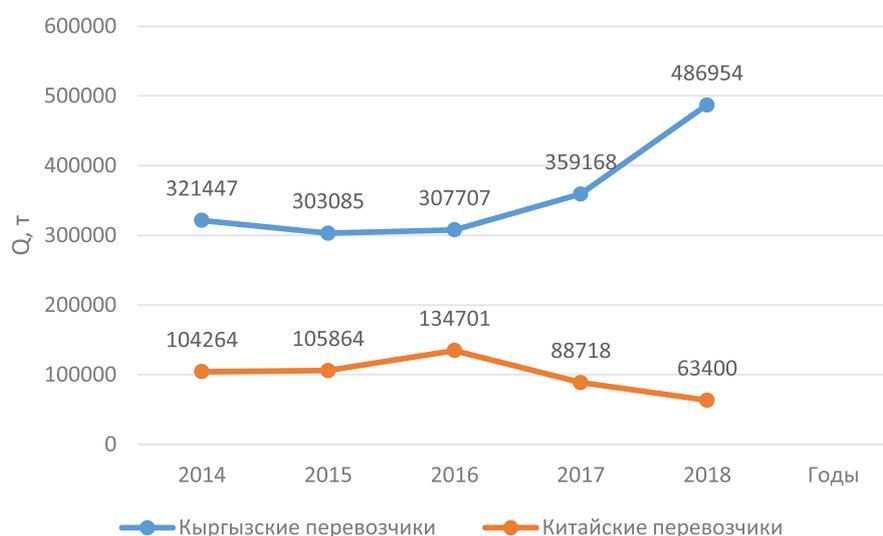


Рис. 6. Объем перевозок кыргызских и китайских перевозчиков за 2014–2018 гг.

Одной из проблем, существующих в Кыргызстане, является применение автоперевозчиками тяжеловесных транспортных средств. В КР действуют нормативы, по которым максимальная общая масса автомобилей не должна превышать 48,5 т для трехосных грузовых автомобилей с четырехосным прицепом [4]. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами, при расстояниях между осями от 1,8 м и более, сумма осевых масс не должна превышать 25,5 т. На практике нередко перевозчики применяют тяжеловесные машины для снижения себестоимости перевозок. Современные автотранспортные средства могут перевозить грузы до 100 т с осевой нагрузкой до 18 т (рис. 7) [5].

Перегруз является одной из основных причин преждевременного разрушения дорог в КР. По данным экспертов ущерб причиненный дороге перегрузом в 4 раза превышает ущерб от транспортных средств.

Как известно, 25 % нагрузки приходится на тягач, а 75 % приходится на полуприцеп. Нагрузку на задние оси прицепа можно рассчитать по формуле [6]

$$Q_3 = G_3(u - 1) + G_2(e - 1),$$

где  $u = \frac{x_2}{x_3}$ ;  $e = \frac{x_1}{x_3}$  – соотношения расстояний от места действия силы до центра тяжести.



Рис. 7. Большегрузный транспорт на трассе Бишкек – Торугарт

Одной из первостепенных задач, решение которой позволит нам быть конкурентоспособными на международном рынке, является активное вливание в систему международных дорожных перевозок (МДП).

Исходя из возможностей, вытекающих из членства Кыргызской Республики в ЕАЭС и перспектив возможного сопряжения ЕАЭС с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути», востребованность кыргызских участков транспортных коридоров ЦАРЭС будет возрастать [7].

Анализ и исследование автомобилей нашей страны показывает, что в настоящее время их техническое состояние устарело, и часто приводит к определенным трудностям, из-за несоответствия принятым правилам ЕЭК ООН и директивам ЕС, они сутками простаивают на международных границах.

Поэтому нам следует улучшить состояние парка грузовых автомобилей в соответствии с международными конвенциями и соглашениями ЕЭК ООН.

Одним из критериев увеличения объема перевозок по автомобильной дороге Бишкек – Торугарт является улучшение его инфраструктуры, при этом инфраструктура дороги должна совершенствоваться комплексно. В комплекс мероприятий должны быть включены строительство станций технического обслуживания для грузовых автомобилей, строительство охраняемых стоянок, ограждение дороги в населенных пунктах, увеличение средней скорости перевозок, качественное текущее обслуживание дороги, обеспечение транзитного движения, обеспечение безопасности движения. Каждое из данных мероприятий содержит в себе ряд задач, от решения которых напрямую зависит международная значимость данной дороги.

Одним из негативных условий движения по данной дороге является наличие «лежачих полицейских» в местах, где дорога проходит по населенным пунктам. Это влияет на скорость доставки груза, техническое состояние автомобиля, на целостность груза. Вопросы обеспечения безопасности движения на международных трассах должны обеспечиваться иными методами. Международным перевозчикам должно быть комфортно и безопасно во время поездки, либо они выберут другие маршруты для доставки грузов.

#### Выводы

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

- установлено, что в настоящее время между КР и КНР объем грузовых перевозок с каждым годом набирает темпы роста и за последние 5 лет составляет 22,6%;
- наибольшее количество грузовых потоков приходится на апрель, сентябрь, достигая максимума в августе;
- от общего объема перевозок между КР и КНР 57,8% составляет кыргызские перевозчики, 42,2% китайские перевозчики;
- с каждым годом парк АТС республики устаревает, что снижает конкурентоспособность наших перевозчиков в международном рынке транспортных услуг;
- необходимо уделять особое внимание созданию придорожного сервиса и логистических комплексов на пути транзитных транспортных коридоров в соответствии с международными требованиями.

#### Список литературы

1. Молдалиев Э.Д. Исследование закономерностей изменения транспортных потоков в горных дорогах // Транспорт, транспортные сооружения, экология. Пермский нацио-

нальный исследовательский политехнический университет. 2016. № 4. С. 114–127.

2. Справочник по конвенции МДП. Одиннадцатое пересмотренное издание. ООН, Нью-Йорк и Женева. 2018. 384 с.

3. Кыргызстан в цифрах. Бишкек: Национальный статкомитет Кыргызской Республики, 2018. 344 с.

4. Постановление Правительства Кыргызской Республики от 13 июля 2015 года № 481 О внесении изменений и дополнений в постановление «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение общей массы, осевых нагрузок, размеров и других линейных параметров транспортных средств и Порядка пропуска и взимания сборов

за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454 [Электронный ресурс]. URL: [cbd.minjust.gov.kg/act/view/tu-tu/97827](http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/tu-tu/97827) (дата обращения: 05.04.2019).

5. Седюкевич В.Н., Аземша С.А. Международные автомобильные перевозки грузов. Гомель, 2012. 200 с.

6. Шатманов О.Т., Эсеналиев Т.Б., Дуйшебаев С.С. Влияние нагрузки на автомобильные дороги в Кыргызской Республике // Актуальные проблемы технических наук в России и за рубежом. 2016. № 6. С. 63–68.

7. Лу Чунья. Проблемы сотрудничества экономических отношений Кыргызстана и Китая в рамках проекта «Экономический пояс великого шелкового пути» // Вестник КРСУ. 2018. Т. 18. № 3. С. 27–31.