

УДК 332.14  
JEL classification: O38; R41

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/102/58>

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В КЫРГЫЗСТАНЕ

©*Кадырова Т. К., Ошский технологический университет  
им. акад. М. М. Адышева, г. Ош, Кыргызстан*

©*Токтобаева Г. А., Ошский технологический университет  
им. акад. М. М. Адышева, г. Ош, Кыргызстан*

©*Нажимудин кызы К., Ошский технологический университет  
им. акад. М.М. Адышева, г. Ош, Кыргызстан, tgulnaza2020@gmail.com*

## DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN KYRGYZSTAN

©*Kadyrova T., Osh Technological University them. acad. M. M. Adyshev, Osh, Kyrgyzstan*

©*Toktobaeva G., Osh Technological University them. acad. M. M. Adyshev, Osh, Kyrgyzstan*

©*Nazhimudin kyzy K., Osh Technological University them. acad. M. M. Adyshev,  
Osh, Kyrgyzstan, tgulnaza2020@gmail.com*

*Аннотация.* Исследованы возможности Кыргызской Республики в решении задач логистики, прежде всего в рамках развития транснациональных проектов, кооперации видов транспорта в смешанном сообщении и выявления их конкурентных преимуществ, а также путем развития современных мультимодальных транспортных узлов, использования экономико-географических особенностей регионов. Сделана попытка показать, каким образом развитие международных транспортных коридоров отражается на развитии отдельных территорий на примере континентального и пограничного регионов.

*Abstract.* The article explores the possibilities of the Kyrgyz Republic in solving logistics problems, primarily in the framework of the development of transnational projects, cooperation of modes of transport in mixed traffic and identifying their competitive advantages, as well as by developing modern multimodal transport hubs, using the economic and geographical features of the regions. An attempt is made to show how the development of international transport corridors affects the development of individual territories on the example of the continental and border regions.

*Ключевые слова:* транспортная логистика, воздушная логистика, динамика развития, глобализация, перевозки, региональная экономика, инфраструктура, партнеры, грузы.

*Keywords:* transport logistics, air logistics, development dynamics, globalization, transportation, regional economy, infrastructure, partners, cargo.

В Кыргызстане наиболее развитая логистика — транспортная. Глобализация и растущая динамичность развития рыночной экономики ставят новые задачи перед экономикой регионов. Логистика является наиболее эффективным, рыночно ориентированным механизмом для реализации экономических преобразований. Применение логистики в транспорте, превращает контрагентов и конкурирующие стороны в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе. Развитие и экономика любой страны во многом зависят от уровня и бесперебойности управления цепями поставок импортных и экспортных товаров (<https://kurl.ru/lznXf>).

И здесь важную роль в современном бизнесе принадлежит логистике, которая дает возможность при оптимальных затратах и экономии всех ресурсов достигать главных корпоративных целей. За рубежом, особенно в последние годы, выделяются такие функциональные направления логистики; как транспортировка, складирование, управление запасами, упаковка, расширение сервисных заказов и др. В Кыргызстане развита транспортная логистика, так как она является актуальной на сегодняшний день.

Рассмотрим транспортную логистику в автомобильных и железнодорожных дорог, так как основную часть перевозок грузов в Кыргызстане осуществляют эти два вида транспорта. Состояние международных перевозок в Кыргызстане можно характеризовать как развивающееся, но во многом зависящее от социально- политической обстановки в стране. Также международных организаций в вопросах развития внутригосударственных и международных автомобильных перевозок, содействия модернизации парка грузовых перевозчиков и проведения транспортной политики качества и профессионализма, возможно достижение стабильных результатов. В связи с этим, является весьма актуальными исследования и рекомендации по повышению уровня логистики в Кыргызстане и соответственно ее экономики [1].

Отсутствие в Кыргызстане транспортно-логистической инфраструктуры, отлаженной системы обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал. Поэтому особую актуальность приобретает создание в Кыргызстане сети региональных транспортно-логистических центров различных уровней, образующих в совокупности интегрированную транспортно-логистическую систему (Таблица 1).

Таблица 1

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В КЫРГЫЗСТАНЕ  
 2018-2023 гг (млн т) <http://stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz>.

Виды транспорта	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Железнодорожный	326,1	360,5	72,4	255,2	268,7	247,1
Автомобильный	664,4	682,4	368,6	440,0	455,7	502,2
Трубопроводный	33,1	36,3	21,8	30,7	34,8	31,6
Такси тыс.чел.	32 441,8	36 424,9	31 116,7	32 400,0	34 806,1	39 375,5
Воздушный транспорт	1 360,2	1 095,0	436,8	847,8	1 240,4	1 292,0
<i>Всего</i>	<i>731,6</i>	<i>756,6</i>	<i>422,0</i>	<i>504,2</i>	<i>526,9</i>	<i>574,7</i>

Автомобильный транспорт занимает лидирующие позиции из-за сложных географических и климатических условий в Кыргызской Республике. В настоящее время ему принадлежит первое место по объемам внешнеторговых перевозок грузов в Кыргызстане. Автомобильный транспорт — важнейшая составная часть единой транспортной системы и производственной инфраструктуры страны. В условиях высокогорья и ввиду труднодоступности регионов страны, автомобильный транспорт является основным видом транспорта в Кыргызстане. Так, 95% грузовых и 97% пассажирских перевозок осуществляется автомобильным транспортом, который составляет основную часть транспортного сектора страны [2].

Транзитом по автомобильным дорогам Кыргызстана осуществляются перевозки преимущественно между республиками Средней Азии и Российской Федерации. Кыргызстан может стать важной транзитной зоной для коммерческих перевозок и торговли между

Китаем, Российской Федерацией, Казахстаном, Южной Азией и Ближним Востоком (Таблица 2).

Экспортно-ориентированный бизнес в сельском хозяйстве и промышленности требует быстрых, надежных и доступных транспортных и телекоммуникационных связей. В связи с этим Кыргызстан должен развивать транспортную инфраструктуру (сеть дорог, автопарк и т.д.). Работу транспортной отрасли Кыргызстана регулирует и координирует Министерство транспорта и дорог КР на момент отправления груза [3].

Таблица 2

ПАССАЖИРООБОРОТ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА (млн. чел/км)  
<http://stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>.

Наименование показателей	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кыргызская Республика	12 516,2	13 135,1	7 141,6	9 090,7	10 444,2	11 350,4
Баткенская область	177,2	179,7	142,9	168,3	173,6	179,0
Джалал-Абадская область	1 084,0	1 154,2	718,1	760,1	824,7	862,9
Иссык-Кульская область	850,4	929,5	219,2	276,6	304,3	410,7
Нарынская область	234,9	248,8	257,0	287,9	354,4	597,0
Ошская область	597,3	600,0	549,5	560,9	594,4	670,0
Таласская область	249,0	260,2	199,5	206,7	219,0	231,7
Чуйская область	3 010,2	2 765,3	1 342,7	1 013,7	1 053,1	1 074,2
г. Бишкек	5 908,8	6 582,4	3 434,3	5 503,9	6 582,3	6 960,8
г. Ош	404,4	415,0	278,3	312,5	338,3	364,2

На протяжении рассматриваемого периода основная роль в перевозках грузов принадлежит автомобильному транспорту. Другие виды транспорта, такие как железнодорожный, водный, воздушный и трубопроводный не получили должного развития в Кыргызстане. ВВП республики на 48% формируется за счет отраслей, оказывающих услуги и только на 38,7% за счет отраслей, производящих товары. В структуре услуг лишь 3,9% принадлежит транспортной деятельности и хранению грузов. Это говорит о том, что грузовые и пассажирские перевозки, а также складская логистика в Кыргызстане не получили должного развития. Поэтому можно сказать, что в настоящее время транспорт оказывает ограниченное влияние на экономическое развитие, что может негативно сказаться на эффективности экономической деятельности и в конечном итоге стать тормозом для запланированных правительством мер по социально-экономическому развитию страны в долгосрочной перспективе (<http://stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>).

В связи с этим, необходимо модернизировать государственную политику в отношении транспорта в целом, а также отдельных его видов. Надо развивать транспортную логистику в Кыргызской Республике, так как транспортные коридоры обеспечивают практически единственный способ доступа Кыргызской Республики к региональным рынкам товаров, услуг и играют существенную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами внутри страны. Логистическая отрасль Кыргызстана представлена рядом грузо-экспедиторских компаний, таких как Ассоциация Экспедиторов Кыргызской Республики, базирующаяся в Бишкеке. Частные предприниматели в сфере логистики ждут от правительства развития логистических центров в Кыргызстане. Возможных мест логистических центров несколько. Считается территории в г. Бишкек и г. Ош приоритетными участками; грузовые экспедиторы также думают, что Бишкек является приоритетным местом.

Современные логистические центры частично сформировались на базе существующих терминалов, частично построены по специальным проектам и являются крупным звеном

логистической цепи по продвижению сырья, заготовок и готовой продукции до клиентов. В логистических центрах терминал является базовым звеном и представляет собой группу крытых складов и площадок с различным оборудованием.

Надо отметить, что развитие железных дорог, прокладывание дополнительных путей и открытие новых направлений жизненно необходимо для дальнейшего поступательного развития. Нужно активнее задействовать данный вид транспорта для продвижения отечественных товаров и услуг на территории ЕАЭС. Стоит отметить, что Южный отдел железной дороги играет основную роль в обеспечении железнодорожного сообщения с Узбекистаном, Казахстаном, Таджикистаном и другими государствами. Особую роль играет станция Кара - Суу, которая является основным связным пунктом, соединяющим Кыргызстан с соседними странами. Через Южный отдел ежегодно перевозятся миллионы тонн грузов в обоих направлениях (<https://shop.un.org/>).

Расположение Кыргызстана в середине Центральной Азии, с точки зрения макроэкономики и географического положения, является одним из основополагающих преимуществ, способных принести государству немалые экономические выгоды, за счет реализации транзитного потенциала. Учитывая, что около половины мирового грузопотока приходится на перевозки из Европы в Азию и обратно, представляется весьма важным создание транспортного коридора через территорию Кыргызской Республики.

Пути развития транспортной логистики является наиболее эффективным, так как в этом случае все участники транспортно – логистического процесса плотно взаимодействуют друг с другом. Действия таких участников согласованы и экономически эффективны. При такой форме организации транспортных перевозок можно достичь единого управления материальными потоками, что позволит точно планировать доставку товаров, в определенный срок, с минимальными издержками [3].

Повышению эффективности работы международных автоперевозок способствует сокращение времени таможенного оформления. Таможня выступает в роли не только защитника экономических интересов страны, но и активного участника во внешней торговле. Сейчас во многих странах широко применяются три вида упрощенного декларирования: неполное, собственно упрощенное декларирование и таможенное оформление на месте, удобном для предпринимателя. В странах ЕС такое декларирование применяется при условии, что впоследствии будет подана общая декларация, которая оформляется за определенное число упрощенных деклараций или за определенный период времени. В наибольшей степени в упрощении нуждается транзит, так как режим транзита является одним из наиболее востребованных и имеет важное значение для участников внешнеэкономической деятельности, использующих в качестве моста между странами СНГ, России, Европы и Азии.

Особая сфера регулирования международных автоперевозок – организация работы пограничных переходов. Нормализация условий торговли внутри страны и со странами ВТО позволит улучшить условия транзитных перевозок, повысить качество транспортных услуг, увеличить объем экспорта, в том числе наукоемкой продукции. Расширение транспортно-экономических связей будет способствовать также привлечению инвестиций в экономику.

#### *Список литературы:*

1. Алишева П. К., Эсенбаев Н. С. Развития транспортной логистики как рычаг национальной экономики Кыргызстана // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. 2022. №3-1(38). С. 57-61. EDN XPLBHI.

2. Советбеков Б. С. Логистика и Интермодальные перевозки. Бишкек: КРСУ, 2014. 112 с.
3. Мейманкулова Н. Ч., Алджембаева Н. С. Пути развития транспортной логистики в Кыргызстане // Евразийское Научное Объединение. 2021. №5-3. С. 215-218. EDN: EQDLAR.

*References:*

1. Alisheva, P. K., & Esenbaev, N. S. (2022). Razvitiya transportnoi logistiki kak ryuchag natsional'noi ekonomiki Kyrgyzstana. *Izvestiya Issyk-Kul'skogo foruma bukhgalterov i auditorov stran Tsentral'noi Azii*, (3-1(38)), 57-61. (in Russian).
2. Sovetbekov, B. S. (2014). Logistika i Intermodal'nye perevozki. Bishkek. (in Russian).
3. Meimankulova, N. Ch., & Aldzhembaeva, N. S. (2021). Puti razvitiya transportnoi logistiki v Kyrgyzstane. *Evraziiskoe Nauchnoe Ob'edinenie*, (5-3), 215-218. (in Russian).

*Работа поступила  
в редакцию 15.04.2024 г.*

*Принята к публикации  
20.04.2024 г.*

*Ссылка для цитирования:*

Кадырова Т. К., Токтобаева Г. А., Нажимудин кызы К. Развитие транспортной логистики в Кыргызстане // Бюллетень науки и практики. 2024. Т. 10. №5. С. 457-461. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/102/58>

*Cite as (APA):*

Kadyrova, T., Toktobaeva, G., & Nazhimudin kyzy, K. (2024). Development of Transport Logistics in Kyrgyzstan. *Bulletin of Science and Practice*, 10(5), 457-461. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/102/58>