DOI: 10.17117/na.2015.09.060

Поступила (Received): 19.09.2015

<http://ucom.ru/doc/na.2015.09.060.pdf>

Бекбоева М.А. Транспортная инфраструктура в развитии туристского рынка Кыргызской Республики

Bekboeva M.A. The transport infrastructure in the development of the tourist market in the Kyrgyz Republic

В данной статье отражена роль воздушного, железнодорожного, автомобильного транспорта в развитии туристского рынка. Представлены статистические данные по перевозкам туристов видами транспортов и доходы, полученные от них. Отмечены преимущества и недостатки транспортной инфраструктуры, а также сведения о необходимости его модернизации и развитии для удовлетворения потребностей туристов в разнообразных услугах

Ключевые слова: инфраструктура туризма, транспортная инфраструктура, воздушный транспорт, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, перевозки туристов, туристский маршрут

This article reflects the role of air, rail and road transport in the development of the tourist market. Statistical data on the transport of tourists and the income received from them are presented. The advantages and disadvantages of transport infrastructure, as well as information about the need for its modernization and development to meet the needs of tourists in the various services were identified

Key words: tourist infrastructure, transport infrastructure, air transport, rail transport, road transport, tourist transfer, tourist direction

Бекбоева Махабат Амантуровна

Кандидат экономических наук, доцент, директор центра

Нарынский государственный университет им. С. Нааматова

Кыргызская Республика, г. Нарын, ул. Сагынбай Орозбак уулу, 25

Bekboeva Mahabat Amanturovna

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Director of Center

Naryn state university named S. Naamatov
Kyrgyz Republic, Naryn, Sagynbai Orozbek uulu st., 25

К инфраструктуре туризма относятся следующие объекты и области: авиа- и железнодорожный транспорт (порты страны), дороги и пути сообщения между портами страны и туристскими объектами; курорты, дома отдыха, гостиницы, гостевые дома; обширная сеть коммуникаций, обеспечивающая связь и передачу данных, операторы связи и провайдеры интернет услуг; торговые предприятия и предприятия сферы услуг, соответствующие требованиям и запросам всех категорий туристов, а также другие предприятия, готовые предоставить услуги и товары для отдыха и развлечения.

Именно инфраструктура является либо сдерживающим, либо способствующим фактором развития отрасли. Для большинства регионов Кыргыз-

стана инфраструктурные проблемы становятся основной причиной снижения конкурентных преимуществ Кыргызской Республики на рынке туристских услуг [4]. Развитие инфраструктуры зависит от ряда факторов: социально-культурного, экологического факторов и состояния экономики в целом.

Среди всех составляющих транспортировка играет немаловажную роль в развитии туризма.

В табл. 1, представлены данные по перевозкам туристов и доходы, полученные от них. Основной поток иностранных туристов, приезжающих к нам из стран СНГ, используют автомобильный и железнодорожный транспорт. Эти же транспортные средства используют и выезжающие в страны СНГ туристы. Перевозка туристов внутри страны осуществляется автомобильным транспортом. В 2012 г. этим видом транспорта было перевезено – 4889,6 тыс. человек, т.е. на 7,7% меньше, чем в 2008 г. Однако, учитывая относительную дешевизну данного вида транспорта, доходов было получено всего на сумму – 468,2 млн. сом или на 50,8 % больше, чем в 2008 году. Железнодорожным транспортом в 2012 году было перевезено – 205,3 тыс. человек, что на 56,7% меньше по сравнению с 2008 г., полученные доходы от перевозок составили – 604,1 млн. сом или на 1,3 % меньше, чем в 2008 году.

Таблица 1. Перевозки туристов по видам сообщений и доходы, полученные от них *

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	+, – 2012 г. к 2008 г.
Перевезено туристов, всего (тысяч человек)	6144,9	6519,6	5390,2	5572,3	5918,8	-3,7
Воздушным транспортом	370,8	357,8	464,6	707,9	823,9	+122,2
въездные международные	109,5	95,1	130,8	237,5	272,4	+148,8
выездные международные	113,9	103,7	154,6	255,6	312,9	+174,7
внутренние	147,4	159,0	179,2	214,8	238,6	+61,9
Железнодорожным транспортом	473,8	414,1	366,6	249,3	205,3	-56,7
въездные международные	194,7	187,6	128,5	99,3	75,8	-61,1
выездные международные	265,8	212,7	223,1	133,8	107,6	-59,5
внутренние	13,3	13,8	15,0	16,2	21,9	+64,7
Автомобильным транспортом	5300,3	5747,7	4559,0	4615,1	4889,6	-7,7
выездные	95,8	71,6	26,8	53,0	72,0	-24,8
в дальнее зарубежье	1,9	3,0	-	-	-	-
в страны СНГ	93,9	68,6	26,8	53,0	72,0	-23,3
внутренние	5204,5	5676,1	4532,2	4562,1	4817,6	-7,4
Полученные доходы, всего (млн. сомов)	3615,4	3913,3	4767,6	7226,6	8250,2	+128,2
Воздушным транспортом	2692,7	2701,6	3861,3	6238,0	7177,9	+166,6
Железнодорожным транспортом	612,3	648,1	660,4	642,4	604,1	-1,3
Автомобильным транспортом	310,4	563,6	245,9	346,3	468,2	+50,8

* Данные Национального статистического комитета Кыргызской Республики [3]

Этот вид транспорта, после автомобильного, пользуется популярностью у туристов, приезжающих к нам, в частности из России. Однако, со снижением цен на авиабилеты некоторых авиакомпаний, часть потребителей стала предпочитать воздушный вид транспорта.

Туристы из стран вне СНГ предпочитают, в основном, воздушный вид транспорта, который является самым быстрым, наиболее комфортабельным и пока дорогим видом транспорта на сегодняшний день. Всего воздушным транспортом было перевезено в 2012 г. – 823,9 тыс. человек, т.е. на 122,2 % больше, по сравнению с 2008 г., доходы, полученные от них, составили 7179,9 млн. сом или на 166,6 % больше, чем в 2008 году.

В 2000 году дорога Чолпон-Ата-Алматы длиной в 101 км (70 из которых проходят по территории Кыргызстана), начатая в 1996 году, была сдана в эксплуатацию. Если до строительства дороги туристы из Казахстана и других стран СНГ приезжали в Иссык-Кульский район по объездным маршрутам Алматы-Кеген-Тюп-Чолпоната и Алматы-Бишкек-Балыкчы-Чолпон-Ата, преодолевая дороги протяжённостью 470-500 км, то она сократила это расстояние в пять раз, послужила толчком увеличения численности туристов в курортном районе. Завершена реконструкция автомагистрали Бишкек-Ош, проходящей через территории Чуйской, Джалал-Абадской и Ошской областей республики, которая будет обслуживать более 2 млн. человек. Идут строительные работы по реконструкции дорог «Ош-Сарыташ-Иркештам», которая сократит расстояние между рынками Азии и Европы, а в туристском плане совершенствуется путь в альпинистскую зону международного значения – к пику Ленина. Также направление этих трасс совпадает с основными ветвями маршрутов Великого Шёлкового пути. Реконструкция продолжается и на трассах «Ош-Иркештам», «Ош-Баткен-Исфана», «Южный транспортный коридор», «Талас-Тараз-Суусамыр», «Ош-Исфана», «Бишкек-Нарын-Торугарт» и др.[5]

Предоставление налоговых льгот инвесторам, осуществляющим строительство и эксплуатацию объектов туризма, является важным моментом, так как, транспортно-дорожные проблемы стоят перед всеми регионами страны. Дороги многих популярных туристских зон не благоустроены, недостаточен уровень придорожного сервиса, не хватает СТО, пунктов общественного питания, придорожных гостиниц. Необходимо также обновление средств транспорта, улучшение его комфортности, необходимо открыть службы по прокату автомобилей. Следует улучшить сообщение с пограничными переходами (особенно через перевалы Торугарт и Иркештам). Перемещение между граничными государствами необходимо сделать более удобным как в политическом смысле, так и в инфраструктурном обеспечении. Это подразумевает установку понятных указателей, обеспечение безопасности дорожного движения, а также предоставление размещения. Нужно создать комплексную систему дорожных и туристских указателей к туристским объектам и достопримечательностям по всему Кыргызстану. В дополнение к туристским указателям в пределах отдельных туристских зон следует разработать и установить систему многоязычных указателей, необходимую туристам при путешествиях по Кыргызстану.

Такой вид транспорта как, авиация, хотя и является молодым видом транспорта, имеет лидирующее положение в международной перевозке пассажиров, в силу её специфических преимуществ.

Поскольку развитая инфраструктура способствует развитию туристского сектора, Кыргызской Республикой подписано Соглашение о воздушном сообщении с 26 государствами.

В настоящее время 6 национальных авиакомпаний осуществляют регулярные пассажирские и грузовые перевозки на международных и внутренних воздушных линиях, регулярные полеты выполняются в Россию, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Украину, Турцию, Индию, Китай, Корею и Монголию.

ОсОО Авиакомпания «Эйр Манас» начала выполнять рейсы по маршруту Бишкек – Стамбул – Бишкек. Возобновлены полеты кыргызской авиакомпании «Кыргызстан» по маршруту Бишкек – Ташкент – Бишкек (за период с января 2014 года по настоящее время совершено 40 авиарейсов). Открылись новые международные рейсы: Астана – Бишкек, Дубай – Ош,

Челябинск – Бишкек, Челябинск – Ош, Киев – Бишкек. Увеличено количество выполняемых авиарейсов по направлениям: Бишкек – Новосибирск, Бишкек – Екатеринбург, Бишкек – Красноярск, Ош – Красноярск, Ош – Иркутск, Ош – Сургут, Бишкек – Москва, Ош – Москва.

Казахстанский авиаперевозчик «Sunday Airlines» запустил еженедельный рейс по маршруту Алматы – Тамчы, рассчитанный на перевозку 105 пассажиров. Официальными дистрибьюторами выступают туристические компании г. Алматы: «Тау Комек», «Algri Travel», «Hot Tour», «Banzai Travel», «Инсан Тур». Казахская авиакомпания «Эйр Астана» осуществляет прямые рейсы Астана – Бишкек – Астана» три раза в неделю.

Посольством КР в РУ прорабатываются вопросы возобновления железнодорожных перевозок пассажиров из г. Ташкент до озера Иссык-Куль (станция Балыкчи) и обратно в летний сезон 2014 года [2].

Авиакомпании «НАК КАЖ», «Алтын Эйр», «Итек Эйр» и др. осуществляют как внутренние, так и международные рейсы. Однако из-за устаревшего самолётного парка они не выдерживают конкуренции с зарубежными компаниями и, в итоге, масса международных перевозок приходится на аэропорты Алматы и Ташкента. Тем не менее, была проведена реконструкция фасада аэровокзала «Манас» и его автоэстакады, для чего было вложено 370 тыс. долларов собственных средств компании. Так как пропускная способность аэровокзала составляет 600 тыс. пассажиров в год, то предпринимаются меры по увеличению этого показателя до миллиона. На сегодняшний день нужно привлечь инвестиции в реконструкцию региональных аэропортов и строительство новых аэропортов, чтобы улучшить сообщение с удалёнными развиваемыми туристскими объектами. Из-за высокой стоимости объектов аэропортовой инфраструктуры, необходимо искать альтернативные пути привлечения инвестиций, чтобы обеспечить финансирование реструктуризации, модернизации, расширения и строительства аэропортов.

Несмотря на то, что Кыргызстан – горная страна, она располагает незначительной сетью железных дорог (всего 423,9 км).

Кыргызская железнодорожная сеть интегрируется в мировой транспортный рынок, переходит на международные стандарты, в связи с чем, был налажен программно-технический комплекс, для создания национальной информационной системы пономерного учёта операций; внедрены средства в существующую систему «Экспресс», позволяющие улучшить обслуживание пассажиров и усовершенствовать финансовую отчётность в пассажирских перевозках [1].

В перспективе данный вид транспорта может стать основным средством следования туристов в страну и транзитом через её территорию. В этих целях необходимо привлечение средств и строительство новых железнодорожных линий. Например, строительство железной дороги по маршруту Балыкчи-Жалалабат-Торугарт-Кашгар с выходом в Китай, позволит войти в единую мировую транспортную сеть и реализовать экономические интересы нескольких десятков стран. Кроме этого данная магистраль станет южным коридором трансазиатской железнодорожной линии, укрепит экономические и культурные связи стран Центральной и Восточной Азии и увеличить туристский потенциал нашей республики на 20-35%.

Наряду с вышеперечисленными мероприятиями Представительства Кыргызской Республики в странах пребывания прорабатывают вопросы возобновления или открытия прямых авиа-, железнодорожных сообщений, а также автоперевозок для увеличения притока туристов в Кыргызстан.

В частности, организованы регулярные автоперевозки туристов на озеро Иссык-Куль.

В настоящее время Посольство Кыргызской Республики в Российской Федерации оказывает содействие в получении для транспортной компании Кыргызстана ОсОО «Ростур Иссык-Куль», являющейся официальным перевозчиком туроператора Российской Федерации, разрешительного документа для осуществления пассажирских автоперевозок на автобусах малой вместимости по маршрутам Омск – Чолпон-Ата, Томск – Чолпон-Ата, Кемерово – Чолпон-Ата.

Капиталовложения в дорожную и транспортную инфраструктуру вносят свой вклад в развитие туристского рынка.

На строительство автодороги Тюп-Кеген, согласно перечню объектов истроек, финансируемых из республиканского бюджета, по статье «капитальные вложения» в 2013 году, выделено 40 000,0 тыс. сом. В настоящий момент строительные работы выполнены на общую сумму 45,3 млн.сом. Работы по строительству дорог ведутся в соответствии с современными требованиями, нормативами международного уровня. На дорогах международного значения Бишкек – аэропорт “Манас”, Бишкек – Ош, Бишкек – Нарын – Торугарт и Чалдовар – Бишкек – Кемин и на автодорогах местного значения, проведены ремонтные и восстановительные работы, в результате этого сократилось время проезда до туристских объектов и мест отдыха [2; 3].

Необходимо модернизировать и развивать транспортную инфраструктуру для удовлетворения потребностей туристов в разнообразных услугах, различных видах туризма, в лыжном спорте, альпинизме, организации пеших и конных туров.

Сегодня туристские маршруты по Великому Шелковому пути дают людям возможность пройти по древним торговым путям между Узбекистаном и Китаем.

Список используемых источников:

1. Низамиев А.Г. Туризм Кыргызстана: социально-экономические аспекты. Ош, 2005. 208 с.
2. Отчет об оценке деятельности Департамента туризма при МКИиТ КР при поддержке проекта USAID «Реформа», осуществляемого Deloitte Consulting LLP. 2014 г.
3. Туризм в Кыргызстане. Стат. сборник. Б.: Нацстатком, 2013. 90 с.
4. Kyrgyzstan Tourism Development Framework. The Aga Khan Development Network. Prepared by: Economics Research Associates Enzo Satta, Architect Sasaki Associates, Inc. Wiht German Society for Technical Cooperation (GTZ). April 2001. Volume I-IV.
5. URL: <http://www.deptourism.gov.kg>

© 2015, Бекбоева М.А.

Транспортная инфраструктура в развитии
туристского рынка Кыргызской Республики

© 2015, Bekboeva M.A.

The transport infrastructure in the development of
the tourist market in the Kyrgyz Republic