

УДК 338

## ЗНАЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИИ ТУРИСТСКОГО РЫНКА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

**Бекбоева М.А.**

*Нарынский государственный университет им. С. Нааматова, Нарын,  
e-mail: bekboeva\_naryn@mail.ru*

В данной статье отражено современное состояние развития туристского рынка Кыргызской Республики. Проанализированы данные о поступлении иностранных инвестиций в Кыргызскую Республику за определенные годы в сферу туризма и обоснована необходимость их дальнейшего привлечения.

**Ключевые слова:** туристский бизнес, туристский продукт, иностранные инвестиции, инфраструктура туризма, объекты инфраструктуры туризма

## THE IMPORTANCE OF FOREIGN INVESTMENT IN THE DEVELOPMENT OF THE TOURIST MARKET OF THE KYRGYZ REPUBLIC

**Bekboeva M.A.**

*Naryn State University. S. Naamatova, Naryn, e-mail: bekboeva\_naryn@mail.ru*

This article reflects the current status of tourist market in Kyrgyz Republic. Data of foreign investment entrances in the sphere of tourism to Kyrgyz Republic for fixed period were analyzed and necessity of their further involvement was based.

**Keywords:** tourist's market, tourist's product, foreign investment, infrastructure of tourism, infrastructure objects of tourism

В настоящее время доля сферы туристской деятельности в структуре валового внутреннего продукта страны составляет около 5,2%. Принято считать, что туризм считается профилирующей отраслью, если он создает более 8 процентов от валового внутреннего продукта страны.

Туристский сектор является инвестиционно-привлекательным в силу имеющихся у Кыргызстана природных ресурсов, традиционных рынков и существующих тенденций роста туристского потока. Туристская индустрия Кыргызстана является экспортоориентированной. В 2008 году от экспорта туристических услуг, по официальным данным, поступило 1267,6 млн. долларов США; в 2009 году – 819,2; в 2010 году – 478,3; в 2011 году – 1375,4; в 2012 году – 1510,2 млн. долларов США или около 38,1% поступлений от экспорта страны [2].

У Кыргызстана существуют объективные предпосылки для более активного выхода на мировые туристские рынки.

Анализ показывает, что привлекательность туристского продукта зависит не только от наличия разнообразных природных ресурсов и историко-культурных памятников, а в большей степени от обеспечения политической стабильности в стране и условий безопасности пребывания, а также от качества сервисного обслуживания туристов.

Несмотря на традиционное гостеприимство, население Кыргызстана всё ещё не-

достаточно активно участвует в туристической индустрии страны.

До сих пор нет единой концепции брендинга туристского Кыргызстана и единого графического дизайна кыргызского туристского продукта.

Как показывает мировой опыт, расходы на продвижение туристского продукта постоянно растут. По результатам статистических исследований Всемирной Организации Туризма (ВОТ) существует зависимость между увеличением расходов на продвижение и последующими поступлениями от туризма. По статистике, увеличение правительственных расходов на рекламу только на 1 доллар, привлекает около 493 долларов в виде расходов иностранных туристов [3].

Слабое продвижение Кыргызстана как страны туризма является причиной низкой осведомленности о стране на целевых туристских рынках. В основном продвижение страны осуществляется благодаря публичной дипломатии, предпринимаемой руководством Кыргызстана, а также непосредственно самими туристическими операторами.

Государство и частный сектор пришли к пониманию необходимости объединения усилий в вопросах продвижения Кыргызстана как страны туризма.

Разработана необходимая законодательная база: Закон КР «О туризме», «Концепция развития туризма», «Государственная программа развития туризма до 2010 г.», «Мар-

кетинговая стратегия устойчивого развития туристической индустрии до 2010 года «Гостеприимный Кыргызстан», «Концепция развития туристической отрасли на период 2011-2020 гг.». В концепции предусмотрен специальный раздел «О выделении особых курортно-рекреационных зон по развитию туризма», что предусматривает создание необходимых условий по привлечению иностранных и отечественных инвестиций в эти зоны, а также вопросы развития инфраструктуры туризма.

Однако, для развития и эффективного использования природно-туристических ресурсов главной причиной остаётся нехватка инвестиций.

Целью максимального привлечения отечественного и иностранного капитала является расширение материальной базы инфраструктуры и повышение эффективности работы. Создание благоприятных правовых и экономических условий для привлечения иностранных и внутренних инвестиций в туризм, помощь стран-доноров и международных организаций в виде грантов или кредитов, в частности для проектно-изыскательных работ, могли бы ускорить создание крупных объектов, освоение территорий. В Кыргызстане иностранные инвестиции регулируются Законом КР «Об инвестициях в Кыргызской Республике», согласно которому для инвесторов нет ограничений для вложения иностранных инвестиций, им разрешено владеть 100%

собственности и не обязательно создавать совместные предприятия.

Ниже, в табл. 1 приведены данные о поступлении инвестиций в сферу туризма [2].

В табл. 2, приведены данные по странам СНГ и вне СНГ за последние 5 лет, являющиеся основными донорами предоставления инвестиций в туризм республики [2].

Динамика поступлений прямых иностранных инвестиций была наиболее высокой в 2000, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 годах.

Ведущими инвесторами в сферу туризма из стран вне СНГ являются США (81941,3 тыс. долл. США) или 39,8% от общего объёма привлеченных инвестиций; ОАЭ – 27266,4; Китай – 27561,7; Виргинские острова – 6377,3; Индия – 3007,0, Турция – 2566,2 и др. [2].

Из стран СНГ основными инвесторами выступают в течение 10 лет Казахстан (38193,2 тыс. долл. США) и Россия (5345,5 тыс. долл. США).

В развитии индустрии туризма нашей страны иностранные государства и международные организации играют большую роль.

В 2002 году для ввода в действие гостиницы «Хаятт» использованы капитальные вложения в размере 15,9 млн. сомов; для реконструкции гостиницы «Бишкек» – 2,8 млн. сомов; привлечены иностранные инвестиции и в такие гостиницы как, «Достук», «Иссык-Куль», «Ала-Тоо» и построены другие частные комфортабельные гостиницы.

Таблица 1

Инвестиции в основной капитал в сфере туризма (млн. сомов)

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	+ , – 2012 г. к 2008 г.
Введено основных фондов	1217,0	4590,1	3426,7	2273,1	1502,9	+23,29
Инвестиции в основной капитал, из них	3989,7	6165,7	6951,7	10004,2	8472,7	+112,3
Объём подрядных работ	3333,8	5639,6	5941,2	9328,1	7892,6	+136,7
Оборудование, инструмент, инвентарь	369,4	226,5	285,8	416,1	52,5	-85,8

Таблица 2

Инвестиции в основной капитал в сфере туризма

Страны	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Всего	19962,7	27158,8	21249,8	43779,7	6948,5
в том числе из:					
Стран вне СНГ, всего	4978,0	21260,1	21249,1	43721,0	5917,9
Стран СНГ, всего	14984,7	5898,7	0,7	58,8	1030,6

Примечание. Данные за 2012 г. предварительные.

В июле 2004 года в Чолпон-Ате прошла вторая международная конференция «Стратегия развития курортно-рекреационной зоны Иссык-Кульского региона» с участием Керим Ага Хана и Амин Ага Хана [1]. Также правительство Швейцарии помогает в сохранении и развитии уникальных лесов, а Германия оказывает содействие в проведении экологического мониторинга. Япония выделила грант для разработки стратегической схемы развития Иссык-Куля и нацелена на сотрудничество между странами, расположенных на ВШП. С целью развития Иссык-Кульской области ТАСИС разработал мастер-план по трём компонентам: туризм, перерабатывающая промышленность и кредитование. Всемирный Банк также внёс значительный вклад для развития международного туризма в стране.

Однако, в течение нескольких десятилетий уровень инвестиций в сеть других объектов инфраструктуры Кыргызстана был незначителен. В результате этого качество большинства дорог низкое, инфраструктура аэропортов на национальном уровне ограничена, единственная в стране служба железнодорожных перевозок работает очень медленно и имеет устаревший подвижной состав, водоочистные станции требуют модернизации. Общая протяжённость дорог в Кыргызстане составляет 34000 км, их качество, как правило, низкое. Большинство дорог нуждается в реконструкции или замене покрытия, и поэтому часто скорость передвижения по ним невелика.

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–Чолпон-Ата и Алматы–Бишкек–Балыкчы–Чолпон-Ата, преодолевая дороги протяжённостью 470-500 км, то это расстояние сократилось в пять раз и послужила толчком увеличения численности туристов в курортном районе. Работа велась на высоте 3900 м над уровнем моря в сложнейших горно-климатических условиях, без привлечения бюджетных средств, методом народной традиции взаимопомощи (ашар). Завершена реконструкция автомагистрали Бишкек-Ош, проходящей через территории Чуйской, Жалалабатской 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 совершен-

ствуется 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. [2].

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 туристических зон не благоустроены, недостаточен уровень придорожного сервиса, не хватает СТО, пунктов общественного питания, придорожных гостиниц. Необходимо также обновление средств транспорта, улучшение его комфорта, 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 туристических указателей к туристическим объектам и достопримечательностям по всему Кыргызстану. В дополнение к туристическим указателям в пределах отдельных туристических 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, но со свойственными ей преимуществами она заняла лидирующее положение в международной перевозке пассажиров. 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. Из-за высокой стоимости объектов аэропортовой инфраструктуры, необходимо искать альтернативные пути привлечения инвестиций, чтобы обеспечить финансирование реструктуризации, модернизации, расширения и строительства региональных аэропортов [2].

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.

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 увеличит туристический потенциал нашей республики на 20-35%.

Активно развиваются телекоммуникационные связи, как одна из частей туристической индустрии: создаётся сеть сотовых

операторов, международных таксофонов в аэропортах, отелях, банках, ресторанах и т.д. с использованием кредитных карточек; автомобильные трассы обеспечиваются спутниковой связью и системами быстрого оповещения и вызова помощи; на территории альпинистских зон внедряют спутниковую систему поиска и спасения пропавших альпинистов и горных туристов; организованы сети междугородной, международной связи, систем передачи данных, радиосвязи, радиовещания, телевидения при туристических комплексах [1].

Доступ к телекоммуникационным сетям жизненно важен для эксплуатации туристических средств размещения, для предоставления туруслуг, для маркетинга и продвижения продукта на рынке, а также для прочей туристической деятельности, особенно, когда речь идёт о деловом туризме.

Чтобы улучшить эстетическое восприятие страны – особенно в целях продвижения туристского продукта на рынках – для районов с прекрасными пейзажами и ландшафтами должны рассматриваться только варианты подземной прокладки кабелей или использования спутниковой связи.

Развитие инфраструктуры туризма позволит нам получать экономический эффект, ведь средства, отчисляемые в бюджет государства в виде налогов и других сборов, предназначаются для благоустройства общей инфраструктуры страны (средств транспорта и коммуникаций, памятников природного и культурного наследия).

#### Список литературы

1. Основы развития туризма в Кыргызстане. Организация Ага Хана по развитию. Подготовлено фирмой Economics Research Associates.
2. Туризм в Кыргызстане. Статистический сборник за 2004-2013 гг. – Бишкек: ГВЦ Нацстаткомитета Кыргызской Республики.
3. <http://www.wold-tourism.org>.