

УДК.:005.414:656.614-026.91(100)

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF INTERNAL AND INTERNATIONAL  
ROAD TRANSPORT**

**КАЛНАЗАРОВ У.А.  
КГТУ им. И.Раззакова  
izvestiya@ktu.aknet.kg**

*Приведен анализ состояния и развития внутренних и международных автомобильных перевозок и существующие международные транспортные коридоры грузопотоков по автомобильным дорогам, парка автотранспортных средств республики по срокам нахождения в эксплуатации и задачи развития автотранспортной отрасли.*

*An analysis of state and development of domestic and international road transport, existing international transport corridors traffic on the road, the vehicle fleet of the Republic on the schedule of their operation and tasks of development of the road transport industry.*

В Кыргызской Республике ведущая роль в перевозках грузов принадлежит автомобильному транспорту. Им перевозится 95 % груза от общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта.

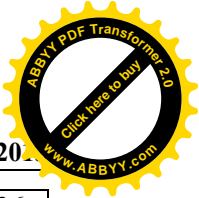
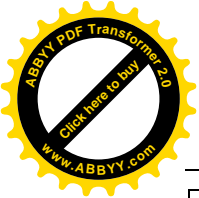
На сегодняшний день автомобильный парк Кыргызской Республики составляет около 425 тыс. автомобилей, из них более 348,5 тыс. легковых, 52,4 тыс. грузовых автомобилей, и более 20,8 тыс. автобусов и микроавтобусов.

В настоящее время в автомобильной отрасли задействованы 50 юридических лиц по перевозке грузов, а также более 20300 частных лиц по перевозке грузов и 69 предприятий структурных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, обеспечивающих автомобильный транспортный процесс. /2/

Ежегодно в автомобильной отрасли увеличивается автомобильный парк транспортных средств, а также объем перевозок грузов автомобильным транспортом /1/.

**Перевозки грузов всеми видами транспорта, млн.т**

Вид транспорта	2006	2007	2008	2009	20
	г.	г.	г.	г.	10г.



Транспорт всего, млн.т	–	27,4	3,3	34,3	36,3	36, 9
Железнодорожн ый		1,9	2,3	1,8	1,0	1,0
Автомобильный		24,9	27,1	31,9	35,0	35, 6
Трубопроводный		0,6	0,6	0,6	0,3	0,3
Внутренний водный, тыс.т		34,6	26,5	42,6	23,4	16, 0
Воздушный, тыс.т		0,7	0,6	0,9	0,9	1,0

Так, в 2009 г. объем перевезенных грузов всеми видами транспорта по сравнению с 2008 г. увеличился на 4,5 %. Всего осуществлено грузовых перевозок на 36,3 млн. тонн, из них автомобильным транспортом перевезено 35,0 млн. тонн грузов, по сравнению с 2008г. рост составил 108,4%, грузооборот составил 1259,2 млн. тонн/км или рост - 113% /2/.

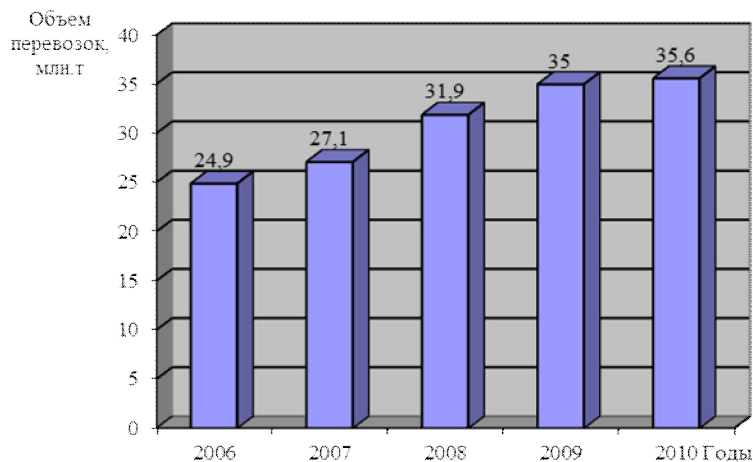
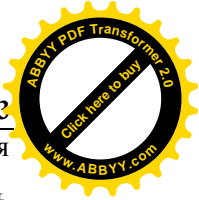
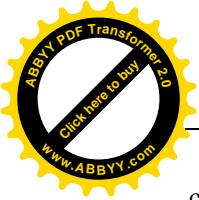


Рис. 1.1. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом

Анализ парка автотранспортных средств республики по срокам нахождения в эксплуатации показывает на прогрессирующее старение подвижного состава, значительная часть автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. Так, за последние пять лет (2006-2010 гг.) доля грузовых автомобилей со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 28 % до 41 % и с 30 % до 48 % соответственно.



Эффективная деятельность автомобильного транспорта обеспечивается соответствующей инфраструктурой, к которой в первую очередь относится сеть автомобильных дорог. В нашей горной республике автомобильные дороги составляют основу всей транспортной системы государства и совершенно очевидно, что автотранспортные перевозки доминируют во всех отраслях экономики. Общая протяженность автомобильных дорог в республике составляет около 34000 км, включая 18810,0 км дорог общего пользования и 15190 км дорог городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Международные дорожные коридоры, а также внутренняя сеть автомобильных дорог обеспечивает практически единственный способ доступа к региональным рынкам товаров, услуг, и играют существенную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами внутри страны. Сохранение и улучшение региональных дорожных коридоров является естественным приоритетом государства в дорожно-транспортном секторе и структурной экономики республики. В настоящее время необходимо реформирование системы государственного регулирования в дорожно-транспортном комплексе, как доминирующего сектора народного хозяйства.

На сегодня общественно-значимыми являются факторы ускорения и регулярности доставки грузов автомобильным транспортом. Поэтому производители ориентируются на перевозки по автомобильным дорогам не только на ближние, но и на дальние расстояния.

Анализ существующих грузопотоков по автомобильным дорогам республики позволяет выделить следующие международные транспортные коридоры: Бишкек - Нарын – Торугарт – граница с КНР; Бишкек – Алматы; Ош – Сары Таш – Иркештам – граница с КНР; Граница с Таджикистаном - Карамык – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР; Бишкек – Ош - Андижан; Бишкек – Чалдовар – граница с Казакстаном; Суусамыр – Талас – Тараз; Ош - Исфана – граница с Таджикистаном; Балыкчы – Чолпон – Ата – Тюп – Кеген – граница с Казакстаном.

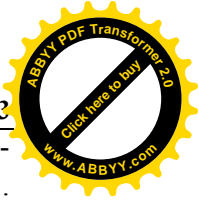
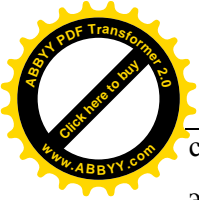
Транзитом по автомобильным дорогам Кыргызстана осуществляются перевозки преимущественно между республиками Средней Азии и Российской Федерации.

Одной из стратегически важной транспортной артерией нашей республики является автомобильная дорога Бишкек-Ош, протяженностью около 678 км. Она связывает север и юг, и формирует единое экономическое и политическое пространство.

В международном плане также неизмеримо высока роль автодороги Бишкек-Ош. Она активно вовлечена в процесс международной транспортной интеграции, как в рамках пяти государств Центральной Азии, так и в рамках государств Организации Экономического Сотрудничества, которая объединяет десять государств южно-азиатского субконтинента.

Одним из перспективных международных договоров в области развития транзитных сообщений, можно отнести Соглашение о транзитных перевозках между Казакстаном, КНР, Кыргызстаном и Пакистаном подписанное 9 марта 1995 года в г. Исламабаде./3/

Кыргызстан поддерживал и поддерживает данное соглашение. Это соглашение играет важную роль для Кыргызстана, как для государства, не имеющего выхода к морю. Реализация



соглашения даст возможность в использовании транзитного потенциала и развития торгово-экономического отношения с другими государствами, т. е. открывается южный коридор: Бишкек (Кыргызстан) -Кашгар (КНР)- Карачи (Пакистан) далее к морю в район Персидского залива.

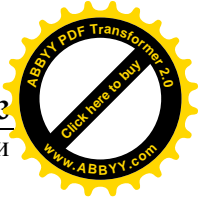
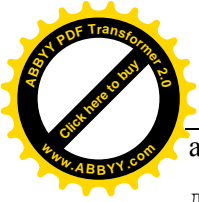
Международные перевозки автомобильным транспортом республики начали развиваться с 1993 года. В целях развития международных автоперевозок и участия в них отечественных перевозчиков, заключены соглашения о международных автомобильных сообщениях с 18 государствами дальнего и ближнего зарубежья. Это 11 стран СНГ: Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, а также Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия и Польша.

Как показала практика независимого развития республики, необходимы научные исследования по автомобильным дорогам, которые должны были проводиться в нескольких направлениях: это оценка и дальнейшее развитие научно-технических разработок, совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, которая должна быть переработана и адаптирована к современным условиям. Развитие транспорта должно быть ориентировано на формирование государственно-территориального устройства, внутреннего и внешних рынков, а также на удовлетворение потребностей населения в транспортных перевозках.

В перевозках в основном задействованы мелкие предприятия и физические лица, которые занимаются только коммерческой эксплуатацией автотранспортных средств, не имеют в собственности производственно-технической базы и мест для их хранения. В перевозках задействован водительский состав и инженерно-технические работники с недостаточной квалификацией для обеспечения безопасности автомобильных транспортных процессов. Необходимо проводить обучение персонала, связанного с автомобильными перевозками, но существуют проблемы связанные с оснащением учебных центров современной оргтехникой.

Одним из основополагающих принципов разрешительной системы при регулировании международных автоперевозок является обеспечение паритета, и его применение способствует более равномерному участию перевозчиков в транспортировке грузов, как в двустороннем, так и в транзитном сообщении через территории государств-участников системы. В тоже время, на отечественном рынке автоперевозок усиливается присутствие иностранных перевозчиков, в результате чего остаются открытыми вопросы защиты отечественных перевозчиков, которые постепенно вытесняются даже с внутреннего рынка автоперевозок.

Из-за ненадлежащего транспортного контроля за автомобилями при въезде на территорию республики, которыми превышаются допустимые весовые и габаритные параметры, все большее распространение получает увеличение удельного веса предоставляемых услуг транспортными средствами иностранных перевозчиков, разрушающие



автомобильные дороги, тем самым нанося вред дорожной отрасли, а также безопасности движения. Процесс автомобилизации продолжает наращивать темпы.

Одной из проблем для беспрепятственного проезда кыргызских автоперевозчиков по территории других государств является вопрос присоединения Кыргызской Республики к Европейскому Соглашению, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписанного в Женеве 1 июля 1970 года, направленного на развитие и улучшение международных автомобильных перевозок, повышение безопасности дорожного движения, регламентацию условий труда водителей и экипажей транспортных средств, и предназначенного для регистрации скорости движения транспортного средства и пройденного пути, а также регистрации режима труда и отдыха, других режимов занятости водителя. К этому Соглашению присоединилось 47 государств: все страны Евросоюза и страны СНГ (кроме Грузии, Кыргызстана и Таджикистана). С 16 июля 2010 года вступили в силу поправки к ЕСТР, касающиеся условий применения цифровых тахографов на новых грузовых автотранспортных средствах.

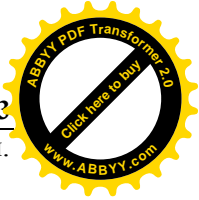
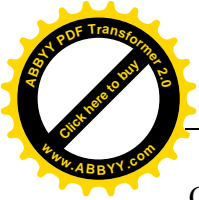
Отдельные механизмы по обеспечению безопасности автоперевозок и качества автомобильных транспортных услуг не подкреплены на законодательном уровне мерами воздействия на нарушителей. В нормативных правовых актах, кроме ответственности автомобильных перевозчиков, не отражена ответственность и применяемые санкции за неисполнение всех этих требований на исполнителей услуг, обеспечивающих транспортный процесс.

Одним из базовых приоритетов внутренней и внешней политики Кыргызстана в современных условиях является ускоренная интеграция ее транспортного комплекса в мировое логистическое пространство, создание благоприятных условий для свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Одним из ключевых звеньев развития кыргызской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей.

Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Кыргызской Республики.

Задачи развития автотранспортной отрасли может быть реализовано в рамках следующих направлений:

1. Формирование единой государственной транспортной политики с целью более качественного обеспечения населения автомобильными грузовыми перевозками;
2. Совершенствование и реформирование системы государственного регулирования автотранспортной отрасли;
3. Развитие международного сотрудничества автотранспортной отрасли, развитие двустороннего и многостороннего сотрудничества Кыргызской Республики, направленное на дальнейшую интеграцию национальной транспортной системы в мировую транспортную систему;



4. Развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Совершенствование рынка автотранспортных услуг;
5. Обновление и пополнение парка грузовых автотранспортных средств;
6. Развитие эффективных транспортно - логистических технологий и перевозочных систем на базе многопрофильных терминальных и логистических комплексов;
7. Создание современной системы информационного обеспечения автотранспортной отрасли и внедрение системы телекоммуникационных и навигационных систем;
8. Подготовка кадров.

**Заключение.** Для решения поставленных задач необходимо проведение комплекса мероприятий, направленных на развитие и создание конкурентоспособной автотранспортной отрасли.

Необходима целенаправленная деятельность государства по координации действий республиканских и региональных органов власти в целях создания благоприятных условий для привлечения на транспортные коммуникации Кыргызстана транзитных грузопотоков.

### Литература

1. Закиров А.З. Региональная экономика Кыргызстана Бишкек 2012. – 167-188 с.
2. Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС. – Алматы, 2011.
3. Стратегия развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на период 2011-2015 гг./ Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Бишкек, 2011г
4. Обзор рынка транспортных перевозок. / Министерсва Финансов Кыргызской Респубилики 2008 г.
5. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник для вузов / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Куликов. -2-е изд., стереотип. - М.: 2007