

## СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

**Н.Р.НУРМАНБЕТОВ, С.С.ДУЙШЕБАЕВ, К.О.ДЖУМАЛИЕВ**

*E.mail. [ksucta@elcat.kg](mailto:ksucta@elcat.kg)*

*Бул макалада Кыргыз Республикасында автомобилдик ташуунун мааниси жана өнүгүшү, ошондой эле «Улуу Жибек жолунун» КРнын экономикалык жана маданий өнүгүшүндөгү ролу жана мааниси берилген.*

*Кыргызстандын территориясы аркылуу азыркы жана келечектеги транспорттук коридорлордун кыскача мүнөздөмөсү жана Кыргызстандын TACIS-TRACECA программасына катышуусу каралган.*

*В данной статье даны значение и развитие перевозок автомобильным транспортом Кыргызской Республики, а также значение и роль Великого Шелкового пути в экономическом и культурном развитии КР.*

*Дана краткая характеристика существующих и перспективных транспортных коридоров, проходящих через территорию Кыргызстана, и участие Кыргызстана в программе TACIS-TRACECA (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия).*

*In given article is given importance and development of transportation by car transport Kyrgyz Republic, as well as importance and role "Great silk of the way" in economic and cultural development KR.*

*It is given short feature existing and perspective transport corridor getting through territory Kyrgyzstan and participation Kyrgyzstan in program TACIS-TRACECA (the transport corridor Europe - Caucasus - Asia).*

Автомобильные транспорт по перевозкам грузов и пассажиров занимает одно из ведущих мест в общей транспортной системе страны. Являясь технологическим звеном в строительстве, промышленности, сельском хозяйстве или продолжая процесс производства в сфере обращения, автомобильный транспорт с каждым годом приобретает все большее значение /1/.

Глобализация экономики и развитие внешнеэкономических связей требуют новых подходов к развитию транспорта.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товаропотоки в начале этого столетия будут сосредоточены в США – Европе – Юго-Восточной Азии и Китае.

По оценкам экспертов, с начала XXI века объем перевозок между Европой и Азией, по сравнению с 1990 годом, увеличится в 9 раз. К примеру, на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) приходится 60 % глобального мирового производства и 40 % мировой торговли. Уже сегодня только морским путем в трансконтинентальном сообщении «Европа – Юго-Восточная Азия – Европа» осуществляются перевозки на сумму свыше 100 млрд долларов в год /2/.

Рост транзитных перевозок повышает эффективность использования проводных резервов национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Следствием роста транзитных перевозок должно стать увеличение бюджетных поступлений, доходов транспортных организаций и их эффективное развитие.

Поэтому важнейшая задача Кыргызстана – в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение, став транзитным мостом между Европой и Азией.

Сегодня принято считать, что основной торговый путь, который отождествляется как Великий Шелковый путь, проходил по странам: Турция – Иран – Туркмения – Узбекистан – Киргизия – Казахстан – Китай /3/.

Стремление к удобным и кратчайшим путям на мировой рынок является стратегически важной задачей. Возрождение Великого Шелкового пути не только позволит решать экономические задачи, но и восстановит его былое значение.

Начиная с 1990 года активно развиваются и используются транспортные коридоры.

Основными международными автотранспортными (транзитными) коридорами, которые используют кыргызские автоперевозчики, являются автодороги Бишкек – Жалал-Абад – Ош; Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар (Китай); Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар (Китай); Ош – Кок-Тала – Пульгон – Баткен – Исфана; Бишкек – Тараз (Казахстан) – Шымкент (Казахстан) – Ташкент (Узбекистан); Ош – Жалал-Абад – Андижан (Узбекистан); Бишкек – Алматы (Казахстан) – Усть-Каменогорск (Казахстан) – Россия; Бишкек – Алматы (Казахстан) – Караганда (Казахстан) – Астана (Казахстан) – Петропавловск (Казахстан) – Россия; Бишкек – Шымкент (Казахстан) – Кызыл-Ордо (Казахстан) – Актюбинск (Казахстан) – Россия (рис. 1).



Рис. 1. Основные транспортные коридоры TRACESA

Особо хочется отметить новый транспортный коридор «TRACESA» Грузия (порты Батуми, Потти) – Азербайджан – паром Баку – Туркменистан – Узбекистан – Киргизия – Китай.

Программа TACIS – TRACESA (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия). Она финансируется ЕС и начата в 1993 году, предлагает открытие альтернативного маршрута из Европы в Азию, который должен стать дополнением ко всем традиционным маршрутам.

Транспортный коридор – это не только хорошая дорога, но и гармонизированные транспортные и таможенные процессы всех стран – участниц транзитных перевозок.

Исследования, проведенные экспертами стран ЕС в рамках проекта TRACESA в области наземного транспорта помогли, найти инвесторов для строительства новых автомобильных дорог, гармонизации транспортных и таможенных процессов стран Азии и Кавказа, их соответствующей правовой базы с международными аналогами.

К источникам международного транспортного права обычно относят:

- международные договоры и соглашения;
- резолюции международных организаций по вопросам международных перевозок;
- обычаи;
- судебную и арбитражную практику;
- доктрины отдельных государств.

Международные договоры служат для унификации различных правил и требований.

Они применяются только при соглашении сторон и только для сферы, определенной конкретным договором. Помимо многосторонних соглашений и конвенций, большое количество международных договоров, касающихся транспортной деятельности, заключается на двухсторонней основе.

Необходимо провести всесторонний анализ всех двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении, регулирующих международные автоперевозки. Меры, которые ограничивают развитие международных перевозок, должны быть идентифицированы с целью их последующего устранения через внесение поправок или заключение новых соглашений (в т.ч. альтернативных многосторонних региональных соглашений).

Модернизация действующей системы регулирования международных перевозок направлена на обеспечение свободы транзита – необходимо отменить разрешения на транзитные перевозки и, тем более, их количественное ограничение (квоты), а также взимание платы за их выдачу. Транзит должен стать свободным, как того требует Статья V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), вне зависимости от того, является ли страна членом ВТО или только ведет переговоры о присоединении.

Следующей мерой должно стать последовательное устранение квотирования при выдаче двусторонних разрешений на международные автомобильные перевозки. Разрешения на перевозки должны выдаваться автотранспортным компаниям по мере их потребностей и не должны сдерживать торговлю /4/.

Экономика и транспортный комплекс Кыргызской Республики находятся в диалектическом единстве и объективной зависимости друг от друга. В настоящее время цель государственной политики заключается в создании условий государственного регулирования и управления транспортным комплексом для повышения эффективности перевозок (транзитных, экспортных, внутригосударственных) по территории Кыргызской Республики, удовлетворения имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшения их качества.

В условиях глобализации общественного производства, которая немыслима без гармонично развитой системы международных перевозок грузов и людей, особое место занимает транспортный комплекс.

Кыргызская Республика, находясь в центре евро-азиатского континента, обладает обширной территорией, через которую проходят основные транспортные коридоры Азия – Европа.

Кыргызская Республика участвует в разработках новых методов и форм международных перевозок через комплекс транспортных средств: авиационного, автомобильного, железнодорожного, морского и трубопроводного.

### **Список литературы**

1. Вельможин А.В., Гудков В.А. и др. Грузовые автомобильные перевозки. – М., 2006. – 560 с.
2. Транспортные перевозки – общий обзор рынка //Обзор рынка транспортных перевозок».
3. Топалиди В.А., Сидикназаров К.М. и др. Международные автомобильные грузовые перевозки. Том I. – Ташкент, 2005. – 252 с.
4. Дорожная карта по развитию международных автомобильных перевозок по направлению Европа – Азия.