

Советбеков Б.С.

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНДА АВТОУНАА МЕНЕН ЭЛ АРАЛЫК ЖҮК
ТАШУУДАГЫ ЧЕК АРАЛАРДАГЫ КӨЙГӨЙЛӨР**

Советбеков Б.С.

**ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

B.S. Sovetbekov

**PROBLEMS OF CROSSING OF BORDERS AT THE INTERNATIONAL AUTOMOBILE
TRANSPORTATION OF GOODS IN THE KYRGYZ REPUBLIC**

УДК: 625.45

Макалада автоунаа менен эл аралык жүк ташууда келип чыккан чек аралар маселеси каралган.

Ключевые слова: *эл аралык ташуулар, автомобилдик каттамдар, мамлекеттик чек ара, эл аралык келишим.*

В данной статье рассматривается проблемы при пересечении границ, при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов.

Ключевые слова: *международные перевозки, автомобильное сообщение, государственная граница, международное соглашение.*

In this article it is considered problems when crossing borders, at implementation of the international automobile transportation of goods.

Key words: *international transport, automobile communication, frontier, international agreement.*

Организация международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров регламентируется нормативными актами, которые разработаны различными правительственными и неправительственными организациями и их органами.

В настоящее время в мире существует около 40 правительственных и неправительственных международных организаций, которые в той или иной степени занимаются вопросами автомобильного транспорта и международных автомобильных перевозок. На настоящий момент времени один процент всей торговой деятельности между странами Азии и Европы осуществляется транзитом по автомобильным дорогам, пересекая страны Центральной Азии.

Осуществление транспортного контроля на государственной границе уполномоченным государственным органом на транспорте предусмотрено международными соглашениями об автомобильном сообщении, а также следующими постановлениями Правительства Кыргызской Республики:

- от 07.10.2007 года № 739 “Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики”;

- от 20 декабря 1999 года № 711 “Об утверждении Положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории Кыргызской

Республики иностранных автоперевозчиков в (из) третьи страны”.

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 “Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики” уполномоченный контролирующий государственный орган при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Государственное агентство автомобильного и водного транспорта во взаимодействии с другими государственными контролирующими органами расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики обеспечивает транспортный контроль за соблюдением лицами установленных правил пересечения государственной границы Кыргызской Республики, перемещения через неё товаров, транспортных средств и иного имущества.

Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 г. № 556 “О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики” утвержден Перечень пунктов пропуска на Кыргызско-казахстанской-китайской-таджикской-узбекской государственных границ, а также Перечень внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики. Согласно Перечня предусмотрен 21 пост транспортного контроля, из них 16-на государственной границе и 5 на внутренних стационарных постах транспортного контроля. На всех этих постах транспортного контроля сотрудники Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики осуществляют круглосуточный контроль над соблюдением межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении.

Согласно постановления Правительства Кыргызской Республики от 9 августа 2011 года № 454 «Перечень пунктов весогабаритного контроля

(ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики» утверждено всего 17 пунктов из них, расположенных по периметру государственной границы Кыргызской Республики - 10 пунктов и 7 пунктов расположенных внутри Кыргызской Республики. Контроль над соблюдением автоперевозчиками требований вышеуказанного постановления Правительства Кыргызской Республики и международных договоров, участником которых является Кыргызская Республика возложена на Управление по весогабаритному контролю и тоннельной службе при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики [1].

Кроме того, Кыргызская Республика активно принимает участие в подготовке проекта Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок с целью институционализации и развития автомобильного сообщения в регионе. В перечень маршрутов и пунктов пропуска через государственные границы, предложенных государствами-членами ШОС для включения к Соглашению между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок Кыргызская Республика предложила включить “Чалдовар” – Бишкек, “Ак-жол” – Бишкек – Нарын – Торугарт, “Достук” – Ош – Сарыташ – Иркештам, “Карамык” – Сарыташ – Иркештам.

Одним из основных направлений развития региональной экономической сотрудничества государств-участников ШОС является интеграция в области транспорта, дальнейшее развитие транспортного потенциала, создание единого транспортного пространства.

По экономическому содержанию процесс создания единого транспортного пространства должен предусматривать устранение физических и нефизических барьеров на пути движения транспортных средств, пассажиров и грузов, либерализацию рынка транспортных услуг, обеспечение равных конкурентных условий функционирования операторов, подготовку предложений по сближению нормативной правовой базы в сфере тарифного регулирования на транспорте государств-членов ШОС, реализацию совместных программ развития транспортной инфраструктуры и совместное использование транспортно-транзитного потенциала стран ШОС.

Решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю к которым относится Кыргызская Республика, напрямую зависят от развивающихся стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам. И устранение дорожных “барьеров” в странах транзита для стран, не имеющих выхода к морю, несомненно, способствовало бы развитию конкурен-

тоспособности и автоперевозчиков Кыргызской Республики.

Международная программа СПЕКА в рамках ЭСКАТО ООН (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана со штаб-квартирой в г. Алматы) членами которой являются все страны Центральной Азии и Азербайджана призвана решать эти проблемы.

Разработанная СПЕКОЙ Алматинская программа действий нацелена на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между такими странами и развивающимися странами транзита.

Понимая, что транспортировка грузов является ключевым элементом экономики, испытывающая потребность в обеспечении надежного выхода к морским сообщениям, представляется весьма важным создание транспортного коридора Европа-Азия, проходящего по территории Кыргызской Республики.

Наибольшее значение для развития международных автомобильных перевозок имеет деятельность Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций (ООН). Значительное место в работе ЕЭК ООН занимают вопросы водного, железнодорожного, и особенно автомобильного транспорта. Эти вопросы входят в компетенцию Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК и его вспомогательных органов. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК является межправительственным общеевропейским органом, который призван заниматься в Европе многочисленными транспортными вопросами. Он был создан в 1947 году, в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической комиссии ООН была разработана и с 1960 года широко применяется в различных регионах Европы, Азии и Африки Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), которая предусматривает пользование для транзита таможенного документа, называемого книжка МДП (CARNET TIR).

Книжка МДП – международный таможенный документ, являющийся одним из принципов системы МДП и подтверждает то, что в отношении перевозимых по процедуре МДП товаров существует международная гарантия.

Так динамику развития международных автомобильных перевозок грузов в Кыргызской Республике можно рассмотреть в представленном изображении. В 2012 году выдающимися гарантийными объединениями Кыргызской Республики было выдано рекордное количество книжек МДП (20851 книжка МДП).



Рис. 1 - Динамика выдачи книжек МДП в Кыргызской Республике

С 1 октября 2012 года Объединение юридических лиц «Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики» (далее – АМАП КР) должным образом уполномочена выдавать книжки МДП перевозчикам, которое удовлетворяет в полном объеме всем необходимым условиям Конвенции МДП, правилам и положениям МСАТ, что подтверждено глобальным страхованием деятельности АМАП КР, а также, циркулярным письмом МСАТ №TIR/G102213/MRE от 1 октября 2012 года, распространенным среди всех гарантийных объединений выдающих книжки МДП в 56 странах. Президиум Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в соответствии со статье 4 (а) Конституции МСАТ на своем заседании от 7 ноября 2012 года принял АМАП КР в активные члены МСАТ.

Основной целью Ассоциации является, продвижение и содействие развитию в Кыргызской Республике внутрисубъектных и международных автомобильных перевозок грузов и/или пассажиров, и обеспечение строгого соблюдения на территории Кыргызской Республики правил и договорных взаимоотношений МСАТ, а также положений многосторонних Конвенций ООН, таких как, Конвенция МДП и Конвенция о согласовании.

Географическое расположение Кыргызстана, позволяет привлечь грузопотоки по «Великому Шелковому Пути». Несмотря на неоднократные изменения, главные артерии «Великого Шелкового Пути», проходили через территорию Кыргызстана: Бишкек - Балыкчи - Торугарт (Кыргызстан) - Кашгар(Китайская Народная Республика). Жалал-Абад - Иркештам (Кыргызстан) -Кашгар (Китайская Народная Республика).

Возрождение Великого шелкового пути стало вызовом времени, требующим постоянных усилий международного сообщества, потому что оно

является ключевым фактором программы ООН «Цели развития тысячелетия» в части борьбы с бедностью. Фактором, определяющим потребность в срочном возрождении Великого шелкового пути как альтернативы перенасыщенным традиционным морским торговым маршрутам, стало стремительное развитие экономики и экспортного потенциала Китайской Народной Республики. Европейский Союз с 1993 года активно поддерживает программу развития транспортного коридора для перевозки грузов в направлении Европа-Кавказ-Азия – ТРАСЕКА. Азиатский банк развития реализует в Центрально-Азиатском регионе программу Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества – ЦАРЭС. Важный практический вклад в восстановление Великого шелкового пути внес проект, реализуемый Международным союзом автомобильного транспорта – «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (NELTI), начатый в 2008 году и продемонстрировавший, что для автотранспорта нет недоступных регионов и стран. Проект также показал, что перевозки между Европой и Азией эффективны и безопасны и, более того, что автомобильный транспорт единственный вид транспорта, способный связать все бизнесы региона с основными мировыми рынками, позволяющий экономикам стран, не имеющих выхода к морю, пользоваться преимуществами глобализации и несущий прогресс и процветание.

Важную роль для облегчения международных автомобильных перевозок в Кыргызской Республике и, в Центральной Азии в целом, а также повышения их безопасности, должна сыграть Инициатива Модельного шоссе (МНШ), реализуемая МСАТ в тесном взаимодействии с правительствами заинтересованных государств.

МНШ по сути направлена на взаимоувязанное развитие вспомогательной придорожной инфра-

структуры и проведение институциональных преобразований в области транзита и процедур пересечения границ. Она содержит три ключевых компонента:

1. Развитие вспомогательной инфраструктуры, которая сделала бы международные автомагистрали в Центральной Азии привлекательными для движения автомобилей с грузами, а также позволила бы улучшить условия труда и отдыха водителей.

2. Проведение административных реформ, направленных на облегчение международных автомобильных перевозок и развитие торговли, совершенствование работы таможенных служб путем упрощения и гармонизации процедур пересечения границ, внедрение передовых практик и технологий, доказавших свою эффективность в других регионах мира, на пограничных переходах и таможенных постах.

3. Создание многостороннего финансового механизма, который позволил бы привлечь независимое международное финансирование для развития придорожной инфраструктуры. Таким механизмом должен стать Региональный инфраструктурный фонд МНН [2].

Модельное шоссе – это показательный участок автодороги, созданный совместными усилиями национальных правительств, международных финансовых институтов, международных организаций и делового сообщества для демонстрации потенциала Великого шелкового пути.

Механизм реализации инициативы «Модельное шоссе» - государственно-частное партнерство. Суть МНН:

- международные инвестиции во вспомогательную придорожную инфраструктуру («зоны отдыха»,

АЗС, мотели, безопасные парковки, стоянки, ремонтные мастерские и т.д.);

- гармонизированные таможенные процедуры в пунктах пропуска;

- оборудованные по последним техническим требованиям международные автомобильные пункты пересечения границ

В настоящее время идут переговоры о создании Модельного шоссе на автомагистрали Нижний Пяндж – Душанбе – Джиргаталь – Карамык – Ош – Бишкек – Кордай, а также Хоргос – Алматы – Кордай – Шимкент – Кызылорда («коридор Западная Европа – Западный Китай»). Указанные автомагистрали играют важное значение для развития взаимовыгодной региональной торговли и международного туризма, а также транзитных евроазиатских транспортных связей в регионе. При этом участку Центрально-Азиатского модельного шоссе на территории Кыргызской Республики принадлежит центральная, связующая роль [2].

В переговорном процессе участвуют с одной стороны, МСАТ и Межправительственная комиссия ТРАСЕКА, с другой – Правительства Афганистана, Казахстана, Кыргызской Республики и Таджикистана. По результатам переговоров планируется достичь межправительственных договоренностей (Соглашения) о создании Модельного шоссе в Центральной Азии, которое стало бы основанием для привлечения международных инвестиций в развитие современных и отвечающих международным стандартам и наилучшим практикам объектов придорожного сервиса.

Список использованных источников

1. Региональный проект USAID по либерализации торговли и таможенной реформе (RTLС). Б. 2010 г. 91 с.
2. Автомобильный транспорт Кыргызстана 2012-2013. «Синяя книга» IRU. Бишкек 2013 г. 112 с.

Рецензент: к.т.н., доцент Глазунов Д.В.