

*Нусупов Э.С., Суюнтбеков И.Э., Сурапов А.К.*

**РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИКЕ  
КЫРГЫЗСТАНА И ИНТЕГРАЦИЯ КЫРГЫЗСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ  
В МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ РЫНОК**

*Нусупов Э.С., Суюнтбеков И.Э., Сурапов А.К.*

**КЫРГЫЗСТАНДЫН ЭКОНОМИКАСЫНА АВТОМОБИЛЬ УНААЛАРЫНЫН  
МААНИСИ ЖАНА ЭЛ АРАЛЫК УНАА БАЗАРЫНА КЫРГЫЗСТАНДЫК  
АВТОТАШУУЧУЛАРЫНЫН ИНТЕГРАЦИЯСЫ**

*E.S. Nusupov, I.E. Suiuntbekov, A.K. Surapov*

**THE ROLE OF THE AUTOMOBILE TRANSPORT IN KYRGYZSTAN  
ECONOMY AND INTEGRATION OF KYRGYZ AUTO CARRIERS  
IN INTERNATIONAL TRANSPORT MARKET**

УДК: 629.114.4(575.2)

*В данной статье рассматривается роль автомобильного транспорта в экономике Кыргызстана и интеграция кыргызских автоперевозчиков в международный транспортный рынок.*

**Ключевые слова:** автомобиль, транспорт, автоперевозки.

*Бул макалада Кыргызстандын экономикасына автомобиль унааларынын мааниси жана эл аралык унаа базарына кыргызстандык автоташуучуларынын интеграциясы каралган.*

**Негизги сөздөр:** автомобиль, унаа, автоташуу.

*In given article is considered role of the automobile transport in Kyrgyzstan economy and integration of kyrgyz auto carriers in international transport market.*

**Key words:** car, transportation, trucking.

Автомобильный транспорт в Кыргызской Республике играет ведущую роль в перевозках пассажиров и грузов. Им перевозится более 97% пассажиров и 95% груза от общего объема грузов и пассажиров, перевозимых всеми видами транспорта. Международные перевозки автомобильным транспортом республики начали развиваться с 1993 года. В целях развития международных автомобильных перевозок и участия в них отечественных перевозчиков, заключены соглашения о международных автомобильных сообщениях с 19 государствами дальнего и ближнего зарубежья.

Кыргызстан, в области автомобильного транспорта, является участником 8-ми многосторонних соглашений и присоединился к 6-и основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН.

Вхождение Кыргызстана, как и других государств Центральной Азии в Организацию экономического сотрудничества (ЭКО), объединяющую государства Южно-Азиатского региона сыграло решающую роль в области автомобильного транспорта.

В целях интеграции Кыргызских автоперевозчиков с странами Европейского Союза использования передовых технологий таможенного и транспортного оформления перевозок, в 1999 г. была

создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (Кыргыз АСМАП) и принята в члены Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ). Важнейшим результатом взаимодействия с МСАТ явился допуск КыргызАСМАП в ноябре 2000 года к системе МДП (ТИР).

ТИР-конвенция насчитывает в своих рядах 64 члена, включая стран Европейского Союза (ЕС). Интерес к ТИР-конвенции со стороны всех азиатских стран (прежде всего Китая) показывает, что в ближайшем будущем почти во всех государствах Евразийского континента будет полным ходом применяться ТИР-конвенция. В рамках ТИР-процедуры контейнерные грузы могут перевозиться не только автомобильным транспортом, но и железнодорожным, речным, а также морским видами транспорта при условии, что часть перевозки все же осуществляется автомобильным транспортом.

Внедрение ТИР-процедуры несомненно даст преимущества таможенному органу, поскольку она позволит сократить число требований предъявляемых национальными законодательствами к перевозимым грузам, избежать трудоемкого досмотра и необходимости в применении национальных гарантий.

Таким образом, преимущества ТИР-конвенции для транспортировки грузов в различных видах транспорта становятся очевидными.

Как уже отметили, географическое расположение Кыргызстана позволяет привлечь грузопотоки по «Великому Шелковому Пути» (Улуу Жибек Жолу). Несмотря на неоднократные изменения, главные артерии «Великого Шелкового Пути» (Улуу Жибек Жолу), проходили через территорию Кыргызстана: Бишкек – Балыкчы – Торугарт (Кыргызстан) – Кашгар (Китайская Народная Республика); Жалал-Абад – Иркештам (Кыргызстан) – Кашгар (Китайская Народная Республика).

В реалиях сегодняшнего дня возрождение Великого Шелкового Пути (Улуу Жибек Жолу) предусматривает, прежде всего, развитие регионального сотрудничества, торгово-экономических связей и ту-

ризма между государствами находящимся в ареале данного маршрута.

Концепция возрождения нового Великого Шелкового Пути (Улуу Жибек Жолу) по мнению различных экспертов будет качественно новой, и будет учитывать современные общечеловеческие ценности в борьбе с такими негативными аморальными явлениями таких как: торговля людьми, гонка вооружений, локальные боевые конфликты, религиозный экстремизм и терроризм, торговля наркотических веществ, стихийные природные бедствия и катастрофы, а также вопиющие острые социальные беды.

В настоящее время, крайне необходимо уделять внимание развитию не только торгово-экономических, но и политических отношений с Китайской Народной Республикой. С апреля месяца 1997 года между Кыргызской Республикой и КНР, на приоритетной основе, открыты четыре регулярных пассажирских маршрута. В настоящее время полноценно функционируют: Бишкек – Кашгар – Бишкек, Бишкек – Артуш – Бишкек, Нарын – Кашгар – Нарын, Нарын – Артуш – Нарын. Позже с 2002 года открыты еще два автобусных маршрута Ош – Кашгар – Ош и Ош – Артуш – Ош.

К одним из перспективных международных договоров в области развития транзитных сообщений, можно отнести Соглашение о транзитных перевозках между Казахстаном, КНР, Кыргызстаном и Пакистаном подписанное 9 марта 1995 года в г. Исламабаде (Пакистан). Это соглашение играет важную роль для Кыргызстана, как для государства, не имеющего выхода к морю. Реализация данного соглашения даст нам возможность в использовании транзитного потенциала и развития торгово-экономического отношения с другими государствами, где имеются морские пути. Открывается дополнительный южный коридор: Бишкек (Кыргызстан) – Кашгар (КНР) – Карачи (Пакистан) далее выход к морю в районе Персидского залива.

Увеличение объема транзитных перевозок даст нам улучшить эффективность использования провозных резервов транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. С ростом транзитных перевозок увеличивается бюджетные поступления, доходов транспортных организаций и их эффективное развитие.

Потоки товаров и услуг, капиталов и людей, системы коммуникаций и информации, деятельность международных экономических и финансовых организаций и корпораций образовали ткань, в которую почти вся наша экономика вплетена.

Поэтому, глобализация мировой экономики и развитие внешнеэкономических связей почти всех государств требуют совершенно новых подходов к развитию транспортного сектора.

В связи с конкуренцией соседних стран, по территориям которых проходят альтернативные автомобильные маршруты, и во избежание напряженности

в международных отношений, при заключении межправительственных соглашений, присоединении к действующим международным конвенциям и договорам, выработке единой межгосударственной стратегии, Кыргызстану, в большинстве случаев, придется искать консенсус между интересами нескольких транзитных стран. Своевременное правильное решение международных проблем не только позволит избежать трений, но и могут стать одним из долговременных стабилизирующих факторов во взаимоотношениях. Не смотря на политические и экономические изменения, от правильного решения Международных отношений, избранный, развитый и закреплённый на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором.

Для правильного решения нужно выполнить некоторые исследования:

- анализировать и скрупулезно подсчитывать транспортные издержки маршрутов движения товарных потоков;
- проводить исследование взаимосвязи между развитием транспорта и ростом торговли;
- взаимосвязь транспорта и демографической динамикой и динамикой развития спроса и предложения, производства и потребления;
- анализ и прогноз политического развития стран Центральной Азии и других государств, обладающих большим транзитным потенциалом.

Последние годы всем стало ясно о том, что основные финансовые и товарные потоки в основном сосредоточены в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия и Китай.

По оценкам экспертов, с начала XXI века, например, объем перевозок между Европой и Азией, по сравнению с 1990 годом, увеличился в 10 раз; на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), приходится 60% глобального мирового производства и 40% – мировой торговли; морским путем в трансконтинентальном сообщении «Европа – Юго-Восточная Азия – Европа» осуществляются перевозки на сумму свыше 100 млрд. долларов в год, и таких примеров много.

Считаем логически правильным, что осуществление международного транспортного сервиса на трансконтинентальной магистрали Европа – Кыргызстан – Китай приведет к серьезным экономическим преимуществам, как для Китая, так и для Европейских стран. Это связано с сокращением расстояния перевозок по сравнению с транспортировкой грузов из Китая по другим магистралям стран СНГ.

В связи с этим, стало ясно, что Кыргызстан в кратчайшие сроки в полной мере должен реализовать свое выгодное географическое положение страны, формировав и обеспечив конкурентоспособных основных транспортных коридоров, а также совершенствование инфраструктуру общей сети дорог, стать транзитным мостом между Европой и Азией.

Как уже отметили, совершенствование инфраструктуры вышеуказанных транспортных коридоров, имеет стратегическую важность почти для всех стран Евразийского континента прежде всего для социально-экономического развития нашей Республики. Поскольку наши транспортные коридоры, являются звеном международных транспортных коридоров. Стало ясно, что Кыргызстану срочно нужно интегрироваться в международную транспортную сеть.

Надо отметить, что в условиях высокогорья в нашей Республике автомобильные дороги, как и автомобильный транспорт, являются доминирующим, а иногда единственными инструментами решения социально-экономических и политических проблем. Автомобильный транспорт, обеспечивая мультипликативный эффект, затрагивает все аспекты экономического благополучия всего населения, начиная от развития торгово-промышленного потенциала страны, кончая до доступности услуг здравоохранения и образования.

Кыргызстан, находясь в центре Евразийского континента, учитывая географическое положение с одной стороны, и быстрый рост международных автомобильных перевозок, с другой, диктуют необходимость своевременной интеграции в международную транспортную сеть. Дорожно-транспортный комплекс Кыргызской Республики ускоренно долж-

на стремиться к региональному сотрудничеству по созданию современных автомобильных коридоров, отвечающих международным требованиям.

**Литература:**

1. Анисимов А.П. и др. Экономика, организация и планирование работы автомобильного транспорта. - М.: Транспорт, 1986. – 34с.
2. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. – СПб.: Питер, 1999. - 645 с.
3. Афанасьев Л.Л., Цукербург С.М. Автомобильные перевозки. – М.: Транспорт, 1973. – 386 с.
4. Нусупов Э.С. и др. Обоснование маршрутного расхода топлива при автомобильных перевозках в горных районах // МНПК: Бишкек, 2003. С.11-23.
5. Нусупов Э.С. и др. Эффективность использования автотранспортных средств в горных условиях / Наука и новые технологии I съезд ученых КР / ГУНиНТ МОНиК КР. – Бишкек, 2000. – С. 71-74.
6. Нусупов Э.С., Суюнтбеков И.Э. Ресурсо и энергосберегающие технологии нормирования технической эксплуатации автотранспортных средств/Вестник КГУСТА, (выпуск 2(28)), Материалы МНПК. Бишкек, КГУСТА, 2010. С. 12-15.
7. Нусупов Э.С., Топалиди В.А., Суюнтбеков И.Э., Шатманов О.Т. Перспективные большегрузные автопоезда для евроазиатских перевозок / Вестник КГУСТА, (выпуск (20)), Материалы МНПК. Бишкек, КГУСТА, 2008. – С. 6-13.

**Рецензент: к.т.н., доцент Нурманбетов Н.Р.**