

*Нусупов Э.С., Давлятов У.Р., Молдалиев Э.Д.*

**СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СРЕДНЕЙ АЗИИ**

*E.S. Nusupov, U.R. Davlyatov, E.D. Moldaliev*

**CONDITION AND DEVELOPMENT WAYS OF THE INTERNATIONAL AUTOMOBILE TRANSPORTATIONS IN CENTRAL ASIA**

УДК: 638.135.073

*В настоящей статье изложены роль автомобильного транспорта и пути развития состояния транспортной инфраструктуры и услуг Центрально-азиатского региона в сфере международных перевозок.*

*In present of artikle, the role of automobile transport is expressed and the ways of development condition of transport infostruicture and servict of Central-Asion ragion in the sphere of international transport.*

Автомобильный транспорт в структуре транспортного комплекса страны имеет приоритетное значение и неоспоримые достоинства: перевозка от двери до двери, мобильность, гибкость, надежность, срочность, сохранность и безопасность доставки грузов.

Международные автомобильные перевозки (МАП) во всем мире считаются высокорентабельным бизнесом, оказывают значительное влияние на развитие экономики стран.

Необходимо отметить, что с каждым годом растет торговый оборот между странами Европы и Азии, который уже превышает 2 трлн. долл. США. Доля транспортных расходов при этом составляет более 200 млрд. долл. США [3].

В тоже время имеются серьезные проблемы, сдерживающие развитие международных автомобильных перевозок. Это проблемы, связанные с низким качеством автомобильных магистралей, дорожной инфраструктуры, несогласованностью правовых норм в области транспортных и таможенных процедур между странами - участниками международных перевозок. Не хватает скоординированных действий по ликвидации барьеров для развития МАП.

Центральная Азия является одним из регионов стратегического значения для мировой экономики, имеющим громадные природные ресурсы. Центрально-азиатский регион (ЦАР) на севере граничит с Россией, на востоке с Китаем и Монголией, на западе - с Европой, а на юге с Афганистаном и Ираном. Это регион, по которому проходит Великий Шелковый Путь, исторически сформированный как мост, соединяющий Восток и Запад. В связи с этим, одной из главных задач в развитии экономики ЦАР является улучшение состояния транспортной инфраструктуры и услуг. На рис. 1. представлены транспортные коридоры, соединяющиеся республики ЦАР с мировым рынкам.

Сегодня «Великий шелковый путь» это не просто сеть различных маршрутов из Европы в Азию, а целая трансконтинентальная концепция интеграции государств Европы и Азии на всех уровнях: транспортные коммуникации, международные перевозки, экономика, торговля, информация, технология и культура.

Кыргызстану как горной республике, в виду своего географического и геополитического расположения, и не имеющего выхода к морю, крайне необходимо улучшить свои транспортные коридоры. В настоящее время Кыргызстан имеет выходы ко всем сопредельным государствам и крупным международным коридорам, дающим выход к морским портам.

Результаты анализа объема (миллион тонно-километр, миллион пассажиро-километр) международных грузовых и пассажирских автомобильных перевозок Кыргызской Республики в период 2000-2004 г.г. (рис. 2.) показал, что в 2001г. наблюдается некоторый спад грузооборота, а в 2002 г. значительный спад пассажирооборота, однако за последующие

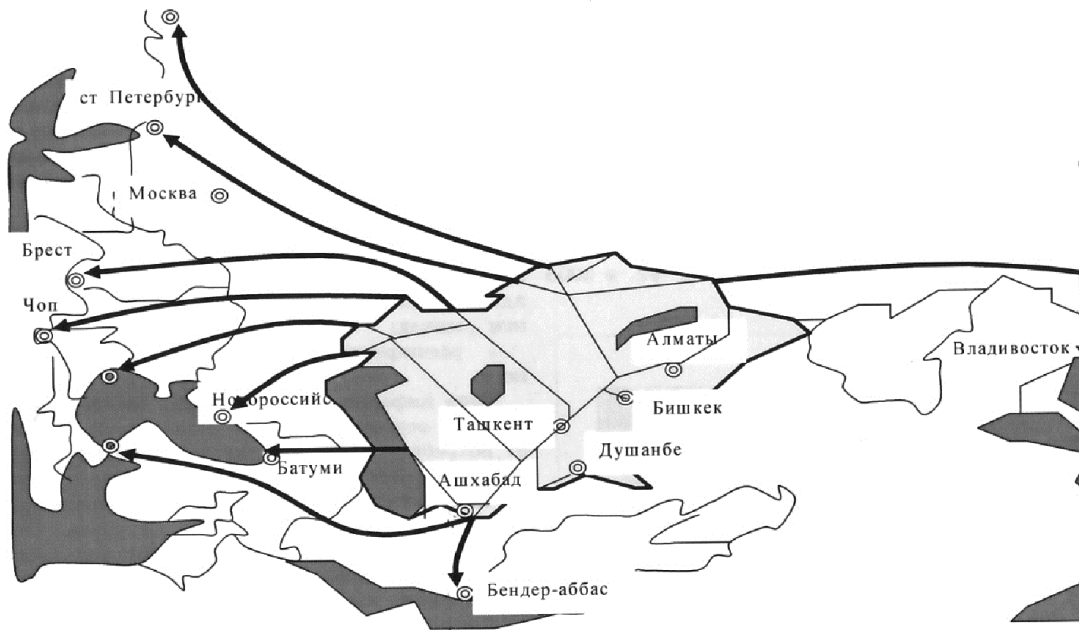


Рис. 1. Транспортные коридоры ЦАР к мировым рынкам

годы наблюдаются постепенный рост. Грузооборот по сравнению с 2001 г. в 2004 г. возрос на 26,1 %, а пассажирооборот по сравнению с 2002 г. в 2004 г. на 37,8 %.

Для участия Кыргызских автоперевозчиков в международном автомобильном сообщении заключены соглашения с 19 государствами дальнего и ближнего зарубежья (Содружество Независимых государств (СНГ), со странами - членами организации Центрально-Азиатского сотрудничества (ЦАС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), заключено соглашение о стратегическом партнерстве и сотрудничестве с Европейским союзом и др.). На сегодняшний день в результате полученных разрешений осуществляются перевозки в 34 государства, включая государства, с которыми не заключены соглашения о международном автомобильном сообщении.



Рис. 2. Объем международных автомобильных перевозок Кыргызской Республики. 1 - грузовые; 2 - пассажирские

В соответствии с решением экономической комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН в

1995 году, в сеть Азиатских шоссейных дорог были включены следующие автомобильные дороги Кыргызстана: Бишкек – Ош – Сарыташ – Иркештам; Бишкек – Нарын – Торугарт; Кордай – Бишкек – Чалдовар; Ош – Андижан. Прорабатывается вопрос строительства платной автомобильной дороги Алматы – Узунташ – Кемин.

Огромное значение в коммуникационном и транспортном обеспечении Кыргызстана имеет реализация проекта транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (TRACECA), предусматривающего формирование современной магистрали, проходящей из Китая, через территории ЦАР, Азербайджана, Грузии к портам черного моря (Поти, Батуми).

Экономическими предпосылками проекта TRACECA являются:

- выход на ближайший морской порт Европы;
- развитие интермодальных перевозок;
- уменьшение транспортных затрат для стран ЦАР к портам Европы.

Отметим, что важнейшим для TRACECA является автомагистраль, проходящий через Кыргызстан Бишкек – Ош – Сарыташ – Иркештам – Кашгар, которая позволяет сократить путь европейским товарам в Китай. Это наикратчайший путь общей протяженностью 258 км, реабилитация которого должна начаться в начале 2006 года за счет средств Азиатского Банка Развития (АБР) ратифицировано Указом Президента Кыргызской Республики № 110 18 апреля 2005 года. Намечается реабилитация автомобильной дороги международного значения Бишкек – Нарын – Торугарт общей протяженностью 539 км, которая

является одной из двух главных магистралей между севером и югом страны. Она соединяет столицу с тремя из семи областей республики – Чуйской, Иссыккульской и Нарынской, обеспечивает связь с соседними странами – Казахстаном, Китаем и далее с Пакистаном и Индией с выходом к Пакистанским портам.

В настоящий момент в программе TRACECA участвуют 13 стран.

К пяти странам ЦАР и трем странам Кавказа присоединились Турция, Болгария, Румыния, Молдавия и Украина.

Проведенный анализ позволяет выделить основные направления деятельности государств-участников СНГ, по которым необходимо в течение ближайшего времени предпринять решительные совместные усилия по гармонизации законодательства, унификации стандартов и ликвидации административных барьеров, в том числе:

- разработка и принятие Межпарламентской Ассамблеи СНГ модельных законов;

- проведение детального сравнительного анализа важнейших действующих законов и нормативных правовых актов;

- скорейшее присоединение и ратификация соглашений и конвенций;

- скорейшее присоединение и ратификация соглашений и конвенций по автомобильному транспорту, принятых в рамках Европейской Экономической комиссии (ЕЭК) ООН;

- унификация технических стандартов;

- ликвидация барьеров и расширение доступа к рынку для автоперевозчиков из стран содружества;

- координация деятельности в международных организациях.

#### Литература:

1. *Курганов В.М., Миротин Л.Б.* Международные грузовые автомобильные перевозки. - Тверь, 2000. - 131 стр.

2. *Топалиди В.А.* Международные автомобильные грузовые перевозки. - Ташкент, 2005. - 252 стр.

3. TRACECA 1993-2002/ Постоянный секретариат TRACECA. Баку, 2003. - 80 стр.