

Качкыналиев М.

**ЕВРАЗИЯЛЫК ИНТЕГРАЦИЯНЫН АЛКАГЫНДА КЫРГЫЗСТАНДЫН
ТРАНЗИТТИК ПОТЕНЦИАЛЫН ӨНҮКТҮРҮҮ**

Качкыналиев М.

**РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КЫРГЫЗСТАНА В РАМКАХ
ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

M. Kachkynaliev

**THE DEVELOPMENT OF TRANSIT POTENTIAL OF KYRGYZSTAN IN THE
FRAMEWORK OF THE EURASIAN INTEGRATION**

УДК: 33./338.16

Бул макалада Евразиялык интеграциянын алкагында Кыргызстандын транзиттик потенциалын өнүктүрүү маселеси каралган.

В этой статье рассмотрены вопросы развития транзитного потенциала Кыргызстана в рамках Евразийской интеграции.

This article examines the development of the transit potential of Kyrgyzstan in the framework of Eurasian integration.

Евразия мейкиндигинде интеграциялык артыкчылыктарды натыйжалуу жүзөгө ашыруу, Бажы бирлигинин (ББ), Бирдиктүү экономикалык, анын ичинде транспорттук мейкиндиктин негизинде Евразия экономикалык бирлигин түзүү, товарларды, кызмат көрсөтүүлөрдү, инвестицияларды жана персоналды которуштуруу боюнча “төрт эркиндикти” жүзөгө ашыруу транспортту башкаруунун бирдиктүү таасирдүү системасын түзмөйүнчө мүмкүн эмес. Ал бирдиктүү транспорт саясатын жүргүзүүнүн жана транспорт жагында мыйзамдык жана ченемдик базаны ырааттуу шайкеш келтирүүнүн аспабы болуп калууга тийиш. Евразия экономикалык шериктештигинин (ЕврАзЭС) транспорттук мейкиндигин башкаруунун келечектүү системасы төмөнкүдөй негизги элементтерди камтыйт: улуттуктан жогорку орган (бардык катышуучу-мамлекеттер үчүн милдеттүү болгон чечимдерди кабыл алуу укугу берилген; коммунитардык укуктук актылар (алар аркылуу катышуучу-мамлекеттерде транспорт ишин укуктук жөнгө салууну шайкеш келтирүү жүргүзүлөт); бир жагынан улуттуктан жогорку орган менен улуттук транспорттук министрликтер менен ведомстволордун, экинчи жагынан эл аралык уюмдардын ортосундагы өз ара байланыш системасы.

ЕврАзЭС мейкиндиги тарабынан транспортту башкаруунун Бирдиктүү системасын түзүү зарылчылыгын талап кылган өбөлгөлөргө бир жагынан Көз каранды эмес Мамлекеттик Шериктештигинин (КМШ), ЕврАзЭС жана Россия менен Беларусунун Союздук мамлекетинин (РБСМ) “кыйла терең транспорттук интеграцияга болгон керектөөсү”, экинчи жагынан транспорт чөйрөсүндө ЕврАзЭСтин башкаруу ыйгарым укуктары жетишсиз болгондо

транспортту башкаруунун улуттук органдарынын структурасындагы, милдеттериндеги жана ыйгарым укуктарындагы улам күчөп жаткан айырмачылыктар кирет.

Азыркы учурда ЕврАзЭСке мүчө-мамлекеттерде транспортту башкаруу улуттук өкмөттөрдүн атайын ыйгарым укуктуу органдары – Россия Федерациясында (РФ) жана Тажикстан Республикасында (ТР) транспорт министрликтери жана транспорт жана коммуникация министрликтери (Беларусь Республикасы (БР), Казакстан Республикасы (КР) жана Кыргыз Республикасы (КР) тарабынан жүргүзүлөт. Бир катар учурларда транспорт министрликтеринин баш ийүүсүндө айрым тармактарды, мисалы жол чарбасын башкарууну камсыз кылган же транспорттук контролду аткарган комитеттер, агенттиктер жана кызматтар болот. Транспортту башкаруу системасынын курамы менен структурасындагы объективдүү айырмачылыктардан тышкары, ЕврАзЭСтин ар бир мүчө-мамлекетинде окшош функциялар болот.

КМШнын алкагында транспортту башкаруу системасынын иштешин талдоо (тармактык кеңештер, КМШ ТСК) түзүлгөн бардык мамлекеттер аралык органдар, ошондой эле транспортту өнүктүрүүнүн бекитилген биргелешкен концепциялары жана программалары жалпы транспорттук мейкиндикти түзүү боюнча рекомендациялык функциялар жүктөлгөн иштеп жаткан кеңештер менен комиссиялардын алкагында тараптардын аракеттерин координациялоого негизделген. Түзүлгөн органдардын бири да бардык катышуучу-мамлекеттер үчүн милдеттүү болгон чечимдерди тез арала кабыл алуу укугуна ээ эмес. Көп тараптуу деңгээлде кабыл алынган бардык чечимдер ички мамлекеттик макулдашуу жол-жобосунан өткөн. КМШда транспортту башкаруу боюнча ыйгарым укуктарды улуттуктан улуттуктан жогоркуга өткөрүлгөн эмес, буга аба кемелеринин учууга даярдыгы, аэродромдорду жана аэродром жабдууларын жана аба жолдорун эксплуатациялоого даярдыгы, авиациялык окуяларды териштирүү ж.б. жагындагы эрежелер менен жол-жоболорду шайкеш келтирүү сыяктуу чөйрөлөрдө ыйгарым укуктарга ээ болгон Мамлекеттер аралык авиациялык комитет (МАК) кирбейт.

Россия менен Беларусунун Союздук мамлекет-

тинин алкагында улуттуктан жогорку башкаруу системасын түзүү тажрыйбасы өзгөчө көңүл бурууга арзыйт. РБСМнын бириккен транспорттук системасын түзүү программасында Россия менен Беларустун транспорттук комплекстерин башкаруунун калыптанып калган уюштуруу структураларын түп-тамырынан бузбастан транспорт боюнча Координациялык комиссияны РБСМнын министрлер Кеңешинин курамындагы транспорт боюнча Союздук Координациялык комитетке кайра түзүү аркылуу максатка жетишүү каралган. Бул органга бирдиктүү транспорттук саясатты жүргүзүү жана эки өлкөнүн транспорттун жөнгө салууну шайкеш келтирүү боюнча тийиштүү ыйгарым укуктарды берүү каралган. Бирок РБСМнын Конституциялык акты кабыл алынган эмес, ал эми бириккен транспорттук система түзүлгөн эмес. Анын негизги себеби – тараптардын биринин интеграцияга даяр эместиги жана тең укуктуу негизде эгемендиктин бир бөлүгүнөн баш тартуу.

ЕврАзЭСтин алкагында транспорттун башкаруунун улуттуктан жогорку системасы түзүлгөн. Транспорт чөйрөсүндө интеграциялык процесстерди камсыз кылуу жана мүчө-мамлекеттердин транспорттук ведомстволорунун өз ара аракеттенүүсүн уюштуруу үчүн 2001-жылы ЕврАзЭСтин Интеграциялык комитетинин алдында транспорттук саясат боюнча Кеңеш түзүлгөн жана анын төрт көмөкчү органы иштеп жатат. Транспортту башкаруу системасы кеңештин мүчөлөрүнүн рекомендацияларынын жана Интеграциялык комитет жана ЕврАзЭСтин Мамлекеттер аралык кеңеши тараптан өкмөттөргө тапшырма берүү механизмдери аркылуу транспорт чөйрөсүндө ведомстволор аралык жөнгө салууну карайт. Бирдиктүү экономикалык мейкиндикти (БЭМ) калыптандырууга жана Евразия экономикалык комиссиясын түзүүгө байланыштуу бирдиктүү транспорттук мейкиндик гана эмес, ошондой эле туруктуу башкаруунун бирдиктүү системасын түзүү максаты да коюлушу мүмкүн. Бул үчүн негизги интеграциялык багыттар боюнча ыйгарым укуктардын бир бөлүгүн улуттук министрликтерден улуттуктан жогорку органдарга өткөрүп берүү талап кылынышы мүмкүн. Бул маселелерди Шериктештиктин Мамлекеттер аралык кеңештин 2008-жылдын 25-январындагы №374 чечими менен бекитилген (өкмөт башчыларынын деңгээлинде) Бирдиктүү транспорттук мейкиндикти (БТМ) түзүү Концепциясынын жоболорун жүзөгө ашыруу менен байланышта чечүү транспортту башкаруу системасын түзүүнүн варианттарын иштеп чыгуу милдетин коет. Мындай система жаңы интеграциялык максаттарга ылайык келип, Шериктештиктин (улуттуктан жогорку орган) улуттуктан жогорку деңгээлдерин таап жана транспортту башкаруу жагындагы эгемендүү ыйгарым укуктардын бир бөлүгүн өткөрүп берүүгө тийиш.

КМШнын жана анын интеграциялык институттарынын тажрыйбасын талдоо транспортту башкаруунун улуттуктан жогорку натыйжалуу системасын калыптандыруу боюнча реалдуу прогреске жетишилбегендигин көрсөттү. Мүчө-мамлекеттердин өз ара аракеттенүүсү жана алардын транспорт чөйрөсүндөгү кызматташтыгы ачык-айкын мүнөздө болгон эмес. Транспорт жагында экономикалык интеграциянын багыттарын аныктаган мамлекеттер аралык деңгээлде кол коюлган макулдашууларга бардык эле мүчө-мамлекеттер кошулган жок, ал эми ошол макулдашууларда, улуттук мыйзамдарда камтылган ченемдерди аткаруу деңгээли анча таасын болгон эмес. Шериктештиктин деңгээлинде мүчө-мамлекеттер кабыл алган чечимдерди – КМШнын алкагында транспортту башкаруунун улуттуктан жогорку ишке ашпай калган системасынын маанилүү элементин жүзөгө ашырууга контролдук кылуу механизмдеринин жоктугу да буга себеп болгон. КМШнын жалпы транспорттук мейкиндиктин сактап калуунун чектелген максаттары да принциптүү учур болду.

Транспортту башкаруунун көп тараптуу жана улуттуктан жогорку системаларынын иштешинин топтолгон тажрыйбасы (ЕБ, НАФТА ж.б. алкагында) интеграциялык институттар менен транспортту башкаруунун улуттуктан жогорку органдарынын ортосундагы өз ара аракеттенүүнүн мүнөзү ар бир учурда кайталангыс болгондугун жана экономикалык интеграциянын максаттарына жараша боло тургандыгын көрсөтүп турат. Дүйнөлүк шериктештик тарабынан региондук экономикалык интеграция процессинде транспортту башкаруу системасын түзүүнүн эки сценарийи сынап көрүлгөн. Биринчиси – транспорт жагында тараптардын ыйгарым укуктардын кыйла санын улуттуктан жогорку органдардан интеграциялык институттарга (“НАФТА модели”) өткөрүп бербестен координацияны жана кызматташтыкты өнүктүрүү. Экинчиси – транспорттук саясатты жүргүзүү, транспорттук мыйзамдарды шайкеш келтирүү жана транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногун түзүү боюнча эгемендүү укуктардын бир бөлүгүн өткөрүп берүү менен чечимдерди кабыл алуу укуктары берилген өз алдынча улуттуктан жогорку органды түзүү (“ЕБ модели”).

Улуттук бийлик органдарынан тышкы экономикалык ишти жөнгө салуу ыйгарым укуктарынын кеңири чөйрөсүн аларга өткөрүп берүү менен улуттуктан жогорку институттарды өз убагында түзүү ар кандай эле экономикалык бирликтин ийгиликтүү иштешинин маанилүү жана милдеттүү шарты болуп саналат. Бул андай институттардын пайда болушу бажы бирлигинин иштөө стадиясында эле зарыл болуп саналгандыгын көрсөткөн ЕБнин мисалында айкын көрүнүп турат. Экономикалык интеграциянын кийинки стадиясына (жалпы рынок, экономикалык жана валюталык бирлик) өтүүдө улуттуктан жогорку органдар акырындык менен өз компетенцияларын катышуучу-өлкөлөрдүн экономикалык турмушунун улам жаңы чөйрөсүнө жайылта берет. Бирликтин натыйжалуу иштешти үчүн транспорт жагындагы улуттуктан жогорку деңгээлге ыйгарып берилген функциялардын минималдуу зарыл топтому рынокко жеткиликтүүлүктүн бирдиктүү критерийлерин кабыл алууну жана атаандаштыкты, бирдиктүү транс-

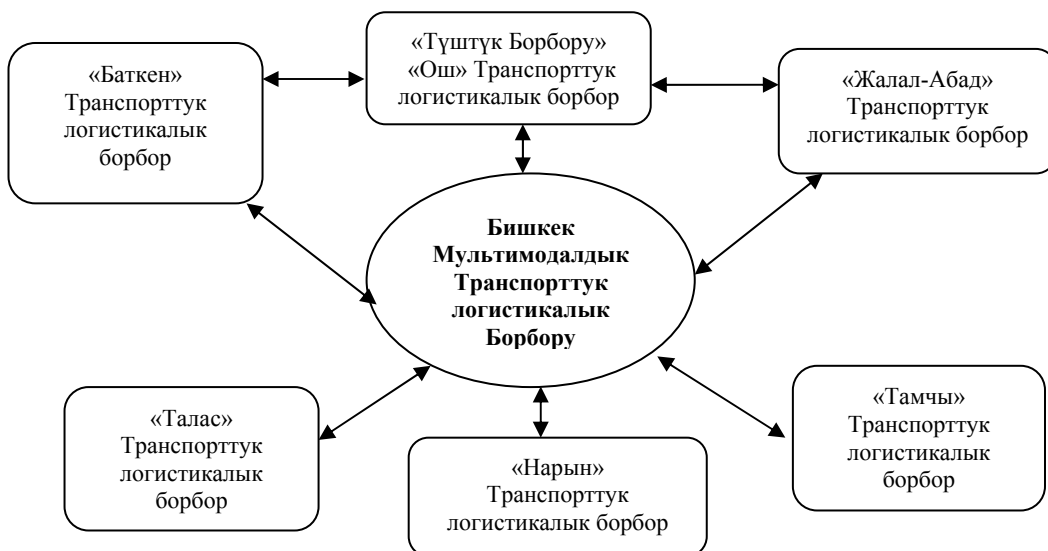
порттук саясатты калыптандырууну жана тараптардын транспорттук мыйзамдарын шайкеш келтирүүнү камтыйт.

Евразиялык экономикалык интеграцияны тереңдетүү процессинин алкагында транспорттук мейкиндикти башкаруунун бирдиктүү системасын түзүү бир нече сценарийлик варианттар менен мүмкүн болот. Биринчи – транспорт жагында кызматташтык моделин сактап калуу жана тараптардын транспорттук саясатын координациялоо менен “акырындык менен интеграция” деп аталат. Бул сценарийлик вариант ЕАФТАнын алкагында кабыл алынган моделге кыйла жакын. Мындай болгон учурда башкаруу системасын түзүү ЕврАзЭСтин колдо бар механизмдеринин – ЕврАзЭСтин Интеграциялык комитетинин алдындагы транспорттук саясат боюнча Кеңештин жана анын жумушчу органдарынын баасында жүргүзүлүшү мүмкүн. Экинчи вариант – улуттуктан жогорку органга – Евразиялык экономикалык комиссияга транспортту башкаруу боюнча функциялардын бир бөлүгүн берүү менен “тездетилген интеграция”. Транспорт жагындагы тездетилген интеграция ЕврАзЭСке мүчө-мамлекеттер тарабынан жүргүзүшү мүмкүн, алар Бажы бирлигин түзүштү жана экономикалык бирликтин негиздерин калыптандырууга киришти. Бул модель биринчи кезекте, ЕБдин алкагындагы экономикалык интеграциянын тажрыйбасына негизделген. Транспортту башкаруунун улуттуктан жогорку системасын калыптандыруу этап боюнча жүргүзүлүүгө жана 2015-жылга карата аяктоого тийиш. Муну менен бирге улуттук өкмөттөрдүн эгемендиктин бир бөлүгүн экономикалык

интеграциянын пайдасына өткөрүп берүүгө даярдыгы жөнүндө маселе кыйла курч бойдон калат. транспорттук мейкиндикти башкаруу системасынын натыйжалуулугу улуттуктан жогорку органга өткөрүп берилген транспорт жагындагы ыйгарым укуктардын көлөмү менен гана эмес, ошондой эле кабыл алынган чечимдерди аткарууга катышуучу-мамлекеттердин эрки менен да аныкталат.

2012-жылы Евразиялык экономикалык комиссия, ал эми анын курамында – транспорт жана инфраструктура Департаменти иштей баштады, алар Беларусь Республикасынын, Казакстан Республикасынын жана Россия Федерациясынын Бирдиктүү экономикалык мейкиндигинин натыйжалуу иштешин камсыз кылууга тийиш. БЭМди калыптандыруунун алкагында жана Евразиялык экономикалык бирликти түзүүгө даярдык көрүү максатында экономикалык жөнгө салуунун, анын ичинде транспорт чөйрөсүндө улуттуктан жогорку системасын калыптандыруу боюнча окшош милдеттер алдыда тургандыгын эске алуу менен бул баяндама Евразиялык экономикалык комиссия жана экономикалык бирликтерди калыптандырууну даярдаган уюмдар үчүн кызыктуу болушу мүмкүн. Алардын бирдиктүү транспорт саясатын жүргүзүү жана транспорт жагында мыйзамдарды шайкеш келтирүү боюнча аракеттерин жүзөгө ашыруу ушул баяндамада каралган улуттуктан жогорку институттарды жана ЕврАзЭСтин мейкиндигинде келечекте интеграциялык бирикмеде укуктук жөнгө салуу системасын калыптандыруу сценарийлери эске алынат.

ЕврАзЭС транзиттик-транспорттук потенциалы



Рецензент: д.э.н. Азисбаев Р.Э.