

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ГРУЗОВ В КЫРГЫЗСТАНЕ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

Давлятов У.Р.¹, Алымкулов А.Ш.¹, Казакбаев У.К.², Сабиров М.³

¹КГУСТА, ²КНАУ, ³МТuК КР, Бишкек, Кыргызстан, talai_m@bk.ru

Аннотация: В статье рассмотрены проблемы и перспективы развития международных автомобильных перевозок грузов в Кыргызстане и Центральной Азии.

Ключевые слова: транспорт, автодорога, железнодорожные пути, логистика, авиакомпания, региональный транзит, торговый поток.

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE
INTERNATIONAL AUTOMOBILE TRANSPORTATIONS
OF CARGOES IN KYRGYZSTAN AND THE CENTRAL ASIA**

Davljatov U.R.¹, Alymkulov A.S.¹, Kazakbayev U.K.², Sabirov M.¹

¹ Kyrgyz state University of construction, transport and architecture,

² Kyrgyz national agrarian university, Bishkek, Kyrgyzstan

³ Ministry of transport and communications of the Kyrgyz Republic

Annotation: In article problems and prospects of development of the international automobile transportations of cargoes in Kyrgyzstan and the Central Asia are considered.

Key words: transport, roads, Railways, logistics, airlines, regional transit, trade flow.

Расположенные в центре Евразийского континента, страны Центральной Азии сегодня привлекают пристальное международное внимание в силу своего геополитического и экономического значения, природных и человеческих ресурсов, возможностей транзита для трансконтинентальной торговли и транспорта. Центральная Азия в течение столетий лежала на пересечении важнейших путей между Европой и Восточной Азией и между Северной и Южной Азией. Длительное время регион являлся также религиозным, научным и культурным центром исламского мира.

Распад Советского Союза привел к открытию границ и возобновлению контактов с соседями по азиатскому региону – Китаем, Ираном и недавно с Афганистаном. Это позволяет рассчитывать на восстановление проходивших через Центральную Азию исторических торговых путей, на укрепление связей между регионом и остальным миром. Чтобы использовать эти возможности в полной мере, странам необходимо сотрудничать на пути к их общему будущему. Развитие сотрудничества между центральноазиатскими республиками принесет им значительные экономические выгоды, поскольку позволит сократить транспортные и торговые затраты.

Страны Центральной Азии унаследовали высоко интегрированные транспортные сети, которые строились фактически без учета административных границ между советскими республиками. В то же время транспортные связи с соседними странами – Афганистаном, Китаем, Ираном, Пакистаном и Турцией, оставались слабо развитыми, приходили в упадок или закрывались. После

получения независимости страны Центральной Азии постарались улучшить транспортные связи со странами, не входившими в бывшее советское государство, часто при поддержке многосторонних и двухсторонних организаций по международному развитию.

В настоящее время Центральная Азия располагает протяженной транспортной сетью из 21,856 тыс. км железнодорожных путей и 177,250 тыс. км автодорог (табл.1). Однако часть сети находится в плохом состоянии и требует восстановительных работ. По некоторым оценкам, только 25% автодорог в Кыргызстане и 20% в Таджикистане находятся в хорошем состоянии. Среди причин - отсутствие технического обслуживания вследствие недостаточного финансирования.

Таблица 1

Транспортные сети в странах Центральной Азии (тыс.км, 2004 г.)

№	Наименование стран	Железные дороги	Автомобильные дороги
1	Казахстан	14,3	89,0
2	Кыргызстан	0,4	18,8
3	Таджикистан	0,5	12,5
4	Туркменистан	2,6	13,5
5	Узбекистан	4,0	43,5
6	Всего	21,9	177,3

В Центральноазиатских республиках перевозка грузов по автомагистралям обходится достаточно дорого, и к тому же ненадежна. В базовых средствах транспорта предложение превышает спрос, специализированных средств, таких, как транспортные средства с регулируемым температурным режимом, не хватает. Услуги по воздушным перевозкам неразвиты и дороги.

Отсутствие конкуренции - одна из главных причин низкого качества и высокой стоимости транспортных услуг. Принадлежащие государству железные дороги сохраняют за собой монопольные позиции и по-прежнему выполняют и регуляторные, и коммерческие функции, хотя в Казахстане и Узбекистане идет реструктуризация железнодорожного транспорта, а в Таджикистане обсуждается ее осуществление. Точно так же принадлежащие государству авиакомпании доминируют на рынке воздушных перевозок во всех странах Центральной Азии, за исключением Казахстана, где основные аэропорты приватизированы и где существуют и частные авиакомпании.

В отличие от других видов транспорта, в автотранспорте конкуренция довольно высока. В отрасли были приватизированы многие государственные предприятия и активно действуют транспортные операторы из Беларуси, Ирана, России и Турции. Однако сектор представлен в основном мелкими компаниями и микрофирмами, которым недостает финансовых ресурсов и навыков для расширения бизнеса, достижения экономии за счет масштаба и повышения качества предоставляемых услуг. Операторы автодорожного транспорта также страдают от сложных и непрозрачных транспортных законов, и процедур по пересечению границы и трудностей транзита через соседние страны.

Относительно высокая стоимость международных транспортных услуг во многом объясняются неразвитостью логистической инфраструктуры (склады,

транспортные узлы, терминалы, накопительно-распределительные комплексы) и услуг. Ни в одной стране нет современных логистических центров, которые могли бы в достаточных объемах заниматься консолидацией грузов для международного рынка и направлять их на наиболее эффективный вид транспорта.

Международные компании по логистике до сих пор почти не представлены в регионе, из-за малого размера рынка, неблагоприятной нормативной базы и коррупции. Наблюдается незначительный объем прямых иностранных инвестиций в инфраструктуру и ограниченная передача ноу-хау в сфере логистических услуг. Местные логистические компании имеют в основном небольшие размеры, и им не хватает ресурсов и опыта для предоставления качественных услуг.

Снижение многочисленных барьеров помогут странам Центральной Азии расширить торговлю, транспортное сообщение, ускорить экономический рост, создать рабочие места и улучшить качество управления. Сокращение торговых издержек на 50% повысит, по некоторым оценкам, ВВП Казахстана на 20% за 10 лет, а Кыргызстана – на 55%.

В начале 1990-х гг. в результате разрыва торговых связей между странами бывшего Советского Союза торговый оборот в Центральной Азии резко снизился. В середине 1990-х гг. объем торговли начал расти в результате переориентации, центральноазиатскими странами части торговых потоков на страны дальнего зарубежья.

С 2000 по 2004 гг. торговый оборот значительно повысился (табл.2), в основном благодаря возросшему спросу и более высоким ценам на сырье на мировых рынках и росту инвестиций.

Таблица 2

Экспорт и импорт товаров в странах Центральной Азии (млн долл. США)

№	Наименование стран	Годы			% от ВВП (2004)
		1996	2000	2004	
Экспорт/ Импорт					
1	Казахстан	5911	8812	20096	49
		4241	5040	12781	31
2	Кыргызстан	505	505	719	33
		838	554	941	43
3	Таджикистан	770	784	915	44
		668	675	1375	66
4	Туркменистан	1893	2505	3144	26
		1313	1788	2596	21
5	Узбекистан	4211	2816	4279	44
		4712	2697	3392	35

Одним из благ независимости явилась возможность поиска оптимальных рынков для экспорта в рамках глобальной экономики. Однако этот процесс осложнялся рядом факторов, включая необходимость установления новых транспортных и торговых связей, ограниченную конкурентоспособность экспортных промышленных товаров ЦА на мировых рынках (табл. 3).

В Кыргызстане в среднесрочном периоде прогнозируется неоднозначная тенденция роста экспорта и импорта товаров и услуг. При этом показатель чистого экспорта в 2011г. улучшится на 0,4 процентных пункта по сравнению с 2008г. и составит 35,7% ВВП [1]. Среднегодовой рост экспорта составит 4,3% и будет в основном обеспечен увеличением поставок золота, как за счет роста производства на месторождении «Кумтор», так и введением новых мощностей («Талды-Булак Левобережный» и «Джеруй»). Увеличение объемов импорта (на 5,5% в среднем за год) будет определяться не только ростом импорта энергопродуктов, но и увеличением доли поставок инвестиционных товаров в общем объеме импорта с 13% в 2008г. до 20% в 2011г.

Таблица 3

Торговля в странах Центральной Азии (млн долл. США)

№	Страны	Страны				
		Казахст.	Кырг.	Тадж.	Турк.	Узб.
Экспорт/Импорт						
1	Казахстан		156 171	76 96	37 77	138 179
2	Кыргызстан	57 55		19 28	2 7	16 18
3	Таджикистан	5 7	4 3		2 4	67 16
4	Туркменистан	3 49	1 0	26 32		11 9
5	Узбекистан	80 90	44 39	84 133	58 46	

С начала независимости Кыргызстана увеличение внешней торговли стало возможным благодаря многосторонним, региональным и двусторонним инициативам, в которых республика принимает участие. Многосторонняя торговая политика страны сфокусирована на выполнении обязательств перед ВТО по торговле товарами и услугами. В рамках региональных инициатив Кыргызская Республика выполняет региональные торговые соглашения со странами Содружества Независимых Государств (СНГ), Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по причине территориальной близости государств, традиционно сложившихся экономических и культурных связей.

Кыргызская Республика постоянно проводит политику, нацеленную на макроэкономическую и политическую стабильность и на продолжение курса либеральных и демократических реформ. В Республике уже в течение ряда лет действует режим наибольшего благоприятствования инвестиционной деятельности за счет неукоснительного выполнения правил ВТО, участия в международных инвестиционных соглашениях и принятия недискриминационного и либерального инвестиционного законодательства. Президент Кыргызской Республики в заявлении, обращенном к Жогорку Кенешу и Правительству Кыргызской Республики, подчеркнул необходимость перевода кыргызской экономики из

формата потребительской в формат инвестиционный. Основным ключевым условием устойчивого развития экономики страны в среднесрочной перспективе должно стать улучшение инвестиционного климата.

Для выполнения задач сотрудничества, развития транспорта, торговли, для повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности, для упрощения таможенных процедур и обеспечения открытости границ в Центральноазиатских республиках необходимо:

- уделять первоочередное внимание многосторонней либерализации торговли в рамках ВТО. Объединить усилия с соседями для получения более эффективного доступа к рынкам развитых стран;

- более тесно сотрудничать друг с другом и соседними в содействии развитию трансграничного перемещения людей, товаров и транспортных средств за счет: упрощения и гармонизации таможенных и связанных с пересечением границ правил и процедур, совершенствования управления таможенными и полицейскими службами и службами охраны границ, полного выполнения Конвенции МДП, внедрения упрощенной и эффективно управляемой системы регионального транзита для дорожного транспорта;

- сотрудничать в деле модернизации региональной воздушно-транспортной инфраструктуры и услуг;

- согласовать и упростить правовой и регуляторный режимы для транспортного сектора, способствовать усилению конкуренции на транспорте;

- улучшить деловой и инвестиционный климат;

- усовершенствовать управление и укрепление институтов как главных предпосылок для обеспечения долговременных улучшений в сфере торгового режима, транспорта, управления границами, таможенной администрации, транзитных систем;

- поддерживать процесс вступления в ВТО стран Центральной Азии и разработку конкретных программ в отношении регионального сотрудничества в области транспорта и содействия развитию торговли;

- разработать и реализовать комплексную программу развития региональной транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать: более эффективной координации проектов, связанных с национальной автомобильной и железнодорожной инфраструктурой с упором на улучшение транспортных связей региона с другими частями света, модернизации и интеграции региональной воздушно-транспортной инфраструктуры, недопущению новых проектов, связанных с транспортной инфраструктурой и направленных главным образом на избежание транзита через соседние государства, выделению достаточных средств на восстановление и поддержание основных существующих транспортных сетей, согласованию и упрощению правовых и регулятивных систем в транспортном секторе, включая правила и процедуры пересечения границ;

- разработать и осуществить помощь в реализации упрощенных и эффективно управляемых систем регионального транзита для автомобильного транспорта.

Использованная литература

1. КР. Стратегия развития страны (2009-2011 гг.). – Б., 2009.