

# Задачи автотранспортной системы Кыргызской республики



**У. Т. Атамкулов,**  
к. т. н., доцент кафедры  
«Транспортная логистика  
и технология сервиса»  
Ошского технологического  
университета (Кыргыз-  
стан)

Для устойчивого развития транспортной отрасли Кыргызстана в современных экономических условиях, необходимо изучить тенденции, сложившиеся в прошлом, т. е. провести ретроспективный анализ.

Согласно данным Национального статистического комитета Кыргызстана в 90-е годы прошлого века грузооборот по всем видам транспорта уменьшился в несколько раз вследствие разрыва сложившихся связей и других объективных причин (рис. 1). После приобретения республикой суверенитета особенно резко снизился грузооборот на автомобильном транспорте (табл. 1).

Как известно, транспорт в СССР развивался по принципу централизованного планирования, что затрагивало не только распределение объемов, но и вклады для создания инфраструктуры.

Сегодня Кыргызская Республика имеет определенный уровень производительных сил, созданных в годы существования Советского государства. Важнейшим фактором для развития работы транспорта с зарубежными странами и укрепления

внешнеэкономических связей следует рассматривать доверительные отношения с соседними странами, а также со странами, входившими в состав СССР.

Централизованный механизм инвестиций и дотаций государства в транспортную индустрию советских республик позволял поддерживать на низком уровне транспортную составляющую в стоимости товара. Сегодня, после развала единой транспортной системы, доля транспортных расходов в стоимости товара достигает 40–60 %, а иногда и превышает ее. С приобретением суверенитета стран в государственных структурах начали формироваться те или иные тарифные направления, что вызвало увеличение расходов на транспортировку товаров, замедление процесса перевозок, нарушение торгово-экономических связей. Это привело к снижению объемов перевозок и производства более чем на 50 %.

Переход к рыночным отношениям заставил изменить взгляды на роль автотранспорта в развитии страны и поставил новые задачи повышения его экономической эффективности.

В отсутствие единых нормативно-правовых решений в транспортной деятельности неизбежны трудности при развитии международных автомобильных перевозок в странах Содружества. Это обусловлено различием требований к массе и габаритным размерам автотранспортных средств, недостаточным развитием инфраструктуры, отсутствием единой системы информационного обеспечения, проблемами с процедурами

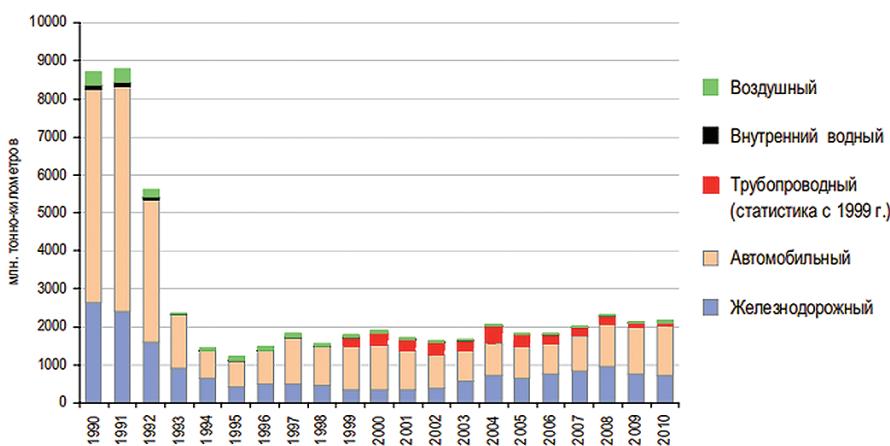


Рис. 1. Грузооборот по видам транспорта в 1990–2010 гг.

Таблица 1. Показатели автомобильного транспорта общего пользования

Показатели	1990	1993	1996	1999	2002	2005	2008	2011
Перевезено грузов, млн т	101,1	43,9	14,6	6,2	4,3	4,3	35,0	34,17
Грузооборот, млн т/км	2001,4	1029,0	442,1	263,5	195,3	193,3	1125,0	2118,4
Перевезено пассажиров, млн чел.	577,9	381,1	228,6	211,3	182,9	201,9	414,5	516,8
Пассажирооборот, млн пасс.	5259,0	3638,8	2047,1	1900,5	1778,5	1902,5	4112,1	7920,4

на границах, фискальными проблемами. Вследствие указанных разногласий многие транспортные компании вынуждены повышать цены на перевозки, что отражается на покупательской способности населения и конкурентоспособности отечественных товаров на мировых рынках.

Злободневной можно назвать и проблему, связанную с многократными остановками и проверками иностранных перевозчиков органами дорожной полиции, транспортной инспекции. Положительных результатов это не дает, а на дорогах создаются искусственные транспортные заторы.

Залог экономического роста для Кыргызстана и стран Центральной Азии — развитие самого динамичного вида транспорта, автомобильного. Для снятия указанных барьеров необходимо неукоснительно выполнять требования международных правил перевозок, усиливать дорожную инфраструктуру, упрощать процедуры на границах, обеспечивать безопасность автоперевозок и безопасность дорожного движения. Немаловажным фактором, препятствующим развитию международных перевозок, выступает несовершенство действующего транзитного соглашения между странами Содружества. Несмотря на подписанные соглашения в некоторых странах действуют собственные правила по взиманию налогов и сборов, зачастую непредсказуемые.

Один из основополагающих принципов разрешительной системы при регулировании международных автоперевозок состоит в обеспечении паритета. Это способствует более равномерному участию перевозчиков стран Содружества в транспортировке грузов не только в двустороннем, но и в транзитном сообщении через территории государств-участников. В то же время на рынке автоперевозок Кыргызской Республики становится все больше иностранных компаний, а отечественные перевозчики постепенно вытесняются даже с внутреннего рынка. Вследствие ненадлежащего транспортного контроля автомобилей при въезде на территорию республики (превышение допустимых весовых и габаритных параметров) транспортные средства иностранных перевозчиков разрушают автомобильные дороги, нанося вред дорожной отрасли, а также нарушая принцип безопасности движения.

Для беспрепятственного проезда кыргызских автоперевозчиков по территориям других государств нужно решить вопрос о присоединении Кыргызской Республики к Европейскому Соглашению по работе экипажей транспортных

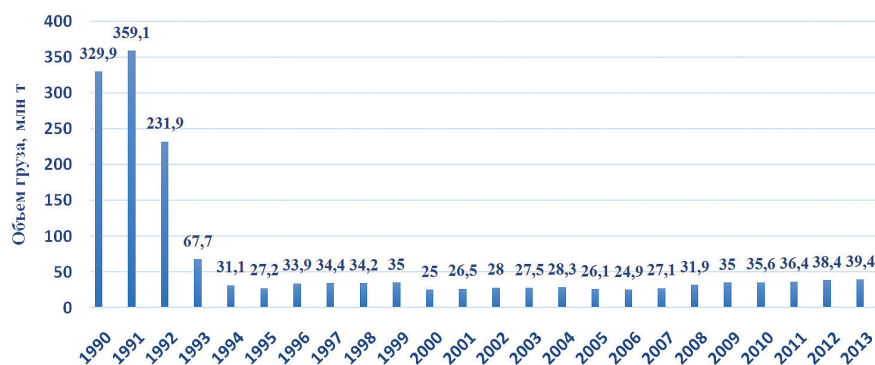


Рис. 2

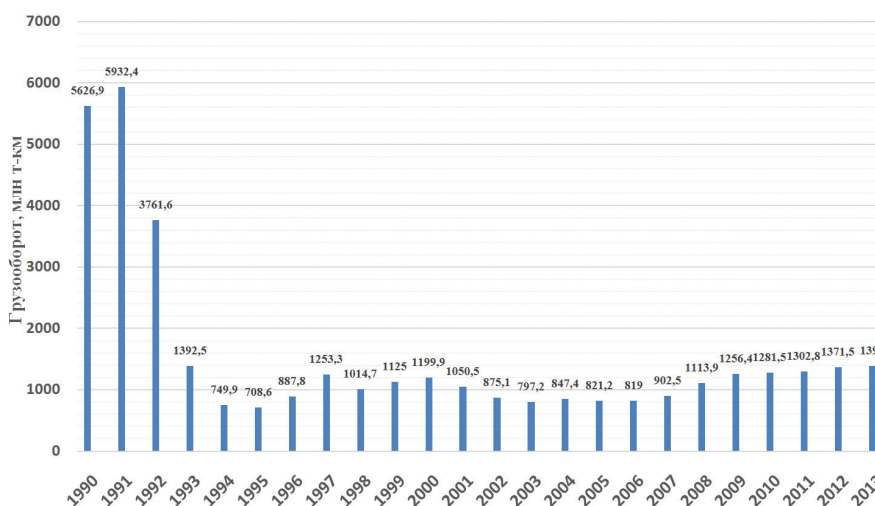


Рис. 3

средств в международных автомобильных перевозках (ЕСТР), подписанному в Женеве 1 июля 1970 г. Соглашение направлено на развитие международных автомобильных перевозок, повышение безопасности дорожного движения, регламентацию условий труда водителей и экипажей транспортных средств. К этому Соглашению присоединились 47 государств: все страны Евросоюза и страны СНГ, кроме Грузии, Кыргызстана и Таджикистана. Сегодня система цифровых тахографов — устройств, предназначенных для регистрации скорости движения транспортного средства и пройденного пути, а также для регистрации режимов занятости водителя, функционирует в 32 странах. В Кыргызской Республике международные перевозки осуществляют 1800 автотранспортных средств, из них 1620 (90 %) оборудованы аналоговыми тахографами, 90 (5 %) — цифровыми, 90 (5 %) — не оснащены оборудованием.

Несовершенство отраслевой законодательной базы, а также противоречия в действующем законодательстве Кыргызстана, касающиеся автомобильного транспорта, привели к утрате большин-

ства функций государственного регулирования отраслью, а также к непривычной и жесткой конкуренции между отдельными перевозчиками.

Необходимо создать равные условия для всех участников международного транспортного рынка. Следует учесть и комплекс финансово-экономических проблем, с которыми сталкиваются региональные перевозчики Киргизии. Вовлечение государства в развитие международных перевозок не только в качестве контролирующего органа, но как участника, заинтересованного в развитии транспортного рынка, даст возможность эффективнее использовать имеющийся потенциал. Это придаст конкурентоспособность региональным перевозчикам Киргизии и повысит эффективность международных перевозок.

В настоящее время 95–97 % грузовых и пассажирских перевозок осуществляются автотранспортом, составляющим основную часть транспортного сектора страны. Положение Кыргызской Республики в ряду стратегически важных регионов Евразии следует отнести к преимуществам, способным принести стране

Таблица 2. Протяженность дорог в Кыргызской Республике

Дороги	Всего, км	Тип покрытия			
		асфальтобетонное	черногравийное	гравийное	грунтовое
Дороги общего пользования, км	18803	4972,4	2243	9965,2	1611
Удельный вес, %	100	26,44	11,92	52,29	8,57
Дороги международного значения, км	4160	2170	776	1211	—
Удельный вес, %	22,12	11,54	4,13	6,44	—
Дороги государственного значения, км	5652	1235	857	33,95	160
Удельный вес, %	30,06	6,57	4,56	18,06	0,85
Дороги местного значения, км	8991	1567	610	5359	1451
Удельный вес, %	47,82	8,33	3,24	28,5	7,72

немалые экономические выгоды, прежде всего при реализации транзитного потенциала. Развитие существующих транспортных коридоров как транзитных будет способствовать реализации международных торгово-экономических связей.

Протяженность автомобильных дорог Кыргызстана составляет 34 000 км, автомобильных дорог общего пользования — более 18 000 км. Из 4160 км автомобильных дорог международного значения более 1600 км входят в субрегиональную транспортную систему азиатских и европейских дорог (ЭСКАТО, ТРАСЕКА) и международных дорог СНГ. Лишь 22 % дорог общего пользования относятся к дорогам международного значения (табл. 2), но на них приходится более 50 % автотранспортных перевозок [5].

На основании существующих грузопотоков выделим следующие важные международные транспортные коридоры:

- Бишкек — Нарын — Торугарт — граница с КНР;
- Бишкек — Алматы;
- Ош — Сары-Таш — Иркештам — граница с КНР;
- граница с Таджикистаном — Карамык — Сары-Таш — граница с КНР;
- Бишкек — Ош — Андижан;
- Бишкек — Чалдовар — граница с Казахстаном;
- Суусамыр — Талас — Тараз;
- Ош — Исфана — граница с Таджикистаном;
- Балыкчы — Чолпон-Ата — Тюп-Ке-

ген — граница с Казахстаном.

Сейчас автотранспортная отрасль Кыргызской Республики переживает глубокую трансформацию и становится более эффективной, надежной, безопасной, в частности, экологически безопасной. Автомобильный транспорт играет решающую роль в решении экономических и социальных задач республики.

После структурных преобразований 1991 г. в республике началась приватизация транспортной системы, более 80 % автотранспортных предприятий были преобразованы в акционерные общества. В период преобразований во всех отраслях экономики, в том числе и в транспортной, наблюдается спад развития вследствие объективных и субъективных причин. Как видно из рис. 2, 3, для стабилизации ситуации и создания предпосылок для роста автомобильных перевозок потребовалось немало времени.

Значительно возросла роль автомобильного транспорта во внешней торговле в процессе международной интеграции. Неуклонно развиваются международные автомобильные перевозки как наиболее прибыльные, представляющие собой один из самых привлекательных для транспортных предпринимателей видов деятельности.

Нарастающие темпы развития сельскохозяйственного и промышленного производства, большие объемы капитального строительства, выросший товарооборот повысили роль международных авто-

мобильных перевозок грузов в стране. Это можно проследить, например, по выдаче книжек МДП (Международные дорожные перевозки, TIR): рекордное количество зафиксировано в 2012 г. (рис. 4).

Анализ парка грузовых автомобилей республики по срокам эксплуатации свидетельствует о прогрессирующем старении парка, значительная часть грузовых автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. За последние годы доля грузовых автомобилей со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 28 до 41 % [5]. Аналогичная ситуация наблюдается и с пассажирским автотранспортом.

В области автомобильных грузовых перевозок 35 юридических лиц и около восьми тысяч грузовых автотранспортных средств оказывают услуги перевозки грузов внутри страны. 18 перевозчиков и более двух тысяч транспортных средств осуществляют международные грузовые перевозки.

Усиливающаяся глобализация мировой экономики, усложнение и переплетение хозяйственных процессов вынуждают искать новые пути для защиты национальных государственных интересов на мировом рынке. В условиях структурной перестройки экономики государств на постсоветском пространстве первостепенное значение приобретает международное сотрудничество, создающее основы и необходимые предпосылки для интеграции национальных транспортных комплексов в мировую систему и способствующее достижению ими более высокого организационно-технического уровня. Например, для создания и функционирования сети транспортных коридоров и организации перевозок используется множество нормативных актов, технических документов, требований, стандартов и т. д.

Один из перспективных международных договоров в области развития транзитных сообщений — Соглашение о транзитных перевозках между Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Пакистаном —

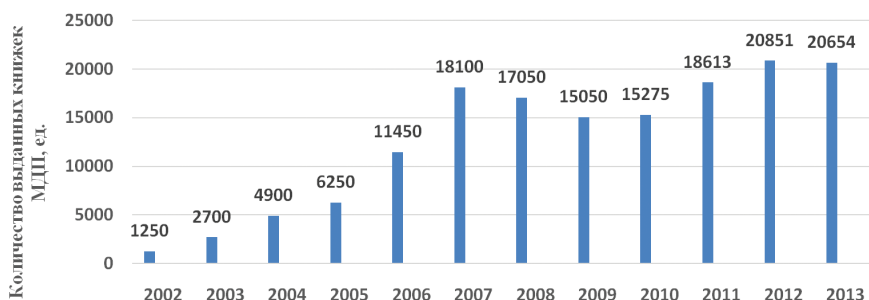
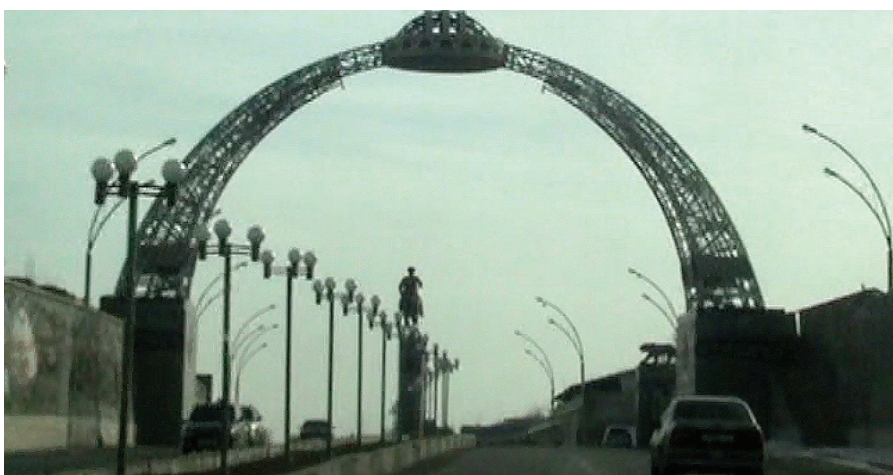


Рис. 4





дает возможность для развития торгово-экономических отношений в южном направлении: Бишкек (Кыргызстан) — Кашгар (КНР) — Карачи (Пакистан) и далее к морю, в район Персидского залива.

Для развития автотранспорта необходимо уделить внимание следующим вопросам:

- предоставлению льготных кредитов автоперевозчикам для приобретения автотранспортных средств;
- внедрению системы спутникового мониторинга автотранспортных средств, выполняющих регулярные перевозки на межобластных и международных маршрутах;
- выявлению причин имеющих барьеров на пути следования отечественных перевозчиков по международным коридорам и принятие необходимых мер, включая вынесение вопроса на заседания межправительственных комиссий (МПК) и возможное рассмотрение партнерами по развитию проектных предложений;
- выявлению недостатков придорожной инфраструктуры, препятствующих развитию грузовых перевозок

и международной торговли (необходимы придорожные станции для отдыха водителей и пассажиров, другие объекты придорожного сервиса и т. д.);

- созданию условий для строительства и организации транспортно-логистических центров;
- повышению безопасности автотранспорта, усилению контроля вредных выбросов автотранспорта в атмосферу для улучшения экологической обстановки в городах и минимизации угрозы жизни и здоровью человека.

Снижение конкурентоспособности региональной автотранспортной системы может привести к негативным последствиям: к потерям рыночной доли, дохода, а при определенных условиях к транспортной и даже экономической изоляции региона. Поэтому уменьшение издержек на перевозочный процесс, удовлетворение растущего спроса, доступность и безопасность предоставляемых транспортных услуг и скоординированная работа транспортной инфраструктуры будут способствовать развитию автотранспортной системы, а значит, и позитивным сдвигам в экономике региона.

#### Литература

1. Ахмедов Р. Р. Автотранспортное обслуживание в условиях интернационализации рынка: автореф. дис. ... к. э. н. М.: Гос. Ун-т упр., 2011. — 195 с.
2. Грачев Ю. Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях: практ. пособие. М.: Разум, 1995. — 215 с.
3. Ленчевский И. Ю. Основы внешнеэкономической деятельности. М: Юнити, 1995. — 345 с.
4. Троицкая Н. А., Чубуков А. Б. Единая транспортная система: М.: Академия, 2011. — 240 с.
5. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции [www.polpred.com](http://www.polpred.com). М., 2007. — 228 с.
6. Седьмое Ежегодное заседание МПК ТРАСЕКА. Кыргызстан. 2009. — URL: [www.traseca-org.org/ru/traseka/...komissija/...mpk/sedmoe-zasedanie-mpk-2009g/](http://www.traseca-org.org/ru/traseka/...komissija/...mpk/sedmoe-zasedanie-mpk-2009g/).
7. Транспортно-экспедиторское обеспечение внешнеэкономической деятельности и транзит в СНГ: матер. междунац. конф. СПб., 2001. — 106 с.