

УДК 332.1(275.2):004

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ЦЕПИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОСТАВОК

Юсупова Гульшара Ниязовна¹, Дооталиев Алик Сейткулович¹,
Белек уулу Эсенбек², Мелис уулу Данислан²

¹Международный университет Кыргызстана,
Бишкек, Кыргызская Республика

²Кыргызский национальный аграрный университет им. К.И. Скрябина,
Бишкек, Кыргызская Республика

Аннотация. Статья посвящена исследованию инфраструктуры национальных автомобильных транспортных систем в цепи международных поставок, где изучены факторы, влияющие на развитие данного вида международной логистики. Эффективность функционирования инфраструктуры национальных автомобильно-транспортных систем страны в международной цепочке поставок, отмечена одним из важнейших аспектов глобализации экономики и развития внешнеэкономических связей, где совершается движение товаров и услуг, капитала и людей, коммуникаций и информационных систем, деятельности международных экономических и финансовых организаций, способствующих снижению логистических издержек по маршрутам международных товарных потоков. Процессы перемещения товаров в цепи международных поставок, складирования и хранения, сопровождающих их информационные потоки, требуют обеспечения бесперебойного выполнения всех логистических функций, где инфраструктура национальных автомобильно-транспортных систем способствует четкому его функционированию. Решение проблем международных торгово-экономических отношений и организация современной инфраструктуры транспортного комплекса является крайне актуальным, в условиях новых экономических и политических реалий, для Кыргызской Республики динамично развивается обмен товаропотоками между странами, где с расширением межгосударственных экономических связей, а также увеличением как внутренних, так и транзитных автомобильных перевозок предъявляются повышенные требования к техническому состоянию инфраструктуры национальных автомобильных транспортных систем в международной цепочке поставок страны. Результаты исследования могут послужить основой для научно-методических исследований обозначенных проблем.

Ключевые слова: национальная инфраструктура логистики, автомобильно-транспортная система, цепи международных поставок

ИНФРАСТРУКТУРАНЫН ЭКОНОМИКАЛЫК МАҢЫЗЫ УЛУТТУК АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТ СИСТЕМАСЫНЫН ЭЛ АРАЛЫК КАМСЫЗДОО ЧЫНЖЫРЫНЫН ӨНҮГҮҮ ФАКТОРУ КАТАРЫ

Юсупова Гульшара Ниязовна¹, Дооталиев Алик Сейткулович¹,
Белек уулу Эсенбек², Мелис уулу Данислан²

¹Кыргызстан эл аралык университети,
Бишкек, Кыргыз Республикасы

К.И. Скрябин атындагы Кыргыз улуттук агрардык университети,
Бишкек, Кыргыз Республикасы

Аннотация. Макала эл аралык жеткирүү чынжырындагы улуттук автомобилдик транспорт системаларынын инфраструктурасын изилдөөгө арналган, анда эл аралык логистиканын бул түрүн өнүктүрүүгө таасир этүүчү факторлор изилденген. Эл аралык жеткирүү чынжырында өлкөнүн улуттук автомобиль-транспорт системаларынын инфраструктурасынын иштешинин натыйжалуулугу экономиканын глобалдашуусунун жана тышкы экономикалык байланыштарды өнүктүрүүнүн маанилүү аспектилеринин бири менен белгиленген, анда товарлардын жана кызмат көрсөтүүлөрдүн, капиталдын жана адамдардын кыймылы, коммуникациялар жана маалымат системалары, эл аралык экономикалык жана финансылык уюмдардын иши Эл аралык товардык агымдардын маршруттары боюнча логистикалык коромжуларды азайтууга өбөлгө түзөт. Эл аралык жеткирүүлөр чынжырында товарларды ташуу процесстери, алардын маалымат агымын коштогон кампалоо жана сактоо бардык логистикалык функциялардын үзгүлтүксүз аткарылышын камсыз кылууну талап кылат, мында Улуттук автомобиль-транспорт системаларынын инфраструктурасы анын так иштешине өбөлгө түзөт. Эл аралык соода-экономикалык мамилелердин проблемаларын чечүү жана транспорттук комплекстин заманбап инфратүзүмүн уюштуруу өтө актуалдуу болуп саналат, жаңы экономикалык жана саясий реалдуулуктардын шарттарында Кыргыз Республикасы үчүн мамлекеттер аралык экономикалык байланыштардын кеңейиши, ошондой эле ички жана транзиттик автомобилдик ташуулардын көбөйүшү менен өлкөнүн эл аралык берүүлөр тизмегиндеги улуттук автомобилдик транспорт системаларынын инфраструктурасынын техникалык абалына жогорку талаптар коюлган өлкөлөр ортосунда товар агымдарын алмашуу динамикалуу өнүгүүдө. Изилдөөнүн жыйынтыктары Белгиленген проблемаларды илимий-методикалык изилдөө үчүн негиз боло алат.

Негизги сөздөр: улуттук логистика инфраструктурасы, автомобиль-транспорт системасы, эл аралык жеткирүү чынжырлары

INFRASTRUCTURE OF NATIONAL AUTOMOBILE TRANSPORT SYSTEMS AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL SUPPLY CHAINS

Yusupova Gulshara Niyazovna¹, Dootaliev Alik Seitkulovich¹,
Belek uulu Esenbek², Melis uulu Danislan²

¹International University of Kyrgyzstan,
Bishkek, Kyrgyz Republic

²Kyrgyz National Agrarian University named after K.I. Skryabin,
Bishkek, Kyrgyz Republic

Abstract. The article is devoted to the study of the infrastructure of national automobile transport systems in the international supply chain, where the factors influencing the development of this type of international logistics are studied. One of the most important aspects of economic globalization and the development of foreign economic relations is the efficiency of the functioning of the infrastructure of national automobile transport systems of the country in the international supply chain, where the movement of goods and services, capital and people, communications and information systems, the activities of international economic and financial organizations occurs, contributing to the reduction of logistics costs along the routes of international commodity flows. The processes of movement of goods in the chain of international supplies, warehousing and storage, accompanying their information flows, require ensuring the uninterrupted performance of all logistics functions, where the infrastructure of national automobile transport systems contributes to its clear functioning. The solution of problems of international trade and economic relations and the organization of modern infrastructure of the transport complex is extremely relevant, in the context of new economic and political realities, for the Kyrgyz Republic the exchange of trade flows between countries is dynamically developing, where with the expansion of interstate economic relations, as well as the increase in both domestic and transit automobile transportation, increased demands are placed on the technical condition of the infrastructure of national automobile transport systems in the country's international supply chain. The results of the study can serve as a basis for scientific and methodological studies of the identified problems.

Keywords: national logistics infrastructure, road transport system, international supply chains

Введение

Научная значимость темы исследования определяется в изучении эффективности функционирования экономической сущности инфраструктуры национальных логистических систем в международной цепи поставок и развитии внешнеэкономических связей, где потоки товаров и услуг, капитала и людей, системы связи и информации, деятельность международных экономических и финансовых организаций требуют анализа транспортных издержек по маршрутам международных товарных потоков.

Наличие соответствующей логистической инфраструктуры является одним из важнейших аспектов экономической глобализации и для бесперебойного функционирования экспортно-ориентированной логистической системы. Система перемещения товаров, складирования и хранения, а также сопутствующие этому информационные потоки требуют определенного уровня инфраструктуры национальных автомобильных и транспортных систем в международной цепочке поставок, которые составляют логистическую инфраструктуру, а их взаимосвязи формируют логистическую систему. Инфраструктура должна обеспечивать четкое и бесперебойное выполнение всех логистических функций.

Методы и материалы

Источником исследования послужили труды ученых, в которых анализируются вопросы экономико-экологической сущности инфраструктуры национальных автомобильных транспортных систем, как фактор развития цепи международных поставок. Применен комплекс методов изучения с акцентом на теоретические и практические методы. Вследствие исследования предложены рекомендации, которые должны будут, несомненно, благотворно влиять на развитие инфраструктуры национальной автомобильной транспортной системы Кыргызской Республики функционирующих в цепи международных поставок.

Обсуждение и результаты

Президент Кыргызстана С. Жапаров на X Всемирном правительственном саммите в Дубае заявил, что новая экономическая политика страны, будет базироваться на трех основных направлениях: *энергетика, горнодобывающая промышленность и транспорт* [6].

В «Национальной программе развития Кыргызстана до 2026 г.» [8] была также отмечена проблема в области национальной инфраструктуры логистики функционирующих в цепи международных поставок. В результате важнейшей стратегией Кыргызстана, ставшего транзитным мостом между Европой и Азией, должно стать всемерное использование его выгодного географического положения, поскольку на современном этапе развития наиболее стратегически важными проблемами транспортной сферы являются обеспечение и формирование конкурентоспособности важнейших транспортных коридоров, а также совершенствование сети коммуникаций, стало принятие ряда экономико-правовых решений данного направления [3, 10, 11, 13].

Соответственно, активно развивающаяся конкуренция между транспортными коридорами имеет большое положительное значение, так как приводит к снижению транспортных издержек и развитию международной торговли, и в то же время прогнозные оценки развития мировой экономики показывают, что основные товарные потоки в начале текущего столетия, по прогнозам, будут сосредоточены в треугольнике «США – Европа – Юго-Восточная Азия и Китай».

Также, по оценкам экспертов, с начала XXI в. объем перевозок между Европой и Азией увеличится в 9 раз. В частности, на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) приходится 60% мирового производства и 40% мировой торговли. Ныне более 100 млрд долл. в год перевозится только морским путем в трансконтинентальном сообщении «Европа – Юго-Восточная Азия – Европа» (Барыкин, 2020: 42–47; Карабашева, 2019: 99–106).

Реализация международных логистических услуг по трансконтинентальному маршруту *Европа – Кыргызстан – Китай*, следовательно, будет иметь серьезные экономические преимущества как для Китая, так и для европейских стран.

Т.К. Береналиев рассматривает «развитие инфраструктуры автомобильных транспортных систем в международной цепи поставок как важный фактор экономического роста» (Береналиев, 2020: 96–99), что, по мнению автора, направлено на создание устойчивых макрологистических систем на международном уровне и тем самым предполагает высокий уровень инфраструктуры национальных автомобильных транспортных систем Кыргызстана в международной цепи поставок.

В соответствии с целью нашего исследования рассмотрим инфраструктуру национальной автомобильной транспортной системы Кыргызстана и ее взаимосвязь в международной цепочке поставок.

Бесспорно, что торговля между Востоком и Западом между Азией и Европой очень высока и растет. Торговля между Севером и Югом между Россией и Монголией и регионом Центральной Азии только начинает формироваться. При этом следует отметить, что географическое положение Кыргызстана в Центрально-Азиатском регионе формирует благоприятные предпосылки для использования существующих транспортных коридоров, а также дальнейшее их развитие в максимизации транзита и предоставлении высококачественных логистических услуг (Береналиев, 2020: 96–99; Юсупова, 2018: 100–107).

Протяженность автотранспортных дорог в Кыргызстане составляет 34 тыс. км, из них автомобильные дороги общего пользования 18 тыс. км. В общей инфраструктуре национальных автомобильных транспортных систем, особую роль для функционирования экономики играют магистральные дороги международного значения. Для проезда любых видов автомобилей стран ближнего и дальнего зарубежья почти все дороги стали открытыми.

Протяженность национальных автомобильных транспортных дорог в цепи международных поставок 4160 км, из них более 1600 км входят в субрегиональную транспортную систему азиатских и европейских дорог (ЭСКАТО, ТРАСЕКА) и международных дорог СНГ, где несмотря на то, что автомобильные дороги международного значения составляют в пределах 22% от дорог общего пользования, на них приходится 51% автотранспортных перевозок (см. рисунок), и перевозки грузов автомобильным транспортом Кыргызской Республики по регионам (табл. 2).

Протяженность автомобильных дорог национального значения составляет 5652 км, или 30% от автомобильных дорог общего пользования, и на их долю приходится более 40% автотранспортных перевозок.

Таблица 1

Структура протяженности автомобильных дорог государственного значения на территории Кыргызской Республики на 2020 г.

Автотранспортные дороги	Всего, км	В т.ч. по типу покрытия			
		асфальто-бетонное	черно-гравийное	гравийное	грунтовое
Дороги общего пользования, км	18 803	4972,4	2243	9965,2	1611
Удельный вес, %	100	26,44	11,92	52,29	8,57
В т.ч. дороги международного значения, км	4160	2170	776	1211	–
Удельный вес, %	22,12	11,54	4,13	6,44	–
В т.ч. дороги государственного значения, км	5652	1235	857	3395	160
Удельный вес, %	30,06	6,57	4,56	18,06	0,85
В т.ч. дороги местного значения, км	8991	1567	610	5359	1451
Удельный вес, %	47,82	8,33	3,24	28,50	7,72

Источник: Береналиев Т.К. Развитие международной логистики в Кыргызстане как важный фактор экономического роста // Известия вузов Кыргызстана. 2020. № 6. С. 96–99

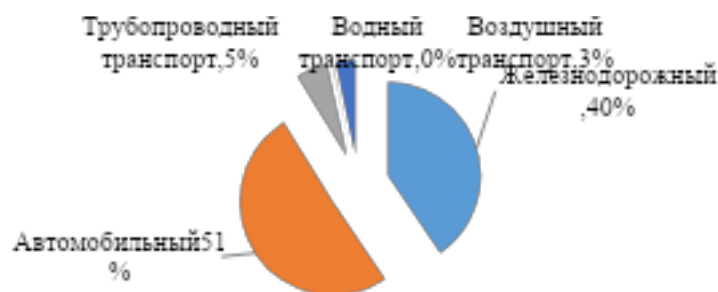
Следует отметить, что экспортно-импортные операции и транзит через Кыргызстан характеризуется очень бюрократическими процедурами, большим объемом бюрократической работы. Количество запрашиваемых документов для внешнеэкономических операций приблизительно в 2 раза больше, по сравнению с Россией и Китаем. Отсутствует эффективный контроль импортно-экспортных операций, что приводит к отсутствию достоверной информации об объемах импорта, экспорта и транзита через страну.

По многим постановлениям Правительства страны, заметны беспокойство существующим состоянием индустрии и инфраструктуры логистики. В последние годы были завершены или инициированы несколько проектов по

реабилитации инфраструктуры. Самые значимые проекты – это реабилитация автодороги Бишкек – Ош, Бишкек – Алматы, Ош – Сары-Таш – Иркештам, Тараз – Талас – Суусамыр.

Правительство Кыргызстана утвердило план развитие приграничного центра торговли и логистики в Сары-Таш, расположенного рядом с китайской границей вдоль транзитного маршрута Ош – Сары-Таш – Иркештам. Другой крупной инициативой был Указ Президента КР об упрощении международной торговой документации и процедур.

Как показывает практика и статистические данные, на сегодня общественно-значимыми являются факторы ускорения и регулярности доставки грузов автомобильным транспортом. Поэтому производители ориентируются на перевозки по автомобильным дорогам не только на ближние, но и на дальние расстояния.



Грузооборот в Кыргызстане в 2023 г. (по видам транспорта), % [8]

Доходы от перевозки грузов в Кыргызстане в 2023 г. по сравнению с 2021 г. увеличились, т.е. в 2023 г. данный показатель составил 59% от общего по видам транспорта.

Таблица 2

Перевозки грузов автомобильным транспортом в Кыргызской Республике по регионам, тыс. т

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Всего	31 722,5	22 394,6	26 158,6	35 913,7	41 312,5
Баткенская область	1 268,2	1 165,6	1 215,5	1 219,8	1 247,8
Жалал-Абатская область	2 634,5	2 391,7	2 530,7	2 753,0	3 032,2
Ысык-Кульская область	4 204,8	911,3	1 308,9	1 327,5	1 775,1
Нарынская область	1 243,5	1 259,3	1 322,6	1 369,8	1 498,8
Ошская область	2 571,6	2 424,2	2 580,4	2 680,1	2 756,8
Таласская область	1 031,8	983,7	2 692,8	11 839,0	14 877,1
Чуйская область	11 639,0	7 816,4	9 020,7	9 067,4	9 259,3
г. Бишкек	6 544,8	4 926,5	4 945,5	5 100,7	6 133,4
г. Ош	584,3	515,9	541,5	556,4	732,0

Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики, 2018–2023 гг. URL: <https://stat.gov.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>

Анализ существующих грузопотоков по автомобильным дорогам республики позволяет выделить следующие международные транспортные коридоры:

- 1) Бишкек – Нарын – Торугарт – граница с КНР;
- 2) Бишкек – Алматы;
- 3) Ош – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР;
- 4) граница с Таджикистаном – Карамык – Сары-Таш – Иркештам – граница с КНР;
- 5) Бишкек – Ош – Андижан;
- 6) Бишкек – Чалдовар – граница с Казакстаном;
- 7) Суусамыр – Талас – Тараз;
- 8) Ош - Исфана – граница с Таджикистаном;
- 9) Балыкчы – Чолпон – Ата – Тюп – Кеген – граница с Казахстаном.

Транзитом по автомобильным дорогам Кыргызстана осуществляются перевозки преимущественно между республиками Средней Азии и Российской Федерации.

Одной из стратегически важной транспортной артерией Кыргызстана является автомобильная дорога Бишкек – Ош протяженностью около 678 км. Она связывает север и юг и формирует единое экономическое и политическое пространство, а в международном плане данная автодорога активно вовлечена в процесс международной транспортной интеграции, как в рамках пяти государств Центральной Азии, так и в рамках государств Организации экономического сотрудничества, которая объединяет десять государств южно-азиатского субконтинента. Продол-

жение автодороги в северном направлении в г. Алматы, она дает выход в Казахстан и Россию. Развитие ее в южном направлении – *Ош – Сары-Таш – Иркештам до границы с Китаем к морским портам Пакистана*.

Важным связующим звеном между дорожными коридорами север – юг, соединяющим две важные дороги – Алматы – Астана и Бишкек – Ош, тем самым связывая Ферганскую долину с Россией, является автодорога *Бишкек – Алматы*. В международном плане заслуживает внимания участок *Бишкек – Георгиевка (Кордай)* протяженностью 41 км.

Масштаб Проекта состоит из:

- 1) реабилитации около 245 км дороги Алматы – Бишкек (в Казахстане около 204 км и около 41 км в Кыргызстане), включая консультационные услуги по просмотру и оценке стоимости проекта и надзору за гражданскими работами;
- 2) улучшение таможенных услуг на пограничном пункте в с. Георгиевка;
- 3) оборудование для оснащения таможенных постов Ак-Жол-Чуй для Кыргызстана и Казахстана (финансируется на грантовой основе Европейским Союзом).

Другие приоритетные проекты улучшения автодорог международного значения:

1. Важным международным транспортным коридором является автодорога *Бишкек – Нарын – Торугарт* протяженностью 539 км, которая является одной из двух главных транспортных магистралей между севером и югом страны.

Значимость данной дороги не уступает значимости для нашей республики автодорог Бишкек – Ош и Ош – Иркештам. Она обеспечивает связь с соседними странами с Казахстаном, Китаем и далее с Пакистаном и Индией с выходом к индийским портам. Стоимость реабилитации оценивается ориентировочно в 182 млн долл. США.

2. Другой значительной транспортной трассой в Кыргызстане является автодорога Сусамыр – Талас – Тараз до границы с Казахстаном. Общая протяженность дороги 199 км. Дорога соединяет Таласскую область страны с южным регионом Казахстана, а также с южными областями Кыргызстана и примыкает к основному коридору автодороги Бишкек – Ош. Согласно ТЭО, на улучшение автодороги потребуется 53 млн долл. США [12].

Объездные дороги в Баткенской области

Единственным наземным сообщением с г. Баткен, столицей Баткенской области, является существующая автодорога Ош – Кызыл – Кия – Исфана. Автодорога пересекает анклав Сох, принадлежащий Узбекистану и анклав Ворух, принадлежащий Таджикистану, и пересекает на своем протяжении территории соседних государств, в районе сел Пульгон, Сох, Ворух и Чорку. В рамках программы ТАСИС, финансируемой Европейским Союзом, были проведены исследования данной автодороги, включая объездные дороги территории соседних государств. Первоочередным жизненно важным объездным участком является строительство новой трассы Кок-Талаа-Пульгон-Бурганды-Баткен протяженностью 134,7 км. Согласно ТЭО, стоимость работ оценена в 35,152 млн долл. США [12].

Еще один обходной участок – автодорога Баткен-Ак-Татыр протяженностью 27,5 км, стоимость работ оценивается в 5,427 млн долл. США. Второй Центральноазиатский проект по реабилитации автодороги Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар. Как уже отмечалось, особого внимания для стран Центральной Азии заслуживает улучшение одного из важнейших транспортных коридоров Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар (протяженность 258 км по территории Кыргызстана).

Дорога является продолжением автодороги Бишкек – Ош и дает Кыргызстану выход в Китай и далее в страны Юго-Восточной Азии, а ее улучшение будет способствовать интеграции Кыргызстана в мировую экономику за счет увеличения транзита грузов и пассажиров. В зону интересов этого коридора в первую очередь входят соседние страны Узбекистан, Таджикистан и Китай.

Данная дорога в свете последних трагических событий в Афганистане стала иметь еще большее стратегическое значение. Сары-Таш является важным транспортным узлом республики и региона в целом, так как от Сары-Таша имеются ответвления, обеспечивающие проезд:

– в южном направлении: ответвление Сары-Таш – Кызыл-Арт – Хорог – Ишкашим – Файзабад дает выход через территорию Таджикистана в ближайший город Афганистана Файзабад, по этой дороге переправляются гуманитарные грузы из России в Афганистан;

– в юго-западном направлении ответвление Сары-Таш – Карамык – Комсомолабад – Душанбе – Файзабад как альтернатива вышеуказанной автодороге дает выход в Афганистан;

– в юго-западном направлении ответвление дает выход в приграничный город Узбекистана на границе с Афганистаном – Термес, и далее выход в Туркменистан, Иран и в Турцию к морским портам [13].

Автодорога Кордай – Бишкек – Чалдовар является частью магистральной международной автодороги *Алматы – Бишкек – Ташкент – Душанбе*. Эта автодорога является основой формирования инфраструктуры автотранспортного коридора по маршруту Великого шелкового пути в стратегическом направлении восток – запад.

Международную систему автотранспортных коммуникаций Кыргызстана можно охарактеризовать как транзитную страну в Центрально-Азиатском регионе, активно включенную в систему гигантского транспортного моста между странами Европы и Азии. Потребность экономики страны в развитии международных транспортных ком-

муникаций определяется необходимостью сохранения автомобильных дорог от интенсивного износа и приведения их в соответствие с международными стандартами.

Основными мерами являются пропускная способность дорог, повышение безопасности движения, создание сервисов для участников дорожного движения (гостиницы, мотели, кемпинги с розничной торговлей, питанием, медицинской помощью и т.д.) и транспорта (техническое обслуживание, заправка, помощь при ДТП), что развивает придорожную инфраструктуру, способствует занятости населения и увеличивает доходы бюджета. Особое внимание следует уделить государственным мерам по развитию вспомогательной инфраструктуры вдоль дорог общего пользования.

Таблица 3

**Создание таможенно-логистических центров и развитие вспомогательной инфраструктуры
вдоль автомобильных дорог общего пользования**

№	Мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	Ожидаемые результаты	Ответственные исполнители
1	Строительство таможенно-логистических центров в Ат-Башинском и Алайском районах в форме государственно-частного партнерства	31.12.2022 г.	Инвестиции, гранты и в рамках ГЧП проектов	Создание благоприятных условий для перевозки грузов. Увеличение объема перевозок отечественными автоперевозчиками. Снижение транспортной составляющей в цене товара	ГТС при ПКР, МЭ, М
2	Продвижение проекта «Модельного шоссе» и строительство придорожной инфраструктуры (охват основных транспортных коридоров страны, строительство мед. пунктов для оказания первой медицинской помощи на основных транспортных коридоров страны и т.д.)	31.12.2023 г.	В пределах утвержденного бюджета министерств и ведомств, инвестиции	Строительство необходимой инфраструктуры вдоль автомобильных дорог	МТиД, МЗ, ГААСЖКХ ГКИТС, органы местного самоуправления, операторы мобильной связи (по согласованию)

Источник: План мероприятий по реализации «Концепции развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики, 2020–2024 гг.» (2019). URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/200412/edition/992545/ru>

В настоящее время автомобильные пограничные переходы из Кыргызстана в соседние страны не соответствуют международным требованиям. Особое значение имеют автомобильные пограничные переходы в Китай. После завершения реконструкции международных дорог ожидается значительное увеличение объемов автомобильных перевозок в международном транзитном сообщении по территории Кыргызстана.

В целях роста доходов необходимо будет пересмотреть существующий порядок проезда иностранных транспортных средств через территорию Кыргызстана и перейти на европейскую систему, которая предусматривает установление платы за пользование инфраструктурой для каждого транспортного средства в зависимости от времени нахождения на территории страны.

Выводы

Автомобильный транспорт играет ведущую роль в перевозке пассажиров и грузов в Кыргызской Республике. Он перевозит более 97% пассажиров и 95% грузов от общего объема перевозок грузов и пассажиров всеми видами транспорта. Международные перевозки автомобильным транспортом республики начали развиваться с 1993 г. В целях развития международных автомобильных перевозок и участия в них отечественных перевозчиков заключены соглашения о международном автомобильном сообщении со следующими странами: Россия, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия и Польша [13].

В области автомобильного транспорта, Кыргызстан является участником восемь многосторонних соглашений и присоединился к шести основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН. Вступление Кыргызстана, как и других государств Центральной Азии, в Организацию экономического сотрудничества, объединяющую государства Южно-Азиатского региона, сыграло большую роль в масштабном решении всего блока транспортных проблем.

Интеграционные процессы кыргызских автоперевозчиков в европейский рынок перевозок, использование передовых технологий таможенного и транспортного оформления перевозок, в 1999 г. была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков КР (КыргызАСМАП), где она была принята в члены Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Важнейшим началом взаимодействия с МСАТ стало принятие КыргызАСМАП в ноябре 2000 г. в систему МДП (международные автомобильные перевозки) или Carnet TIR - транспортный документ, существенно ускоряющий и упрощающий процедуру оформления грузов при пересечении границ.

Конвенция МДП насчитывает 64 участника, включая Европейское сообщество (ЕС). Интерес к Конвенции МДП со стороны стран Азии (прежде всего Китая) показывает, что в обозримом будущем Конвенция МДП будет полностью реализована и в государствах региона. В рамках процедуры МДП контейнерные грузы могут перевозиться не только автомобильным, но и железнодорожным, речным и даже морским транспортом, при условии, что часть перевозки все равно будет осуществляться автомобильным транспортом. Введение процедуры МДП, несомненно, даст преимущества таможенному органу, поскольку позволит сократить количество требований, предъявляемых национальным законодательством к перевозимым товарам, избежать трудоемкого досмотра и необходимости приращения национальных гарантий.

Таким образом, преимущества Конвенции МДП для торговли и транспорта становятся несомненными. Важнейшими международными автомобильными (транзитными) коридорами, используемыми кыргызскими автоперевозчиками, являются следующие дороги:

- Бишкек-Нарын-Торугарт-Кашгар;
- Бишкек-Джалал-Абад-Ош;
- Бишкек-Тараз (Казахстан)-Шымкент (Казахстан)-Ташкент (Узбекистан);
- Бишкек-Алматы (Казахстан)-Усть-Каменогорск (Казахстан)-Россия;
- Бишкек-Алматы (Казахстан)-Караганда (Казахстан)-Астана (Казахстан)-Кустанай (Казахстан)-Россия;
- Бишкек-Кордай (Казахстан)-Караганда (Казахстан)-Астана (Казахстан)-Петропавловск (Казахстан)-Россия;
- Ош-Джалал-Абад-Андижан (Узбекистан);
- Ош-Сары-Таш-Иркештам-Кашгар;
- Ош-Кок-Тала-Пульгон-Баткен-Исфана;
- Бишкек-Чимкент (Казахстан)-Кызыл-Орда (Казахстан)-Актюбинск (Казахстан)-Россия [13].

Преимущества географического положения Кыргызстана способствуют привлечению грузопотоков по «Великому шелковому пути». Несмотря на неоднократные изменения, основные артерии «Великого шелкового пути» проходили по территории Кыргызстана: Бишкек-Балыкчи-Торугарт (Кыргызстан) - Кашгар (Китайская Народная Республика). Джалал-Абад-Иркештам (Кыргызстан) - Кашгар (Китайская Народная Республика).

В данное время высокое внимание уделяется развитию торгово-экономических отношений с Китайской Народной Республикой. На паритетной основе с апреля 1997 г. между Кыргызстаном и КНР открыто четыре регулярных пассажирских маршрута, которые по настоящее время полностью функционируют: Бишкек-Артуш-Бишкек, Бишкек-Кашгар-Бишкек, Нарын-Кашгар-Нарын, Нарын-Артуш-Нарын. В 2002 г. были открыты еще два автобусных маршрута: Ош-Кашгар-Ош и Ош-Артуш-Ош.

Таким образом, одним из перспективных международных соглашений для Кыргызстана в области развития транзитных сообщений является Соглашение о транзитных перевозках между Казахстаном, КНР и Пакистаном. Кыргызстан поддерживает данное соглашение, так как для страны, не имеющей выхода к морю, играет важную роль для республики. Реализация соглашения даст возможность использовать транзитный потенциал и развивать торгово-экономические отношения с другими странами, т.е. открывается южный коридор: Бишкек (Кыргызстан) – Кашгар (КНР) – Карачи (Пакистан) и далее к морю в регион Персидского залива. Особую привлекательность для транзита грузов представляет также то, что он расположен в СЭЗ «Бишкек», которая способствует осуществлять деятельность, освобожденную от налогов.

Использованная литература

1. Барыкин С.Е. Логистическое обеспечение внешнеторговых отношений между Россией и Кыргызстаном // Цифровая экономика и Индустрия: сб. тр. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 26–28 марта 2020 г. Санкт-Петербург, 2020. С. 42–47.
2. Береналиев Т.К. Развитие международной логистики в Кыргызстане как важный фактор экономического роста // Известия вузов Кыргызстана. 2020. № 6. С. 96–99.
3. Закон КР «Об автомобильном транспорте» (в ред. 12 авг. 2020 г.) № 122. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963> (дата обращения: 23.08.2024).
4. Карабашева М.Р. Методы исследования национальных транспортных систем // Проблемы экономики и юридической практики. 2019. № 6. С. 99–106.
5. Концепции развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020–2024 гг. URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/200412/edition/992545/ru> (дата обращения: 23.08.2024).
6. Кыргызстан укрепляет логистический каркас (2024). URL: <http://economist.kg/transport-/2024/02/24/kyrgyzstan-ukriepiaiet-loghisticichieski> (дата обращения: 23.08.2024).
7. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 г. URL: <https://www.stat.kg/media/files/3d033353-7e05-42ec-a282-8722459f5c31.pdf> (дата обращения: 23.08.2024).
8. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики (2024). URL: www.stat.kg (дата обращения: 23.08.2024).
9. Общая концепция для внедрения торгово-логистических центров в Кыргызской Республике (2023). URL: <http://www.gov.kg/?p=49904> (дата обращения: 23.08.2024).
10. План мероприятий по реализации «Концепции развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики, 2020–2024 гг.». URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/200412/edition/992545/ru> (дата обращения: 23.08.2024).
11. Постановление Правительства Кыргызской Республики «О концепции внедрения торгово-логистических центров в Кыргызской Республике» (2018). URL: <http://www.gov.kg/?p=49904> (дата обращения: 23.08.2024).
12. Сайт Министерства финансов Кыргызской Республики (2023). Транспортные перевозки. Общий обзор рынка. URL: www.centralasia-biz.com/cabiz/kirgizstan/transport/abt_transport_obzor_kg.htm (дата обращения: 23.08.2024).
13. Стратегия развития экспорта Кыргызской Республики на 2020–2023 гг. URL: <https://mineconom.gov.kg/ru/direct/13/175> (дата обращения: 23.08.2024).
14. Юсупова Г.Н. Кыргызстан и современные тенденции развития международной логистики // Вестник МУК. 2018. № 2 (35). С. 100–107.