



ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР-МИНИСТР,
МИНИСТР ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
Кубанычбек Мырзабекович Жумалиев

Наиболее активное региональное сотрудничество Кыргызстан осуществляет в рамках Евразийского экономического сообщества.

Создание ЕврАзЭС знаменует собой начало практической деятельности новой международной организации, и переход государств – участников Таможенного союза на более высокую степень интеграции.

Приоритетной задачей Сообщества является создание необходимых условий для дальнейшего углубления взаимодействия между государствами в торгово-экономической, социально-гуманитарной и правовой сферах при оптимальном балансе национальных и общих интересов.

Анализируя торгово-экономические отношения, следует отметить, что общий товарооборот Кыргызской Республики с государствами – участниками ЕврАзЭС в 2002 году увеличился по сравнению с 2001 годом почти на 40%.

Страны Сообщества поставляют на рынок Кыргызстана минеральные продукты, древесину и изделия из нее, драгоценные металлы, бумагу, картон и изделия из них, продукты растительного происхождения, пищевые продукты. Из Кыргызстана в основном вывозят табак и табачные изделия, текстильное волокно, хлопок, электроэнергию, оборудование, электрические машины и их части, различные готовые изделия.

В то же время необходимо отметить, что, несмотря на достигнутые позитивные результаты, государствам – участникам ЕврАзЭС не удалось задействовать и реализовать весь потенциал Сообщества. Стремление государств к определенной стабилизации, торгово-экономическим отношениям не приняло устойчивый характер.

Несмотря на общую тенденцию к либерализации международного торгового обмена, который охватывает и государства ЕврАзЭС, некоторые из них пока сохраняют, а в определенных случаях и развивают, применение соответствующих инструментов регулирования экспорта и импорта.

Значительная часть ограничений в торговых отношениях государств ЕврАзЭС, как и в мировой практике, падает на импорт. Сдерживающим фактором расширения и активизации торгово-экономических отношений между государствами – участниками ЕврАзЭС являются существующие барьеры в международном автомобильном сообщении. На сегодня действует значительное количество барьеров при осуществлении автомобильных перевозок в виде сборов, пошлин, платежей, досмотров, регистрации.



Некоторые страны ЕвразЭС применяют разрешительную систему оплаты за въезд и выезд с территории страны, а также за транзитные перевозки по собственной территории от 25 до 400 долл. США. Это приводит к росту себестоимости перевозок, их нерентабельности, к необходимости поиска новых рынков сбыта по альтернативным маршрутам.

Транспортники Кыргызстана считают, что одним из путей решения данной проблемы является необходимость определения в рамках ЕвразЭС международных транзитных транспортных коридоров, на которых должны быть исключены всякого рода досмотры, проверки и сборы (за исключением необходимых на границах сторон).

Считаем, что одной из серьезных проблем, стоящих на пути международного автомобильного сообщения, является отсутствие в рамках ЕвразЭС согласованной политики по установлению единых требований к транспортным коммуникациям.

По качеству многие автомобильные магистрали, в том числе входящие в международные транспортные коридоры, не соответствуют международным стандартам.

Указанный фактор ограничивает скорость движения автомобилей, увеличивает сроки доставки грузов потребителю и тем самым приводит к повышению себестоимости перевозок.

В целях устранения этих проблем и обеспечения благоприятных условий для перемещения автотранспортных средств по территориям государств – участников Транспортного союза, в ноябре 1998 года главами правительств государств – членов ЕвразЭС принято Соглашение о международном автомобильном сообщении.

Согласно положениям этого документа перевозка грузов автомобильным транспортом между территориями стран – участников Транспортного союза или транзитом через их территорию должна осуществляться на безразрешительной основе.

Автомобильные перевозчики освобождаются от налогов и сборов, связанных с использованием или содержанием дорог. Им должны обеспечиваться равные условия с национальными перевозчиками. Однако это Соглашение пока не вступило в силу из-за того, что некоторые государства до сих пор его не ратифицировали.

Для Кыргызской Республики – страны, географически удаленной от мировых транспортных артерий, решение вопросов, связанных со свободой транзита, чрезвычайно важно. Развитие экономически эффективной транспортной системы необходимо для стимулирования и содействия экономическому росту всех отраслей экономики стран региона ЕвразЭС. Совершенно очевидно, что в рамках ЕвразЭС расширение и углубление международных торгово-экономических связей существенно зависит от состояния автомобильных дорог.

Кыргызстан придает особое значение возрождению и формированию на современной основе традиций Великого шелкового пути. Об этом свидетельствует доктрина Президента Кыргызской Республики Аскара Акаева «Дипломатия Шелкового пути», где с позиций современности дается оценка прошлого и настоящего Великого шелкового пути. Исходя из основополагающих принципов этой доктрины наше государство принимает активные меры по формированию маршрутов Великого шелкового пути, одно из основных направлений которого проходило через страны ЕвразЭС.

В условиях сегодняшней реальности реабилитация Великого шелкового пути предусматривает прежде всего развитие торгово-экономических связей и туризма между государствами этого пути. В связи с такой тенденцией в первую очередь должны отвечать международным требованиям автодороги центрально-азиатских государств, включенные в сеть региональной азиатской шоссейной дороги в соответствии с решениями ЭСКАТО и ООН в 1995 году.

Это следующие автомобильные дороги, соединяющие Китай – Кыргызстан – Узбекистан: Бишкек – Ош – Сары-Таш – Иркештам (протяженностью 898 км); Кыргызстан – Китай: Бишкек – Нарын – Торугарт (протяженностью 539 км); Казахстан – Кыргызстан – Казахстан: Кордай – Георгиевка – Бишкек – Чалдовар (протяженностью 110 км).

Что касается железных дорог, то, сознавая их значимость для социально-экономического развития Кыргызстана, разработан перспективный план развития железнодорожной сети в увязке с проектом транспортных коридоров между Европой и Азией.



Для Кыргызстана важна проблема налаживания эффективных внешнеэкономических связей. Для успешного решения этой проблемы в республике есть все необходимые предпосылки.

Главная из них – удобное географическое положение в центре материка, на стыке государств, исторически связанных между собой торгово-экономическими отношениями и осуществляющих на своей территории строительство новых железных дорог, а также заинтересованность сопредельных государств в формировании новых трансконтинентальных маршрутов, в частности, железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

В вопросе сотрудничества на железнодорожном транспорте имеется ряд серьезных проблем, разрешение которых способствовало бы стимулированию развития реального сектора национальных экономик, активизации экономических и хозяйственных связей между государствами Сообщества.

Прежде всего речь идет о согласованной тарифной политике, способной обеспечить более высокую загрузку железнодорожных магистралей. Сохранение высоких тарифов в межгосударственном сообщении по сравнению с внутригосударственными тарифами препятствует увеличению товарооборота не только между государствами ЕвразЭС, но и с третьими странами.

Считаем, что необходимо провести соответствующую работу по согласованию конкурентоспособных сквозных тарифных ставок на перевозку грузов между государствами – членами ЕвразЭС на взаимовыгодной основе.

Мы также считаем, что одним из необходимых условий осуществления единой транспортной политики в рамках Сообщества является идентичность законодательных баз государств – членов ЕвразЭС, регулирующих деятельность транспортных комплексов. Необходимо компетентным органам Сообщества заняться этим вопросом.

Я остановился только на вопросах транспортного сообщения в странах ЕвразЭС. В отношении других отраслей экономики Кыргызстан открыт для всех стран ЕвразЭС и готов создать благоприятные условия для тех деловых кругов, которые хотят вкладывать инвестиции в экономику Кыргызстана.

Принимая во внимание территориальную близость государств – участников ЕвразЭС, традиционно сложившиеся экономические и культурные связи, взаимную доступность внутренних рынков стран для товаров отечественного производства, Кыргызская Республика связывает в дальнейшем перспективное развитие своей внешнеэкономической деятельности с государствами Сообщества.