



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

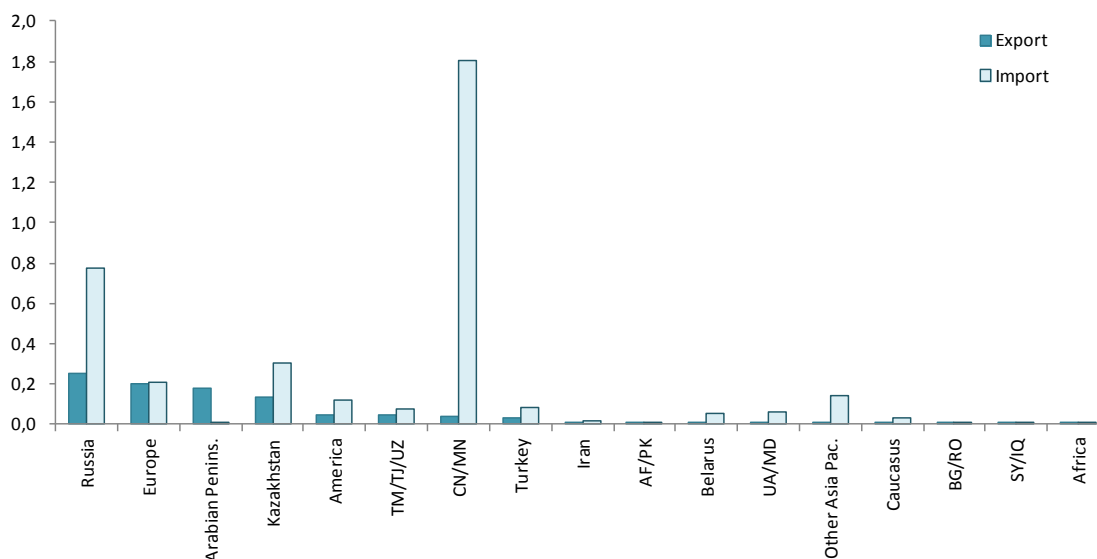
Мировые торговые партнеры

Кыргызстан не имеет выхода к морю, поэтому в его внешней торговле, естественно, преобладает товарооборот с соседними (ближайшими) странами. Согласно имеющимся данным, в 2010 году наиболее значительную роль в торговом обмене Кыргызстана играли Китай (в особенности в отношении импорта), Россия и Казахстан (свыше 70% всего объема товарооборота). Объем торговли с Европой, например, составил до 9% от общего товарооборота, а объем торговли со странами Кавказа, Турцией, западной (Болгария и Румыния) и северо-западной (Беларусь, Молдова, Украина) частью ТРАСЕКА не превысил 6%.

Согласно данным UN Comtrade, в 2010 году отрицательное сальдо торгового баланса Кыргызстана составило 2,7 млрд. евро, что позволяет характеризовать страну как чистого импортера. Как показано на Рисунках 2 и 3, самый значительный приток товаров в Кыргызстан поступает из Китая (1,8 млрд. евро). В основном речь идет о тарных товарах, на которые приходится более одной трети от общего объема товарооборота Кыргызстана. Вторым по значимости торговым партнером для Кыргызстана является Россия (22% от общего объема торговли): в 2010 году общий объем товаров, ввезенных из России в Кыргызстан, составил 0,77 млрд. евро в денежном выражении, более 60% импорта составили массовые грузы.

Казахстан является третьим по значимости торговым партнером Кыргызстана (чуть выше 9%), 40% соответствующих товарных потоков составляют немассовые грузы. Такое же значение для Кыргызстана имеет торговля с Европой, причем 90% от ее объема составляют немассовые грузы.

Иллюстрация 2: Торговые партнеры Кыргызстана, 2010 г., млрд евро



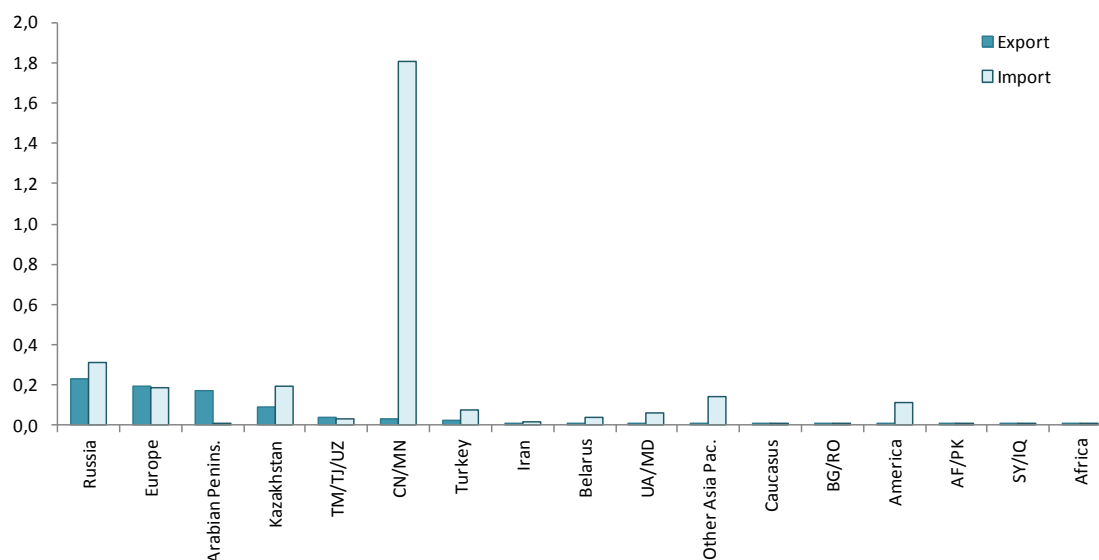
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Подводя итоги анализа, необходимо отметить следующее:

- Кыргызстан является одним из ключевых объектов привлечения товарных потоков в регионе ТРАСЕКА, однако, большинство этих товаров поступают в Кыргызстан из стран, не относящихся к ТРАСЕКА;
- основными прямыми торговыми партнерами Кыргызстана являются Китай/Монголия, Россия и Казахстан. Это означает, что основной товарный обмен происходит вне коридора ТРАСЕКА (в частности, вдоль коридора «Север-Юг»);
- основной потенциал для развития перевозок Кыргызстана по коридору ТРАСЕКА может представлять его торговля с Восточной Европой, странами Кавказа, Турцией, западной и северо-западной частью ТРАСЕКА. В 2010 году на эту торговлю пришлось 16% от общего товарооборота Кыргызстана в отношении немассовых товаров.

Иллюстрация 3: Торговые партнеры Кыргызстана, торговый потенциал, 2010 г., млрд евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

При рассмотрении потенциальной торговли Кыргызстана с другими странами ТРАСЕКА необходимо отметить, что она является несбалансированной (см. Таблицу 4 ниже). Согласно оценкам, тоннаж импортируемых товаров в Кыргызстане превысил тоннаж экспортируемых товаров более чем в 3 раза. В 2010 году наиболее значительный приток полностью и частично пригодных для контейнеризации товаров в Кыргызстан был обеспечен Казахстаном (см. Рисунок 4). Предположительно, соответствующие перевозки осуществляются по коридору «Север-Юг». Поэтому, если вывести Казахстан за скобки анализа, можно отметить, что торговля Кыргызстана потенциально пригодными для контейнеризации товарами с Европой, западной частью ТРАСЕКА, Турцией, странами Кавказа и Средней Азии (Туркменистаном, Узбекистаном и Таджикистаном) может быть вполне сбалансированной. Так, например, в 2010 году Кыргызстан импортировал из этих стран 216,0 тыс. тонн товаров, а экспортировал - 170,9 тыс. тонн.



Таблица 4: Распределение торговых партнеров Кыргызстана, 2010 г., % от объема

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минерального топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	5%	3%	4%	0%	4%	3%
Аравийский полуостров	19%	0%	4%	21%	0%	5%
Афганистан- Пакистан	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Африка	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Беларусь	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Болгария-Румыния	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	0%	4%	3%	0%	5%	4%
Европа	21%	6%	9%	24%	6%	10%
Иран	1%	0%	1%	1%	1%	1%
Кавказ	0%	1%	1%	0%	0%	0%
Казахстан	14%	8%	9%	11%	6%	7%
Китай-Монголия	4%	49%	39%	4%	60%	48%
Прочие зоны	0%	1%	1%	1%	1%	0%
Россия	26%	21%	22%	28%	10%	14%
Сирия-Ирак	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Тадж-Турк-Узб	5%	2%	3%	5%	1%	2%
Турция	3%	2%	2%	3%	3%	3%
Украина-Молдова	1%	2%	1%	1%	2%	2%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

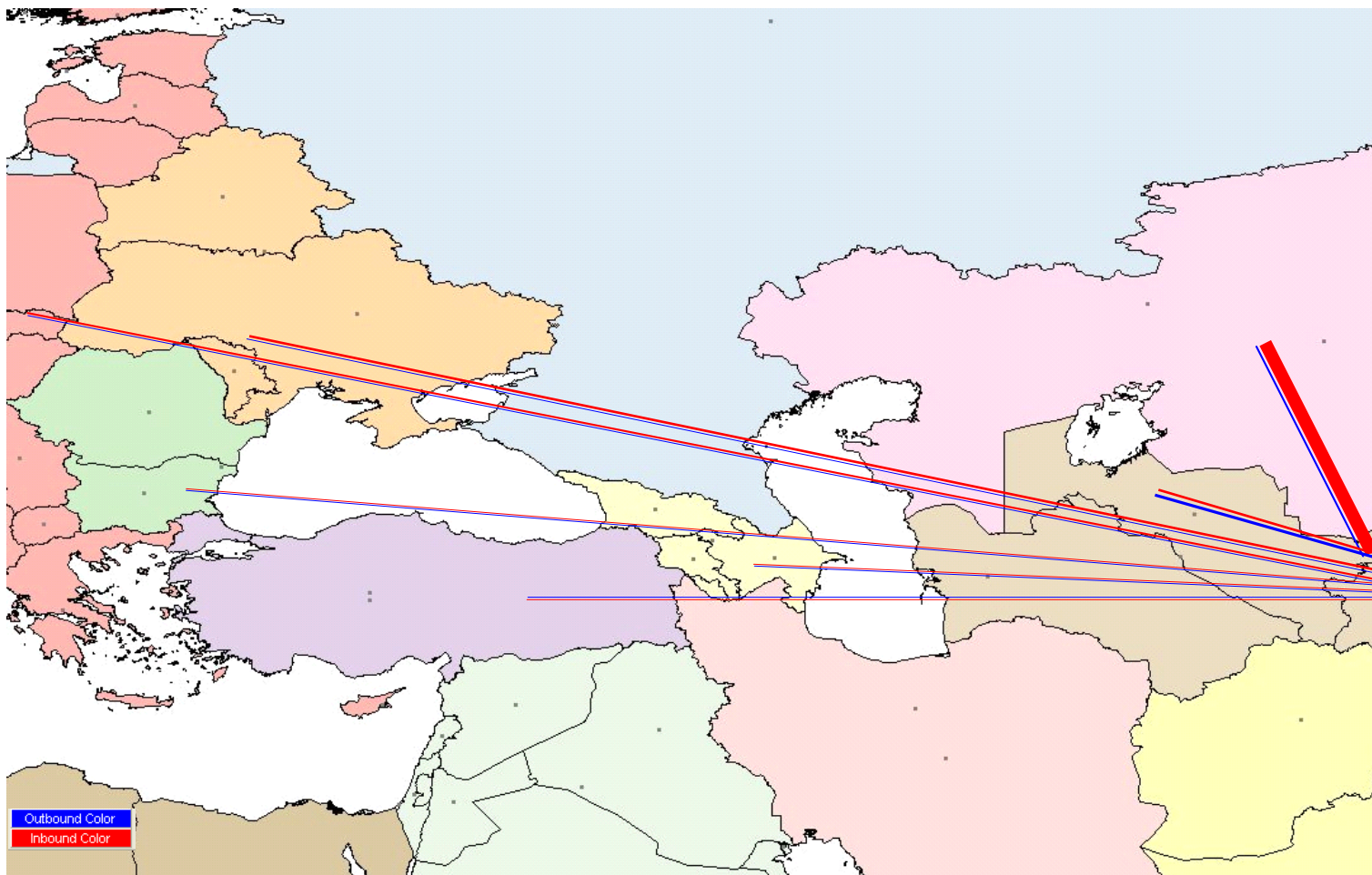
Таблица 5: Торговый потенциал Кыргызстана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	6 012.1	901.8	2%	0%
Европа	12 142.8	76 713.3	5%	9%
Кавказ	2 930.5	5 939.7	1%	1%
Казахстан	87 611.9	528 820.6	33%	62%
Тадж-Турк-Узб	124 021.3	101 587.0	47%	12%
Турция	25 745.8	30 934.0	10%	4%
Украина-Молдова	1 316.1	48 751.9	1%	6%
Всего	262 074.6	846 681.5	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Кыргызстана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА

Как уже отмечалось выше, внешнеторговый обмен Кыргызстана со странами ТРАСЕКА весьма несбалансирован. То же относится и к торговле Кыргызстана полностью и частично пригодными для контейнеризации товарами. Например, в 2010 году потенциальный импорт Кыргызстана составил 793,6 тыс. тонн (см. Иллюстрацию 5 и Таблицу 6 ниже), в том числе следующие товары:

- растительные продукты (34%), а именно зерновые из Казахстана;
- минеральные продукты (17%), поступающие из Казахстана и стран Средней Азии;
- продукты питания, напитки, табак (13,5%), включая напитки и алкоголь, импортируемые из стран Кавказа, а также сахара и кондитерские изделия, поступающие из западного и северо-западного региона ТРАСЕКА;
- продукция химической промышленности (13,7%), в основном, удобрения из стран Средней Азии.

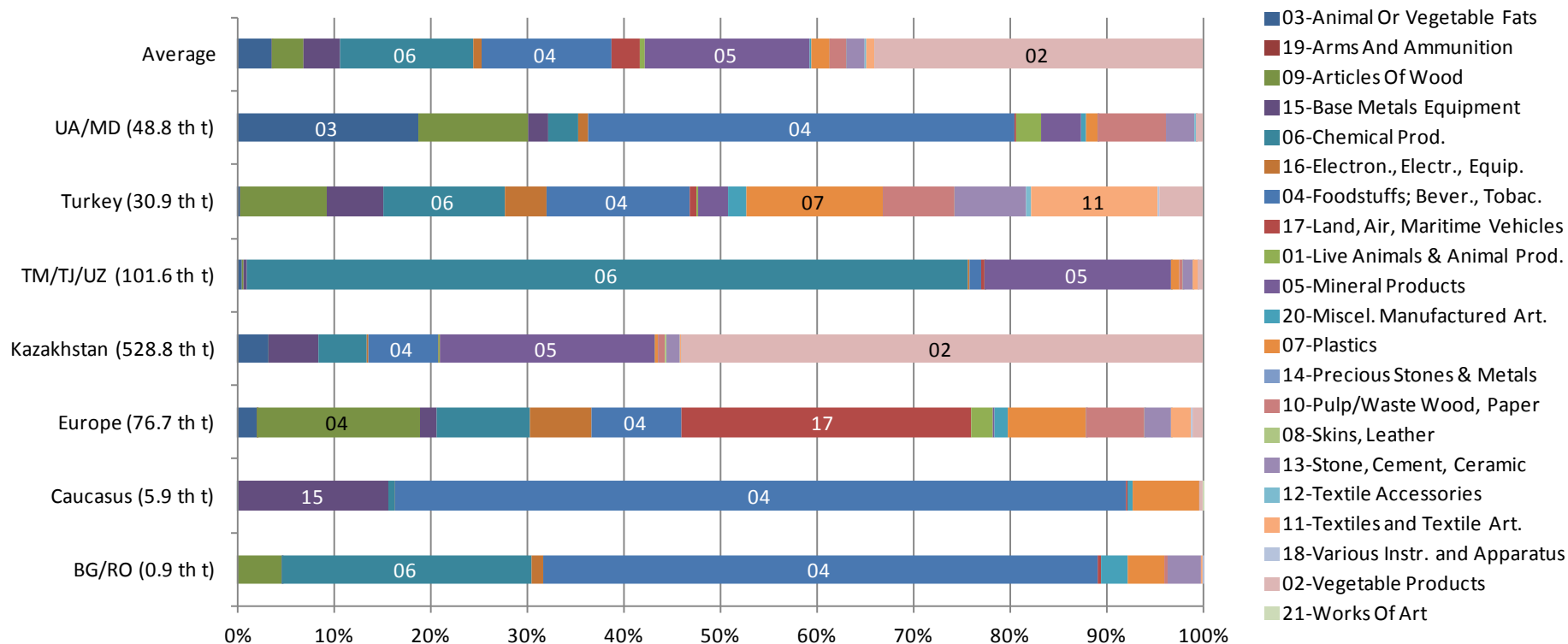
В 2010 году, суммарный потенциал экспорта Кыргызстана оценивался в 259,8 тыс. тонн (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 7 ниже) и охватывал две основные категории товаров:

- минеральные продукты (39%), в т.ч. соль, сера и др., которые экспортируются, главным образом, в страны Средней Азии;
- растительные продукты (28%), а именно, корневые и клубневые культуры, которые экспортируются в ряд стран (Кавказ, Турцию, Европу, Болгарию и Румынию, Молдову и Украину) по Каспийскому морю.



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Кыргызстан, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Кыргызстан, 2010 г., в тоннах

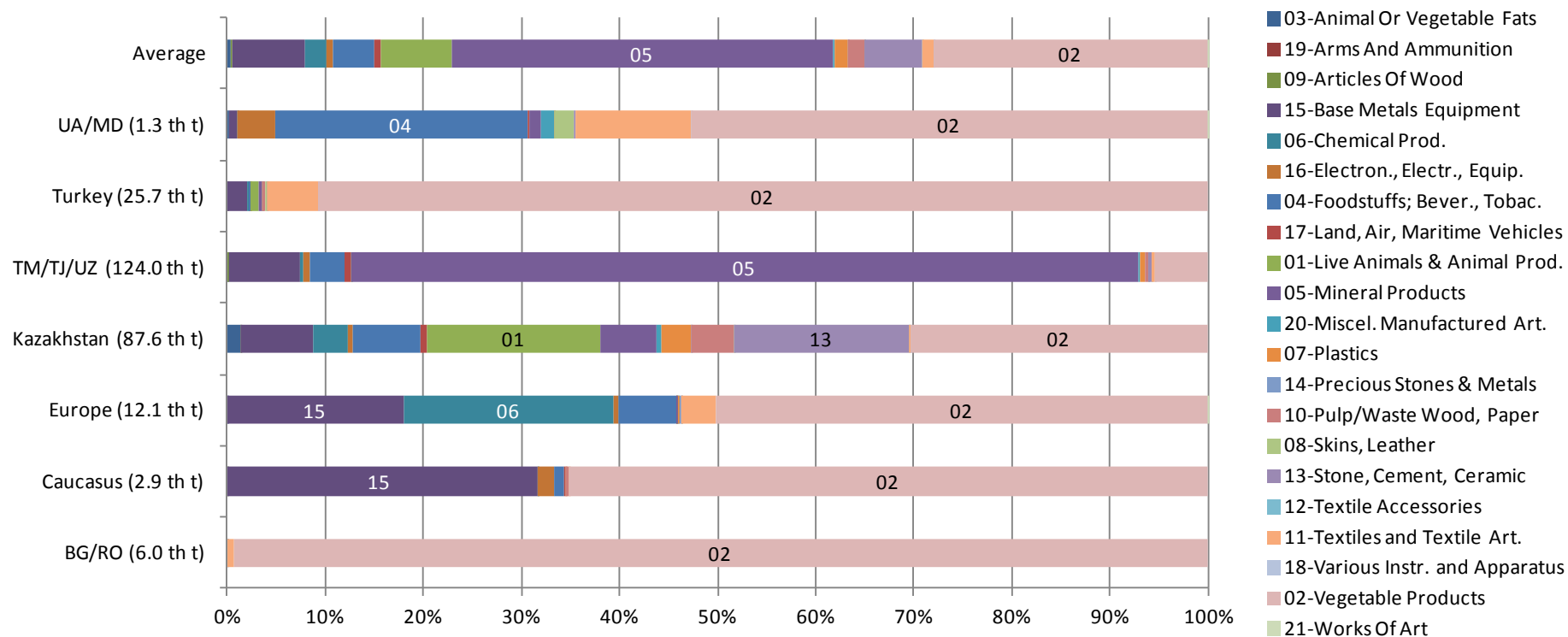
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	1 551,0	6,5	16 636,2	423,5	99,6	9 142,4
Оружие и боеприпасы	n/a	0,2	n/a	n/a	n/a	6,7	n/a
Изделия из древесины	40,8	12 922,8	n/a	668,2	145,6	2 744,2	5 544,8
Основные металлы и оборудование	0,6	1 306,0	925,9	27 318,8	422,3	1 836,9	1 012,0
Химическая продукция	232,9	7 452,6	34,6	26 370,2	75 919,8	3 856,3	1 506,8
Электронное и электротехническое оборудование	11,4	4 923,0	6,8	352,5	117,9	1 354,5	524,3
Продукты питания, напитки, табачные изделия	517,6	7 115,5	4 489,7	38 458,7	1 279,6	4 604,9	21 540,5
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	2,7	23 000,3	8,8	378,1	361,1	185,0	54,7
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	1 789,1	n/a	782,0	12,1	66,3	1 219,8
Минеральные продукты	n/a	143,7	2,1	117 642,6	19 541,8	974,4	2 012,4
Различные промышленные товары	26,1	1 005,3	33,9	35,0	26,1	565,8	307,0
Пластмассы	34,2	6 188,1	410,0	1 339,3	930,1	4 387,5	582,7
Драгоценные камни и металлы	n/a	0,2	n/a	0,1	n/a	8,0	0,0
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	3,3	4 631,1	0,1	4 472,0	212,2	2 268,2	3 431,5
Шкуры животных, кожа	n/a	6,5	n/a	103,1	7,7	22,4	n/a
Камень, цемент, керамика	30,9	2 108,7	0,0	8 059,8	1 072,1	2 306,8	1 469,2
Текстильные аксессуары	n/a	90,2	0,0	13,1	45,2	128,9	10,5
Текстиль и текстильные изделия	1,2	1 465,7	0,1	161,8	441,0	4 088,3	72,7
Инструменты и аппаратура	0,1	137,0	0,6	13,9	0,2	12,0	2,6
Растительные продукты	0,0	876,3	20,5	286 015,0	628,5	1 417,3	317,9
Произведения искусства	n/a	n/a	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a
Импорт всего	901,8	76 713,3	5 939,7	528 820,6	101 587,0	30 934,0	48 751,9

Источник : Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Кыргызстана, 2010 г., в тоннах и %



Источник Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Кыргызстана, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	0,3	n/a	1 175,7	0,2	n/a	3,1
Оружие и боеприпасы	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Изделия из древесины	n/a	n/a	0,9	90,5	170,9	19,3	n/a
Основные металлы и оборудование	n/a	2 192,1	925,3	6 508,5	9 149,3	518,2	11,4
Химическая продукция	n/a	2 599,1	3,4	3 022,7	391,2	19,2	0,4
Электронное и электротехническое оборудование	0,0	60,7	47,8	482,4	757,3	17,8	50,1
Продукты питания, напитки, табачные изделия	0,1	708,1	27,8	6 000,5	4 303,7	29,3	338,4
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	n/a	2,7	6,4	630,5	865,9	10,0	3,0
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	0,4	n/a	15 485,5	51,3	207,5	n/a
Минеральные продукты	n/a	18,3	n/a	4 966,1	99 570,9	95,0	14,6
Различные промышленные товары	n/a	0,1	n/a	439,8	61,3	2,3	17,1
Пластмассы	n/a	19,2	0,9	2 575,0	789,2	12,0	0,2
Драгоценные камни и металлы	n/a	26,5	n/a	0,1	n/a	0,0	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	n/a	0,0	7,9	3 939,9	360,7	60,9	0,1
Шкуры животных, кожа	n/a	0,0	n/a	12,1	4,7	59,3	28,0
Камень, цемент, керамика	n/a	n/a	n/a	15 577,5	280,0	0,0	0,4
Текстильные аксессуары	n/a	3,1	n/a	3,2	12,0	1,2	n/a
Текстиль и текстильные изделия	39,8	427,3	0,8	107,3	419,1	1 340,4	155,0
Инструменты и аппаратура	0,0	0,0	n/a	1,1	5,3	0,0	0,4
Растительные продукты	5 972,2	6 084,5	1 909,4	26 593,6	6 828,1	23 353,3	693,8
Произведения искусства	n/a	0,3	n/a	n/a	n/a	n/a	0,0
Экспорт всего	6 012,1	12 142,8	2 930,5	87 611,9	124 021,3	25 745,8	1 316,1

Источник : Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



На основе анализа приведенных выше данных можно предположить следующее:

- торговля Кыргызстана тесно привязана к соседним странам, в частности, Китаю, России и Казахстану;
- Кыргызстан является чистым импортером - большинство импортируемых товаров составляют минералы и другие насыпные грузы, которые преобладают, в основном, в торговле с Казахстаном, Россией и Средней Азией;
- торговля со странами ТРАСЕКА, объемы которой весьма невелики (16% в стоимостном выражении и 29% в тоннаже), включает значительную долю немассовых грузов, в частности, овощи, напитки и продукты питания;
- в дополнение к этому, торговля в рамках ТРАСЕКА довольно хорошо сбалансирована с точки зрения потоков потенциально пригодных для контейнерных перевозок товаров, идущих в восточном и западном направлении, что очень важно для развития устойчивых контейнерных перевозочных услуг.

6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

«LOGMOS» представляет собой интермодальные услуги по доставке грузов от двери до двери, поэтому все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

Портовые интерфейсы являются при этом критическими точками пересечения между наземным и морским транспортом с точки зрения операций, услуг, процедур и т.д.

6.2.1 Система портов и морские линии

Кыргызстан не имеет выхода к морским портам и в республике слабо развиты мультимодальные и интермодальные перевозки. Транспортный потенциал Кыргызстана и прилегающих стран, особенно в качестве транзитных рынков, является одним из ключевых факторов, которые будут определять успешность региона в увеличении своей важности и роли. Он идеально расположен на пересечении Европейских и Азиатских ж/д магистралей, с доступом к Персидскому заливу через Иран, к Индийскому океану через Афганистан и Пакистан, и к остальному Азиатско-Тихоокеанскому региону через Китай. Кыргызстан может получить реальную выгоду от международного транзитного потенциала, однако реализация этого потенциала требует совместной согласованной и длительной работы всех стран в расширении существующих сетей автомобильных и железных дорог, в строительстве новых логистических и транспортных центров в ключевых местах, и впоследствии, в создании эффективных и усовершенствованных транспортных коридоров.

В настоящее время в Кыргызстане нет мультимодальных логистических центров, однако есть планы по их созданию. Так, большие надежды власти Кыргызстана связывают с созданием крупного логистического центра на базе аэропорта «Манас» для обеспечения гражданских грузоперевозок. В силу масштабности проекта и его высокой стоимости власти намереваются привлечь к реализации проекта иностранных инвесторов. В числе последних фаворитами являются бизнесмены из России, Турции и США. Предполагается, что центр будет обслуживать транзитные грузы, следующие из Китая в Россию и Европу. В настоящий момент на территории аэропорта действует военная база США.



Логистические процессы и морские магистрали II

Имеются планы по созданию торгово-логистического центра на границе Кыргызстана и Казахстана. Бизнесмены Кыргызстана в настоящее время не могут полностью удовлетворить спрос со стороны казахстанских и российских потребителей. Сегодня потребители требуют в большом количестве однородные товары. К тому же покупать их они намерены в течение длительного времени. Агробизнесмены не имеют возможности создавать запасы такой продукции и вынуждены везти ее без предварительных договоренностей, на свой страх и риск, а при таких поставках значительно повышаются расходы на казахстанской и российской таможне". Новый торгово-логистический центр позволил бы снизить таможенную составляющую стоимости товара, так как поставки будут производиться в рамках соответствующих договоров. Подешевеет и товар, прибывший на территорию региона железнодорожным транспортом большими партиями.

На цене товара отражаются не только таможенные расходы, но и услуги посредников - таможенных брокеров. Заметим, в настоящее время это удовольствие для бизнесменов не из дешевых. Для того чтобы избежать дополнительных расходов, необходимо заключить соответствующие договора с казахстанскими или российскими компаниями.

Имеется большая потребность в создании логистического центра в Оше, втором по величине городе Кыргызстана, расположенном в плодородной Ферганской долине, неподалеку от границ с Узбекистаном и Таджикистаном. По имеющейся информации, в настоящее время собранный урожай овощей и фруктов реализуется «из рук в руки», т.е. практически «с колес». По мере созревания урожая его владельцы связываются с владельцами транспортных компаний и заказывают необходимое количество грузовиков. В силу отсутствия возможностей хранения овощей и фруктов (нет складских площадей с холодильниками), около 30% урожая попросту теряется.

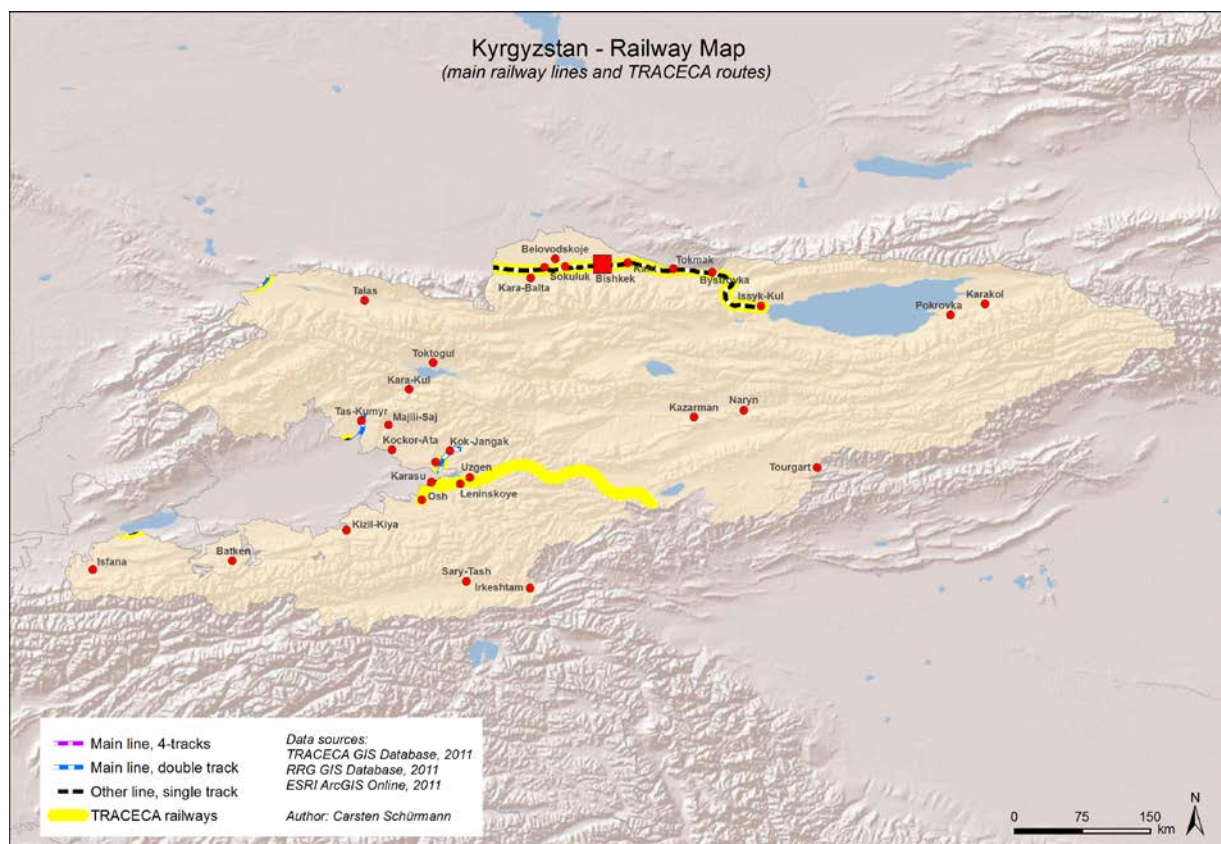
При достаточной политической поддержке ЛЦ в Оше мог бы обслуживать сельскохозяйственный экспорт всей Ферганской долины, включая мясную продукцию, и повлиять на изменение структуры торговли в регионе: переход от розничной торговли к оптовой. При наличии контейнерного терминала МЛЦ мог бы также обслуживать китайский и турецкий импорт.

Целью проекта является, поддержка международной торговли и содействие движению товаров по коридору ТРАСЕКА, посредством совершенствования логистических возможностей, взаимодействия сетей и мультимодального транспорта.



6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 7: Железнодорожная карта Кыргызстана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Кыргызстан не имеет единой железнодорожной сети, но имеет несколько тупиковых линий, унаследованных от Советского Союза. Общая длина сети составляет 425 км, ширина колеи имеет российский стандарт (1 520 мм). Отдельные железнодорожные ветки обеспечивают сообщение регионов Кыргызстана с соседними странами, Казахстаном и Узбекистаном. Северная магистраль идет от Иссык-Куля в Казахстан, проходя через кыргызскую столицу Бишкек, в то время как две тупиковые линии в юго-западной части страны соединяют густонаселенные промышленные центры с Ферганским железнодорожным кольцом в Узбекистане.

Единственным оператором железных дорог является государственная компания «Кыргызская железная дорога» («Кыргыз Темир Жолу»).

В 2009 году по железной дороге было перевезено 5% от общего объема грузовых перевозок, что соответствует 1,3 млн. тонн перевезенных грузов.

Таблица 8: Основные параметры сети кыргызских железных дорог

Общая протяженность (км)	Колея (мм)
425	1,520
Электрификация (км)	Система электроснабжения
0	-



Логистические процессы и морские магистрали II

Структура железнодорожной сети Кыргызстана и отсутствие прямых связей с международными рынками увеличивает стоимость национального экспорта. По этой причине Кыргызстан решительно намерен развивать железнодорожную инфраструктуру, несмотря на то, что большую часть территории страны занимают горы.

Планируемая к строительству трансконтинентальная железная дорога, которая свяжет Китай с Узбекистаном и далее со странами Центральной Азии и Персидского залива, пройдет через Кыргызстан, соединяя города Торугарт, Балыкчы и Кара-Суу и Андижан в Узбекистане. Этот крупный проект является частью проекта трансасиатских железных дорог ЭСКАТО ООН.

Существующие на сегодня в Кыргызстане разрозненные тупиковые железные дороги общей протяженностью 425 км не удовлетворяют в полной мере потребности во внутриреспубликанских перевозках. Поэтому стержневым вопросом дальнейшего развития сети национальных железных дорог является формирование южного коридора Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, которая, пройдя через территорию Кыргызстана, соединит тихоокеанские порты с Персидским заливом и Средиземноморьем.

Кроме того, при успешной реализации проекта появится возможность соединить разделенные на данный момент железные дороги на севере и юге страны по маршруту Балыкчы - Кочкор - Кара-Кече - Арпа - Кара-Суу. Таким образом, будет сформирована внутригосударственная железнодорожная сеть, обеспечивающая надежную транспортную связь между всеми регионами страны.

В 2002 году Правительство Китая предоставило Правительству Кыргызской Республики технический грант в размере 20 млн. юаней для подготовки Предварительного технико-экономического обоснования китайско-кыргызско-узбекской железнодорожной магистрали на территории республики.

В исследовании, выполненном Первым проектно-изыскательским институтом Министерства железных дорог КНР, были сделаны заключения о целесообразности строительства новой магистрали, ее преимуществах по сравнению с существующими транспортными коридорами и вывод о жизнеспособности проекта, его технической, экономической осуществимости и безопасности в экологическом отношении.

Основываясь на результатах данного исследования, кыргызско-китайская экспертная группа окончательно согласовала вариант маршрута, который конкурентоспособен практически по всем техническим и экономическим показателям.

Трасса начинается в китайском городе Кашгар, пересекает кыргызско-китайскую государственную границу в районе перевала Торугарт и далее движется через перевал Тузбель, спускаясь по долине реки Арпа, пересекая Ферганский хребет протяженным тоннелем, проходит южнее города Узген и доходит до пограничного города Кара-Суу.

Длина железной дороги составляет 268,4 км. Необходимо будет пройти 48 тоннелей общей протяженностью 48,9 км. Кроме этого, нужно построить 95 мостов общей протяженностью 20,9 км, из них особо крупные через реки Кара-Дарья (214м), Куршаб (157м) и Яссы (157м).

Предварительная стоимость строительства составляет 2 млрд. долл. США. Точные расчеты и цифры будут определены в ходе разработки полного ТЭО.

В соответствии с последними уточненными прогнозами, объем грузоперевозок по железной дороге может возрасти до 15 млн. тонн в год, а рост пассажирских перевозок до



250 тыс. человек в год. Срок окупаемости составляет около 10 лет, что является достаточно хорошим показателем для подобного рода крупных инфраструктурных проектов³.

В настоящее время не решен вопрос о ширине колеи будущей железной дороги. В качестве варианта рассматривается прохождение узкой колеи от границы с Китаем на 70-80 км вглубь Кыргызстана, дальше будет станция перегрузки с переходом на колею российского стандарта (1520 мм).

Среди других железнодорожных проектов следует отметить:

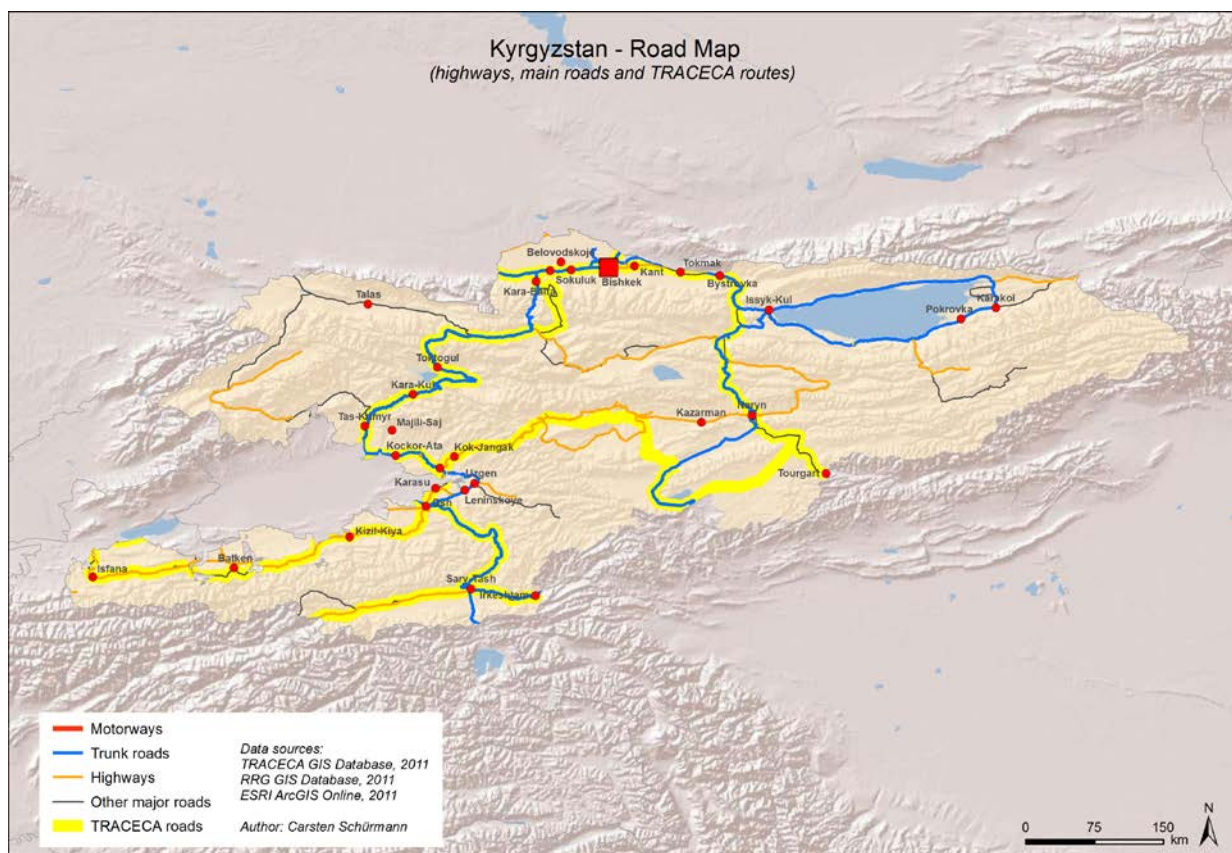
- Электрификация железной дороги Бишкек-Балыкчи (Программа ЦАРЭС, проект КЫР ИП 5, период реализации 2015-2017)
- Проект электрификации железнодорожного участка Луговая-Бишкек, сроки реализации - 2011 – 2014 гг) У республики нет своего дизельного топлива, зато потенциал гидроэнергоресурсов очень большой, потому вопрос необходимости перевода железнодорожных участков на электротягу весьма актуален. Электрификация участка позволит решить не только экономические проблемы, но и окажет существенное влияние на экологическую обстановку в республике.
- Проект реабилитации путей (Чалдовар-Балыкчи), сроки реализации - 2011 - 2014 гг. (Программа ЦАРЭС, проект КЫР ИП 6).

³ Источник: Правительство Кыргызской Республики (www.gov.kg).



6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 8: Автодорожная карта Кыргызстана



Источник: TRACECA (2011)

Основным видом транспорта в Кыргызстане является автомобильный транспорт. В 2009 году из 35,8 млн. тонн общего объема грузоперевозок 34,5 млн. тонн грузов было перевезено автомобильным транспортом (таким образом, доля автомобильных перевозок составила 95%). Общий автопарк в 2011 году насчитывал 52 000 грузовиков.

Дорожная сеть Кыргызстана состоит из 34 000 км дорог, в том числе 18 810 км автомобильных дорог общего пользования и 15190 км дорог городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий с ограниченным доступом. Автомобильные дороги общего пользования включают:

- 4 163 км дорог международного значения
- 5 678 км дорог государственного значения
- 8 969 км дорог местного значения

38% дорог имеют асфальтобетонное и черногравийное покрытие, 53% - гравийное покрытие и 9% дорог являются грунтовыми. Состояние дорог является одной из основных задач развития страны. Содержание дорог является предметом большинства финансируемых МФИ транспортных проектов в стране.

Из обследованных в 2005 г. 4300 км автодорог в республике две трети находились в неудовлетворительном состоянии. Одна пятая исследованных дорог находилась на такой стадии разрушения, за которой восстановление асфальтового покрытия практически невозможно.



В дорожной отрасли начиная со времени обретения республикой независимости и до 2005 г. наблюдался застойный период. Из-за низкого уровня финансирования объемы ремонта автомобильных дорог были незначительными, а качество дорог с каждым годом ухудшалось. Из-за полного износа парка дорожно-строительной техники вместо применения механизмов повсеместно стал преобладать ручной труд. С каждым годом накапливался объем невыполненного ремонта автодорог, что привело к потере по 200 км дорог с твердым покрытием ежегодно.

В настоящее время из 2242 км международных транспортных коридоров реабилитировано 590 км (26,3%), завершены проекты реабилитации автодорог Бишкек-Ош, Бишкек-Георгиевка, реабилитируются 382 км (17%) дорог, на что привлечено 120,7 млн. долл. США, в том числе 85,4 млн. долл. США в виде кредита, 35,3 млн. долл. США - на грантовой основе.

С начала реабилитации по основным международным транспортным коридорам практически не уделялось внимания ремонту внутренней сети автомобильных дорог, которая обеспечивает доступ к транспортным коридорам и связывает между собой области, города и села. В 2006-2007 гг. удалось произвести средний ремонт 1300 км, или 18 % от общей протяженности дорог с твердым покрытием, капитальный ремонт - 45 км, или 0,6%, построить 8 новых и капитально отремонтировать 17 мостов; начат капитальный ремонт автодороги Тюп-Кеген⁴.

В течение последних нескольких лет был завершен и инициирован ряд восстановительных проектов. Самыми важными проектами являются проекты реконструкции дорог Бишкек – Ош, Бишкек - Алматы, Ош – Сары-Таш – Иркештам (происходящий в настоящее время), Тараз – Талас – Суусамур (происходящий в настоящее время). Более того, следующие дорожные участки были определены для реконструкции: Бишкек-Нарын-Торугарт, Ош-Баткен-Исфана. Проблемы развития внутреннего транспорта и сообщений Кыргызстана обострили тенденцию к региональному делению между севером (с доминированием Бишкека) и югом (с доминированием Оша). Два региона разделены малонаселенной, гористой местностью и транспортные проблемы усиливаются энергетической зависимостью страны, импортирующей 100 % ГСМ.

Приоритетной задачей для правительства Кыргызстана является интеграция национальной инфраструктуры дорог в региональные и международные сети. Территорию Кыргызстана пересекают

- коридоры Ic, IIa, IIb, IIIb и V ЦАРЭС
- 4 Азиатские автомобильные дороги (см. Таблицу 9)

Из 4163 км дорог международного значения более 1600 километров входят в субрегиональную транспортную систему азиатских и европейских дорог (ЭСКАТО, ТРАСЕКА) и международных дорог СНГ. Несмотря на то, что автомобильные дороги международного значения составляют в пределах 22 % от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50 % автотранспортных перевозок.

Международные перевозки автомобильным транспортом республики начали развиваться с 1993 года. Для интеграции Кыргызских автоперевозчиков в европейский транспортный рынок, использования передовых технологий таможенного и транспортного оформления перевозок, в 1999 году была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (КыргызАСМАП) и принята в члены

⁴ Источник: Стратегия развития страны на 2009-2011 гг.



Логистические процессы и морские магистрали II

Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ). Важнейшим результатом взаимодействия с МСАТ явился допуск КыргызАСМАП в ноябре 2000 года к системе МДП (TIR). Рост международных перевозок можно проиллюстрировать числом выданных разрешений TIR: 2002 – 425, 2011 – 18 000 единиц.

Основными международными автотранспортными (транзитными) коридорами, которые используют кыргызские автоперевозчики, являются автодороги:

- Бишкек- Жалал-Абад-Ош;
- Бишкек-Нарын-Торугарт-Кашгар;
- Ош-Сары-Таш-Иркештам-Кашгар;
- Ош-Кок-Тала-Пульгон-Баткен-Исфана;
- Бишкек-Тараз(Казахстан)-Шымкент(Казахстан)-Ташкент (Узбекистан);
- Ош-Жалал-Абад-Андижан(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;
- Бишкек-Чимкент (Казахстан)-Кызыл-Орда (Казахстан)-Актюбинск (Казахстан)-Россия.

Логистическая отрасль Кыргызстана представлена рядом грузо-экспедиторских компаний, таких как Ассоциация Экспедиторов Кыргызской Республики, базирующаяся в Бишкеке. Экспедиторские и транспортные компании в Кыргызстане представлены преимущественно мелкими перевозчиками, которые в основном используют произведенные в советские времена либо импортированные подержанные автомобили. Эти машины часто ломаются, и проблематичны с точки зрения безопасности и экологического воздействия.

Таблица 9: Азиатские автомобильные Дороги (АА) в Кыргызстане

АА Номер.	Направление	Км
АА 5	Чалдовар – Георгиевка	126
АА 61	Туругарт – Бишкек	539
АА 65	Сары-Таш – Комсомопабад	142
	Ош – Сары-Таш – Иркештам	262
АА 7	Кара-Балта – Ош	626

Источник: ЭСКАТО, 2003 г., справочник Азиатских автомобильных дорог



6.3 Упрощение торговли и транзита

6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития Морских магистралей:
 - необходимо проходить несколько пунктов пересечения границы, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
 - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2 операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;
 - прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
- Процедурный процесс в портах и в пунктах пересечения границы главным образом связан с **законами и нормативными актами о торговле**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.
- **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о перевозках на одном море, поскольку:
 - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
 - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
 - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
 - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.



- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
 - «Обзоры стран», как показано далее,
 - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
 - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
 - информирования (клиентов и операторов)
 - заполнения деклараций
 - предварительных уведомлений (для таможи и других органов)
 - взимания сборов, налогов и платежей
 - Концепция «комплексного обслуживания» и ее расширение до системы «Единого окна»
 - Системы и методы управления рисками
 - Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
 - Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
 - Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
 - Обучение (управление, организация ИТ...)

6.3.2 SWOT-анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT-анализа процедур торговли и транзита, действующих в Кыргызстане.

Таблица 10: SWOT-анализ процедур торговли и транзита

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Членство в ВТО с 1998 года.• Членство в различных региональных и международных организациях (СНГ, ОЭС, ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН)• Реализация Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (Упрощение и гармонизация таможенных процедур в регионе ЦАРЭС)• Принят закон «О государственно-частном партнерстве»• Наличие двусторонних соглашений по транспортным
------------------------	--



Логистические процессы и морские магистрали II

	<p>и таможенным вопросам со странами-бенефициарами «LOGMOS»</p> <ul style="list-style-type: none">• Внедрение принципа «единого окна» и предварительного электронного уведомления на международных пунктах пропуска. Пилотный проект был реализован на ПП «Ак-жол», электронная регистрация внедрена на пунктах пропуска «Достук», «Чалдыбар».• Программа модернизации ИКТ таможенных служб, разработка единой автоматизированной информационной системы• КыргызАСМАП официально назначен выдающей и гарантирующей ТИР Карнет организацией в Кыргызстане
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Отсутствие закона о транзите• Ограниченная внутрирегиональная и транзитная торговля• Импорт-экспорт и транзит через Кыргызстан характеризуются бюрократическими процедурами, большим количеством документации и распространение коррупции• Отсутствует эффективный контроль импорта-экспорта. Это приводит к отсутствию надежных и детальных данных об импорте-экспорте и объемах транзита через страну• Пункты пересечения границ в Кыргызстане не оборудованы должным образом необходимой ИТ инфраструктурой и контрольным оборудованием• Недостаточное взаимодействие между различными государственными органами. Это приводит к значительной потере времени и высоким затратам импортеров и экспортеров в пунктах пересечения границ.• Неконструктивная политика Узбекистана в приграничной торговле• Отсутствие возможностей предварительной подачи электронных импортных и экспортных деклараций,
ВОЗМОЖНОСТИ	<ul style="list-style-type: none">• Принятие закона о транзите• Планируемое строительство ж/д магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан и реконструкция 6 автодорог, представляющих международные коридоры• Внедрение ИТ-решений для предварительного импортного и экспортного декларирования, электронного обмена информацией• Присоединение к Таможенному Союзу и, впоследствии, к ЕврАзЭС.• Реализация пилотного проекта ЛЦ Ош, который, при наличии политической поддержки, мог бы обслуживать всю Ферганскую долину





Логистические процессы и морские магистрали II

УГРОЗЫ

- Разрозненность автомобильной и железнодорожной сети и ухудшение состояния транспортной инфраструктуры
- Политическая турбулентность в Кыргызстане, возможная отставка правительства, проработавшего менее года – отсутствие возможностей последовательного и целенаправленного проведения реформ
- Нестабильность в отношениях с Узбекистаном