

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

КЫРГЫЗСТАН

Август 2012 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ	5
2	НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА	6
3	ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	8
4	НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА	11
5	ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР КЫРГЫЗСТАНА	14
6	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ	15
6.1	ЗАДАЧИ РЫНКА.....	15
6.1.1	<i>Национальная торговля: экспорт и импорт</i>	15
6.1.2	<i>Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА</i>	19
6.2	ЗАДАЧИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА БАЗЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА	24
6.2.1	<i>Система портов и морские линии</i>	24
6.2.2	<i>Наземные перевозки: железнодорожный транспорт</i>	26
6.2.3	<i>Наземные перевозки: автомобильный транспорт</i>	29
6.3	УПРОЩЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА.....	32
6.3.1	<i>Общий обзор</i>	32
6.3.2	<i>SWOT-анализ</i>	33
7	ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ	36

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1:	Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	9
Таблица 2:	Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	10
Таблица 3:	Проекты, осуществляемые в Кыргызстане при поддержке МФИ.....	14
Таблица 4:	Распределение торговых партнеров Кыргызстана	17
Таблица 5:	Торговый потенциал Кыргызстана со странами ТРАСЕКА и Европой.....	17
Таблица 6:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Кыргызстан	21
Таблица 7:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Кыргызстана	23
Таблица 8:	Основные параметры сети кыргызских железных дорог	26
Таблица 9:	Азиатские автомобильные Дороги (АА) в Кыргызстане	31
Таблица 10:	SWOT-анализ процедур торговли и транзита.....	33
Таблица 11:	Отобранные пилотные проекты в Кыргызстане	36

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1:	Общая карта Кыргызстана	4
Иллюстрация 2:	Торговые партнеры Кыргызстана	15
Иллюстрация 3:	Торговые партнеры Кыргызстана, торговый потенциал	16
Иллюстрация 4:	Торговый потенциал Кыргызстана со странами ТРАСЕКА и Европой	18
Иллюстрация 5:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Кыргызстан	20
Иллюстрация 6:	Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Кыргызстана	22
Иллюстрация 7:	Железнодорожная карта Кыргызстана	26
Иллюстрация 8:	Автомобильная карта Кыргызстана	29



СПИСОК АББРЕВИАТУР

LOGMOS	Логистические процессы и морские магистрали
UN	Организация Объединенных Наций (ООН)
АА	Азиатские автомобильные дороги
АБР	Азиатский банк развития
АМР США	Агентство США по международному развитию
ВБ	Всемирный банк
ВТО	Всемирная торговая организация
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ДНС	Департамента налоговой службы
ДТС	Департамента таможенной службы
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ИБР	Исламский банк развития
ИКТ	Информационно-коммуникационные технологии
ИТ	Информационные технологии
Конвенция МДП	Международная дорожная перевозки (TIR)
КР	Кыргызская Республика
КТС СНГ	Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ
КыргызАСМАП	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики
ЛЦ	Логистический центр
МЛЦ	Международный логистический центр
МСАТ	Международный союз автомобильного транспорта
МСД	Межправительственный совет дорожников
МФИ	Международная финансовая институция
ОМС	Основное многостороннее соглашение
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОЭС	Организация экономического сотрудничества
ПП	Пилотный проект
СНГ	Содружество Независимых Государств
США	Соединенные Штаты Америки
ТАСИС	Техническая помощь Содружеству Независимых Государств
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия



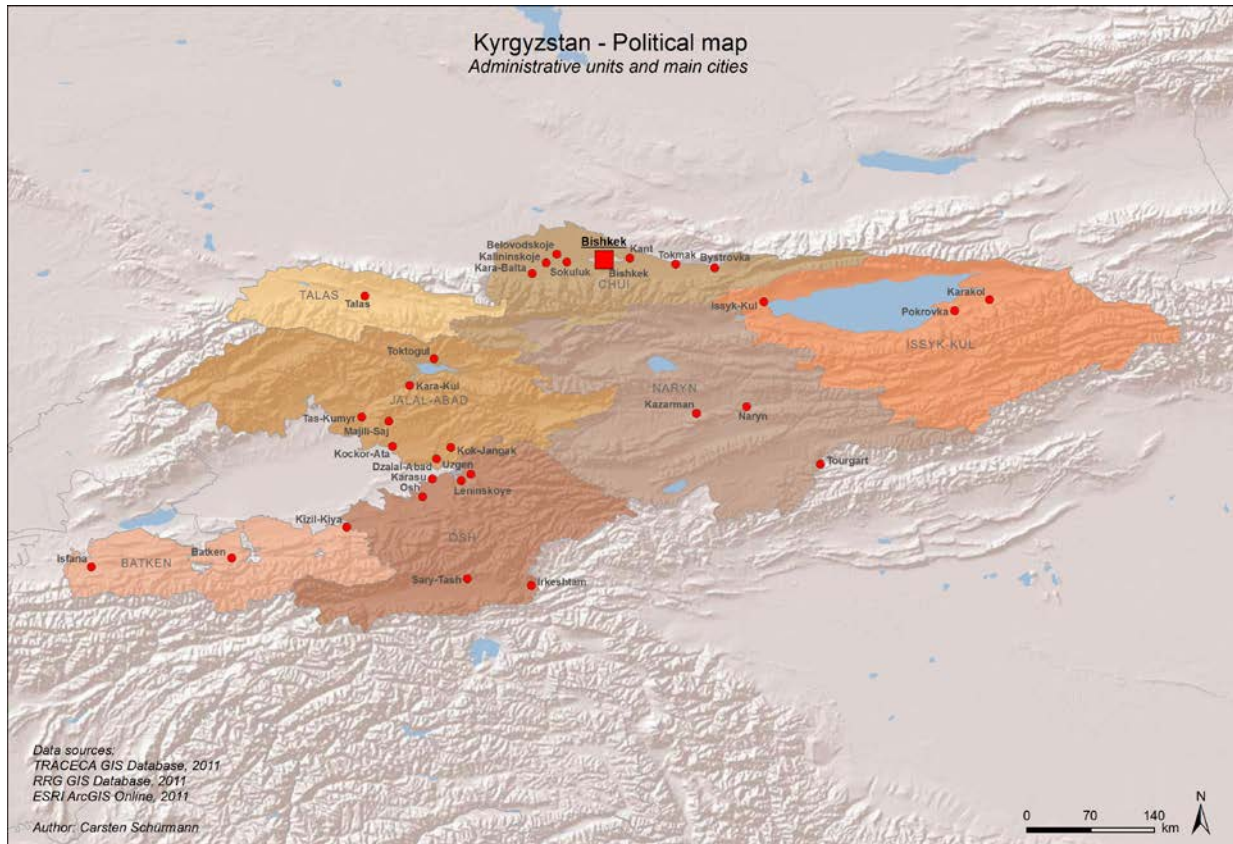


Логистические процессы и морские магистрали II

ТЭО	Технико-экономическое обоснование
ЦАРЭС	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ЭОД	Электронный обмен данными
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества



Иллюстрация 1: Общая карта Кыргызстана



Источник: ТРАСЕКА (2011)



1 ВВЕДЕНИЕ

Республика Кыргызстан находится в восточной части Центральной Азии и граничит с Казахстаном на севере, Узбекистаном на западе, Таджикистаном на юге и Китайской Народной Республикой на востоке. Для Кыргызстана, не имеющего выхода к морю, международные автомобильные и железнодорожные магистрали обеспечивают доступ к основным экономическим рынкам и маршрутам. Как и его южный сосед Таджикистан, Кыргызстан является горной страной, поэтому государство уделяет особое внимание дорожной инфраструктуре и ее развитию.

Сотрудничество в рамках ТРАСЕКА

Кыргызстан стал активным членом ТРАСЕКА после конференции в Брюсселе в мае 1993 года, положившей начало программе ТРАСЕКА.

По результатам исследования, проведенного в рамках «LOGMOS», десять прямых стран-бенефициаров проекта в целом имеют сходные нормативно-правовые основы для транспортного сектора, однако имеются также различающиеся в зависимости от политического контекста законы и правила.

Международные конвенции, а также региональные или двусторонние соглашения дополняют правовые условия, кроме того ожидаются изменения на национальном и региональном (ТРАСЕКА и другие группы) уровнях.

Анализ юридических вопросов, связанных с проектом «LOGMOS», фокусируется на транспортном законодательстве и соответствующих нормативных актах, а также на вышеупомянутых национальных, международных, региональных и двусторонних конвенциях и соглашениях, имеющих прямое или косвенное влияние на наземные виды транспорта с приоритетом для морских и интермодальных перевозок¹.

Программа ТРАСЕКА была инициирована в 1993 году как один из компонентов межправительственной программы ТАСИС. Активное участие Кыргызстана началось в сентябре 1998 года после подписания без каких-либо ограничений многостороннего соглашения (ОМС) по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, которое также подписали Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.

После создания Межправительственного комитета и Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в 2000 году в Кыргызстане была создана Национальная комиссия ТРАСЕКА, возглавляемая Национальным секретарем.

¹ Приложение 3 к Отчету о ходе осуществления проекта II «Обзорное исследование правовых основ», проведенное в рамках проекта «LOGMOS», можно скачать по ссылке: [Progress Report 2, Annex 3 - Introduction to Legal Case Study](#):



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Национальная политика Кыргызстана в области транспорта находится на этапе становления. Проект Стратегии развития автомобильного транспорта на 2011 – 2015 гг. был разработан, но еще не утвержден.

До 2011 года к транспортному сектору имел отношение ряд национальных программ:

- Стратегия развития страны (2009-2011 гг.)
- Программа развития автомобильного и водного транспорта на 2009-2011 гг.
- Программа развития транспорта и связи (2009-2011 гг.)
- Стратегия развития автомобильных дорог на 2007-2010 гг.

Две основные задачи развития дорожной отрасли в рамках Стратегии развития страны на 2009-2011 гг. заключались в:

- Укреплении транзитного потенциала страны;
- Расширении доступа к местным рынкам, создании новых рабочих мест и развитии социальных услуг.

Для достижения поставленных целей предполагалось выполнить следующие задачи:

- Реконструкция шести автодорог и строительство железной дороги, образующих международные транспортные коридоры:
 - Ош-Сары-Таш - Иркештам (участок дороги 258 км);
 - Суусамыр - Талас - Тараз (участок дороги 199 км);
 - Бишкек - Нарын - Торугарт (участок дороги 539 км);
 - Сарыташ - Карамык (участок дороги 136 км);
 - Ош - Баткен - Исфана (участок дороги 385 км);
 - Каракол - Тюп - Кеген (участок дороги 76 км);
 - Железная дорога Китай - Кыргызстан - Узбекистан.
- Ремонт и усовершенствование внутренней дорожной сети с твердым покрытием;
- Обеспечение транспортной независимости страны;
- Замена устаревшего аэронавигационного оборудования.

Также были предусмотрены меры, касающиеся аспектов транспортной политики. Проведение предполагаемых задач требует введения новых форм государственно-частного партнерства, принятия законодательных актов о платных автомобильных магистралях и новой концепции дорожного финансирования.

Новая система управления дорожной сетью должна предусматривать применение единого подхода на основе разграничения роли Министерства транспорта и связи по принятию политических решений и функций по управлению объектами дорожного хозяйства путем институциональных изменений и акционирования дорожных предприятий.

На региональном и международном уровнях Республика Кыргызстан определяет свою транспортную политику в соответствии с программами, участницей которых она является,



Логистические процессы и морские магистрали II

в частности ТРАСЕКА и ЦАРЭС, в рамках которых координируются региональные мероприятия в области пассажирских и грузовых перевозок. Кыргызстан пересекает международные коридоры ЦАРЭС I, II, III, V. Страны-участницы ЦАРЭС разработали план действий по устранению препятствий для развития торговли и транспортных связей между ними. Будучи активной участницей этой программы, Киргизская Республика намерена реализовать инициированное ЦАРЭС реформирование нормативно-правовой базы, параллельно с сохранением и улучшением элементов региональной дорожной инфраструктуры в стране.



3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Законодательство в области транспорта в настоящее время разрабатывается и постоянно совершенствуется с тех пор, как Республика Кыргызстан обрела независимость. В настоящее время основным правовым актом, регулирующим транспорт, является Закон о транспорте, принятый 8 августа 1998 года. В этот закон неоднократно вносились поправки (1 августа 2003 г., 7 февраля 2005 г., 6 февраля 2006 г., 15 июля 2006 г.).

Помимо этого, основными инструментами регулирования транспортного сектора являются:

- Закон «Об автомобильных дорогах» от 01.06.1998
- Закон «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20.04.1998
- Закон «О железнодорожном транспорте» от 09.08.1998
- Закон «О государственно-частном партнерстве» от 12.01.12 (принят с изменениями, но пока не работает)
- Таможенный кодекс от 12.07.2004
- Стратегия развития таможенной службы на 2011-2013 годы от 3.01.2011
- Закон «Об автомобильном транспорте» (новый законопроект внесен на рассмотрение Парламента в июне 2012 г.)

На международном уровне Кыргызстан представлен участием в следующих организациях:

- Координационное Транспортное Сопровождение государств-участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ). Деятельность КТС заключается в устранении всевозможных транспортных барьеров (в том числе для кыргызских перевозчиков) на территории СНГ
- ТРАСЕКА
- Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)
- Организация экономического сотрудничества (ОЭС)
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)
- Совет по транспортной политике Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)
- Межправительственный совет дорожников
- Программа ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР)
- Межправительственный Совет Дорожников (МСД).

Республика Кыргызстан подписала следующие конвенции ЕЭК ООН:

- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров
- Конвенция о дорожном движении
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах
- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа





- Конвенция МДП.

Кыргызстан также имеет устоявшиеся двусторонние (см. Таблицу 1 ниже) и многосторонние отношения (см. Таблицу 2) со странами-бенефициарами «LOGMOS» в области автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, а также наладила тесное сотрудничество в области таможенного дела.

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны	Области транспорта				Таможня
	Морские пути	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Азербайджан				Об основных принципах отношений в области транспорта 23.02.1993	О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 03.12.2004
Армения		О международных автомобильных перевозках 21.04.1997			О сотрудничестве и взаимном признании таможенных документов и таможенном обеспечении 14.02.1996
Болгария					
Грузия		О международных автомобильных перевозках 04.1997			
Казахстан		О международных автомобильных перевозках 26.10.1993 О транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров через территорию Республики Казахстан 26.03.2004	Об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта 08.04.1997 О регулировании тарифной политики на транспорте 07.08.1997		О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 04.04.2000
Молдова		О международных			О сотрудничестве



Логистические процессы и морские магистрали II

		автомобильных перевозках 10.06.1996			в таможенных вопросах 10.06.1996
Румыния					
Таджикистан		О международных автомобильных перевозках 12.07.1996 О транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров 22.07.2005			
Туркменистан		О международных автомобильных перевозках 29.11.2001			
Турция		О международных автомобильных перевозках 28.04.1992			
Узбекистан		О международных автомобильных перевозках 04.09.1996			
Украина		О международных автомобильных перевозках 21.02.1993		О сотрудничестве в области транспорта 23.02.1993	

Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны-участницы	Название соглашения	Место и дата подписания
Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	Об основах правового сотрудничества в области транспорта	Бишкек, 23.04.1992
Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	О координации деятельности железнодорожного транспорта	Бишкек, 23.04.1992





4 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА

Основным регулирующим органом в сфере торговли и транзита является Таможенная служба при Правительстве Республики Кыргызстан. Таможенный кодекс Республики Кыргызстан был принят 13 апреля 2004 года. Пересмотр предыдущего кодекса начался в 2000 году, после того как парламент одобрил План реформирования и модернизации таможенной службы (2000-2004 гг.) и была создана специальная комиссия для выполнения поставленных задач. Новый кодекс был разработан при содействии АМР США и в процессе консультаций с АБР.

Основная задача комиссии в рамках плана реформирования и модернизации таможенной службы заключалась в изменении организационной структуры таможенных органов в целях повышения эффективности их деятельности и управления и соответствующим образом актуализировать законодательство. В связи с этим было реорганизовано Министерство финансов и был создан Комитет по доходам, в задачи которого входил надзор и координация деятельности Департамента таможенной службы (ДТС) и Департамента налоговой службы (ДНС), которые ранее являлись, соответственно, Государственной таможенной инспекцией и Государственной налоговой инспекцией.

В 2005 году Департамент таможенной службы преобразован в Государственную таможенную инспекцию при Правительстве Кыргызской Республики. В 2007 году Государственная таможенная инспекция при Правительстве Кыргызской Республики преобразована в Государственный таможенный комитет Кыргызской Республики. Аналогично, в 2005 году Государственная налоговая инспекция была переведена в непосредственное подчинение Правительства Кыргызской Республики, с 2009 года преобразована в Государственную налоговую службу при Правительстве Кыргызской Республики.

В основе нового Таможенного кодекса Кыргызской Республики преобладают экономические методы управления. Он освобожден от норм административного и уголовного права и содержит такие современные международные нормы, как:

- контроль на основе применения методов аудита;
- использование методов выборочной проверки;
- проведение таможенного оформления на объектах лиц, перемещающих товары;
- введение упрощенных процедур таможенного оформления;
- проведение таможенных операций с использованием информационных систем и информационных технологий.

Принятие нового Таможенного кодекса стало весомым аргументом по выполнению рекомендаций Всемирной таможенной организации, так как во многом опирается на положения обновленной редакции Киотской конвенции – Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

В январе 2011 г. Правительством КР были утверждены Стратегия развития таможенной службы КР на 2011-2013 годы и План мероприятий по реализации этой Стратегии. Стратегия предусматривает содействие внешней торговле и стимулирование экспортоориентированных направлений экономики, в том числе реформирование и модернизацию таможенной службы.

План мероприятий предусматривает:



Логистические процессы и морские магистрали II

- оптимизацию таможенных процедур (оптимизация функций и определение ответственности на границе),
- оптимизацию таможенной инфраструктуры (оптимизация расположения и оснащения пунктов пропуска),
- совершенствование структуры таможенной службы,
- оперативное таможенно-тарифное регулирование,
- организацию качественного кадрового ресурса (формирование резерва кадров в соответствии с потребностями таможенной службы).

На международном уровне был принят ряд шагов по формированию нормативно-правовой базы в сфере торговли и транзита:

- Кыргызстан является членом Всемирной торговой организации с 20.09.1998.
- Он включен в Общий план действий в рамках региональной программы содействия развитию торговли ЦАРЭС, направленной на гармонизацию и упрощение таможенных процедур и документации (обмен данными и информацией, разработка ИКТ для таможенных операций), развитие пограничных постов и объектов региональной системы разведки и подготовка кадров для региональных таможенных организаций.
- Кыргызстан является участником Рамочного соглашения по транзитным перевозкам Организации экономического сотрудничества (ОЭС). Ее основными задачами являются:
 - облегчение движения грузов, пассажиров и багажа через соответствующие территории договаривающихся сторон и обеспечение всех необходимых условий для транзита в соответствии с положениями настоящего Соглашения.
 - обеспечение сохранности и безопасности грузов, пассажиров и багажа и устранение ненужных задержек при транзитных перевозках через территории договаривающихся сторон;
 - сотрудничество и координация усилий договаривающихся сторон в целях предотвращения случаев мошенничества на таможне и уклонения от уплаты налогов и согласование необходимых административных процедур при осуществлении транзитных перевозок.
- Также было заключено Соглашение о свободной торговле в апреле 1999 года совместно с Таджикистаном и Узбекистаном. Торговля между тремя подписавшими сторонами должна осуществляться без таможенных пошлин, налогов и количественных ограничений. Однако по политическим причинам принципы этого соглашения не реализуются в отношениях с Узбекистаном.

Азиатский банк развития продолжает оказывать поддержку реформе и модернизации таможенных служб Кыргызской Республики и Таджикистана, после того как была инициирована Региональная программа по содействию торговле и таможенному сотрудничеству в 2002 году (грант АБР \$25 млн.). Проект нацелен на разработку единой автоматизированной информационной системы и развитие инфраструктуры таможенных пограничных пунктов. Также, в рамках дополнительного содействия АБР (\$18,2млн.), ими были реализована региональная программа по модернизации и развитию инфраструктуры таможенных служб.



В отношении своих торговых партнеров Кыргызстан применяет следующие торговые режимы:

- Страны СНГ – режим свободной торговли,
- Страны ВТО – режим наибольшего благоприятствования,
- Наименее развитые страны – преференциальный режим.

Основной пакет правовых и институциональных документов, регулирующих торговый режим страны, был принят в 1998 году при вступлении страны в ВТО. С 1998 г. и по настоящее время Кыргызстан поддерживает либерализацию своего внешнеторгового режима в соответствии с обязательствами перед ВТО.

До 1999 г. в республике действовали таможенные пошлины на импорт в размере 10% на все ввозимые товары. После вступления страны в ВТО таможенный тариф стал дифференцированным и применяется в соответствии с принятыми обязательствами. Средняя ставка Таможенного тарифа Кыргызской Республики на ввозимые товары составляет 4,84% от таможенной стоимости, из них нулевые ставки таможенных пошлин занимают 42% от всего таможенного тарифа. Данный таможенный тариф применяется на импорт только из стран Дальнего Зарубежья.

Следует отметить, что применяемый таможенный тариф на ввозимые товары гораздо ниже, чем принятые республикой обязательства перед ВТО. Например, согласно обязательствам перед ВТО, средняя ставка на сельхоз. товары составляет 12,2%, а применяется 8,1%. На промышленные товары 6,5%, а применяется 4,1%. Это связано с тем, что производство экспортируемой продукции в Кыргызстане напрямую зависит от импорта необходимого сырья и материалов, которые не производятся в республике, а именно – нефтепродуктов, электрических машин и оборудования, пластмасс и изделий из них, каучука, резины и изделий из нее, черных металлов, средств наземного транспорта, красителей пигментов, красок, удобрения и т. д. Удельный вес этих материалов и сырья в общем объеме импорта высок и занимает около 68-70%. Поэтому в целях развития отечественного производства, ежегодно при формировании Таможенного тарифа предусматривается беспошлинный ввоз промышленного оборудования и комплектующих материалов, сырья необходимых для производства в республике².

Кыргызстан готовится к присоединению к Таможенному союзу, объединяющему Российскую Федерацию, Республику Казахстан и Республику Беларусь. Впоследствии он будет преобразован в Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), на территории которого предусмотрено свободное передвижение грузов, капиталов и рабочей силы.

² Источник : Министерство экономики и антимонопольной политики Кыргызской Республики (www.mert.kg).



5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР КЫРГЫЗСТАНА

Инвестиции в транспортный сектор Кыргызстана поступают, в основном, из азиатских МФИ, таких как Азиатский банк развития (АБР), Исламский банк развития и Японское агентство международного сотрудничества (ЯАМС).

Таблица 3: Проекты, осуществляемые в Кыргызстане при поддержке МФИ

Название проекта	Год утверждения	Подсектор	Общая стоимость проекта	Финансирование МФИ
Транспортный коридор ЦАРЭС I (Бишкек-Торугарт). Проект I, II, III	2011	Автодороги	162,8 млн. \$	125 млн. \$ (АБР)
Проект модернизации оборудования для обслуживания дорог в Иссык-Кульской и Чуйской областях	2010	Автодороги	974 млн. ¥	974 млн. ¥ (ЯАМС)
Проект реабилитации национальной автодороги (Ош-Баткен-Исфана)	2009	Автодороги	130 млн. \$	51 млн. \$ (ВБ), 35 млн. \$ (ЕБРР)
Проект модернизации региональных дорог ЦАРЭС (Кыргызстанский компонент)	2007	Автодороги	71,5 млн. \$	48,6 млн. \$ (АБР)
Проект Южного автомобильного коридора (Ош - Сары-Таш - Иркештам)	2004	Автодороги	43,4 млн. \$	32,8 млн. \$ (АБР)
Третий проект реабилитации автодороги (Бишкек-Ош)	2002	Автодороги	57,1 млн. \$	45,9 млн. \$ (АБР), ИБР
Проект реабилитации региональной автодороги Алматы - Бишкек	2000	Автодороги	6,7 млн. \$	5 млн. \$ (АБР), 0,4 млн. \$ (ТРАСЕКА)



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

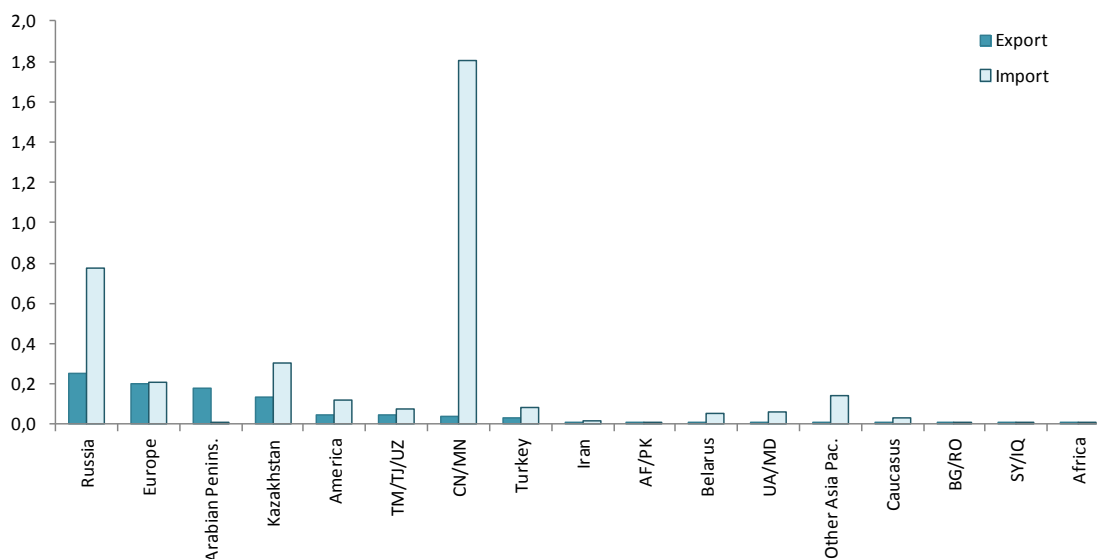
Мировые торговые партнеры

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



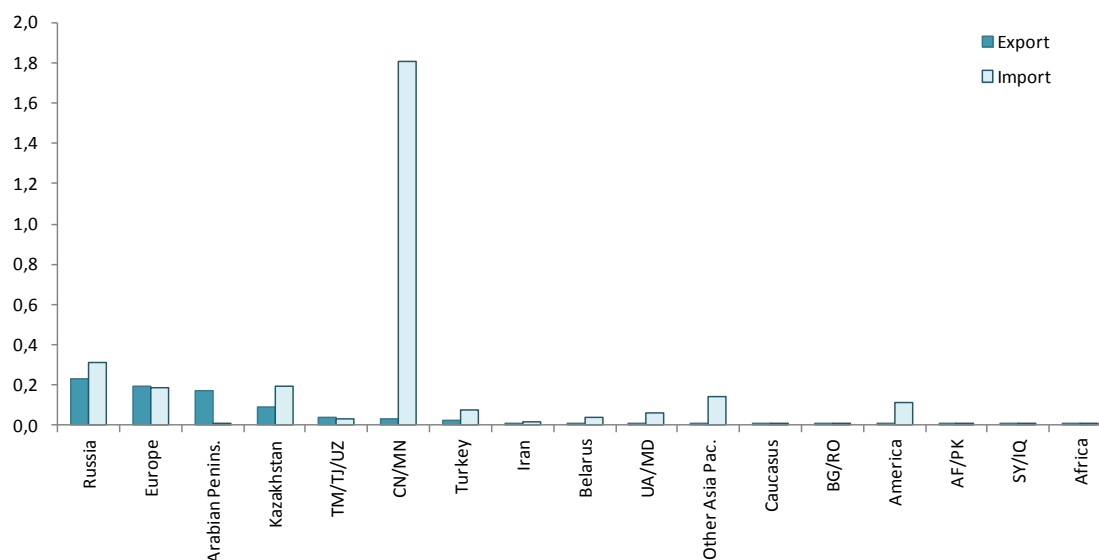
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



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

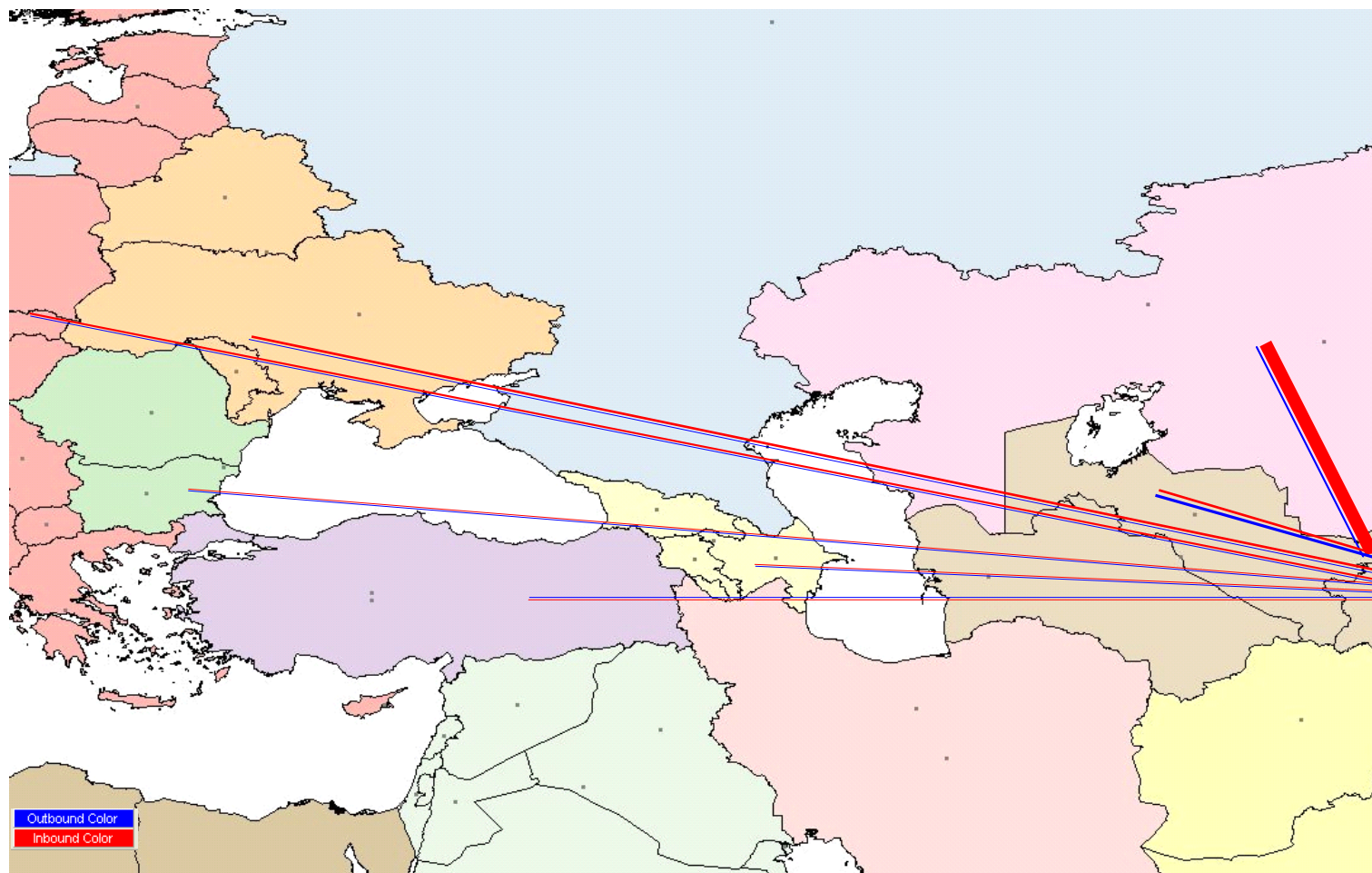
Таблица 5: Торговый потенциал Кыргызстана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

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.

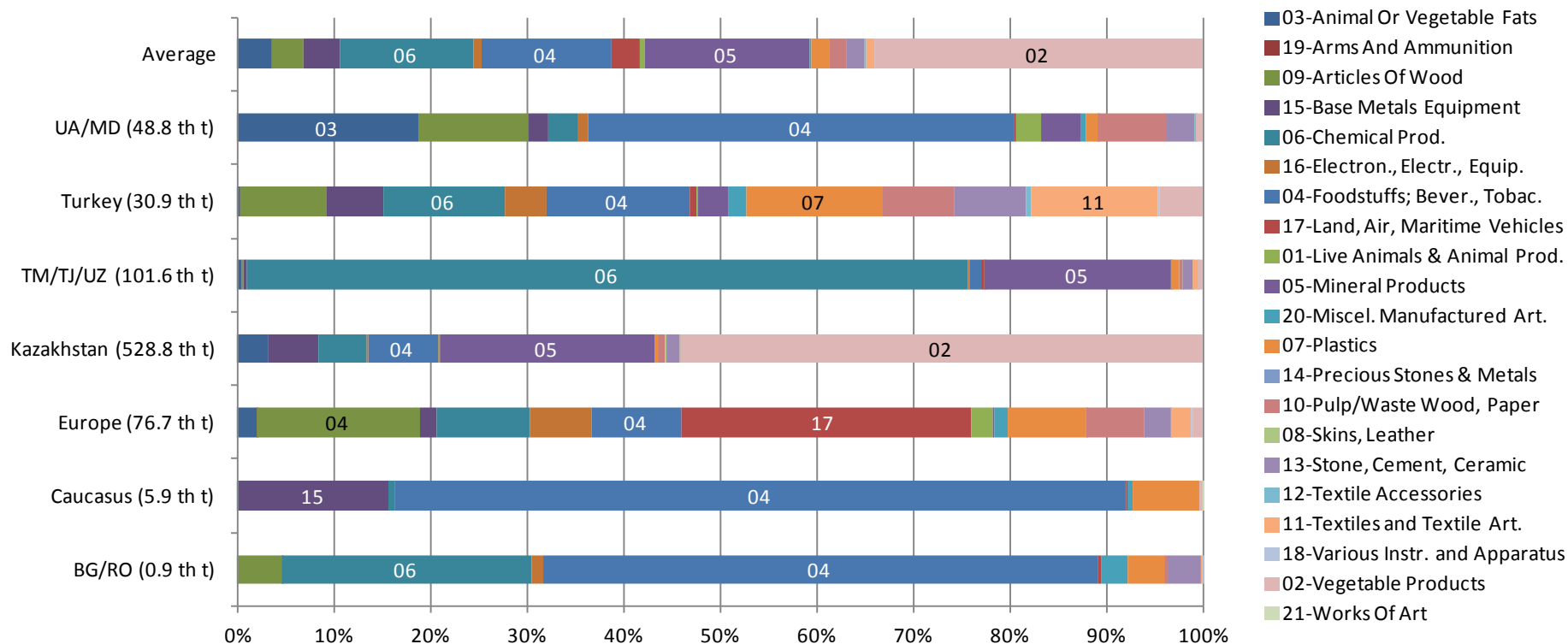
В 2010 году, суммарный потенциал экспорта Кыргызстана оценивался в 259,8 тыс. тонн (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 7 ниже) и охватывал две основные категории товаров:

- 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

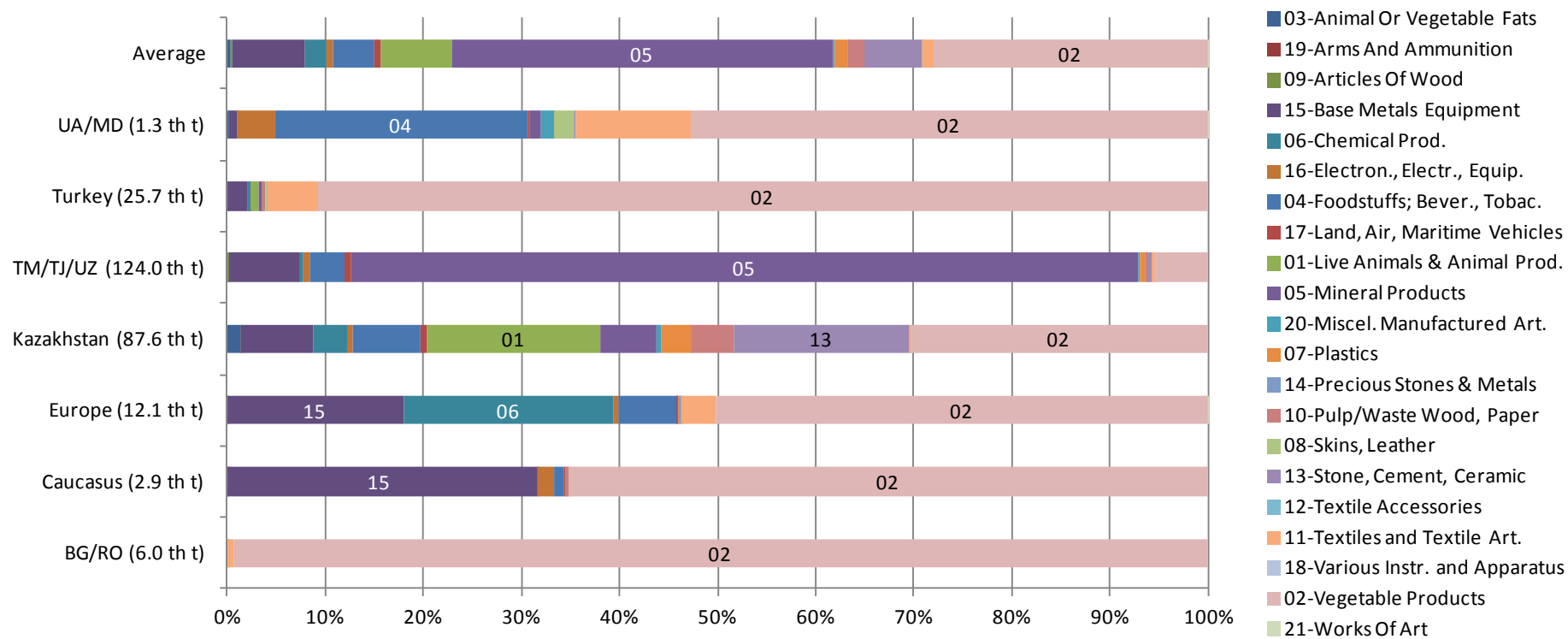
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Тадж-Турк-Узб	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	1 551,0	6,5	16 636,2	423,5	99,6	9 142,4
Оружие и боеприпасы	n/a	0,2	n/a	n/a	n/a	6,7	n/a
Изделия из древесины	40,8	12 922,8	n/a	668,2	145,6	2 744,2	5 544,8
Основные металлы и оборудование	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.

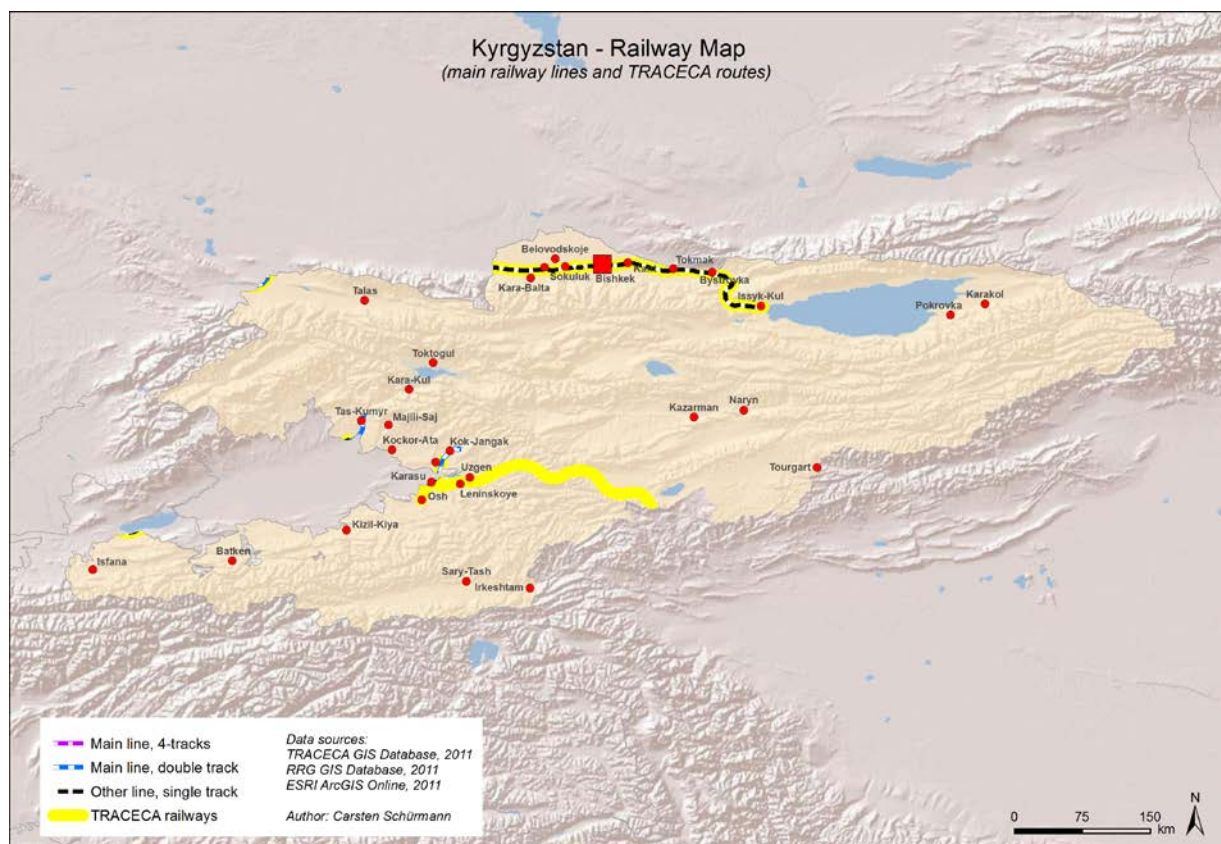
При достаточной политической поддержке ЛЦ в Оше мог бы обслуживать сельскохозяйственный экспорт всей Ферганской долины, включая мясную продукцию, и повлиять на изменение структуры торговли в регионе: переход от розничной торговли к оптовой. При наличии контейнерного терминала МЛЦ мог бы также обслуживать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

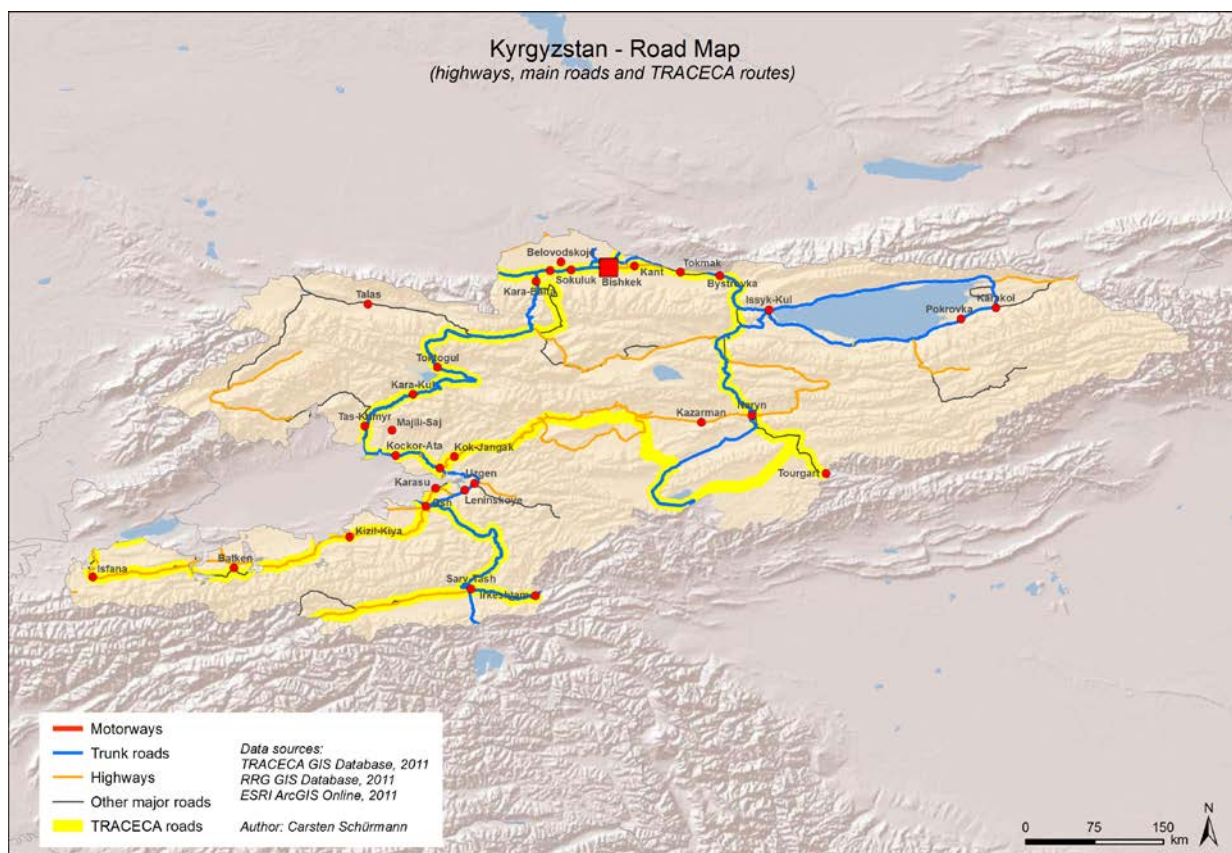
- Электрификация железной дороги Бишкек-Балыкчи (Программа ЦАРЭС, проект КЫР ИП 5, период реализации 2015-2017)
- Проект электрификации железнодорожного участка Луговая-Бишкек, сроки реализации - 2011 – 2014 гг) У республики нет своего дизельного топлива, зато потенциал гидроэнергоресурсов очень большой, 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



7 ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ

В целях соответствия задачам дальнейшего продвижения проектов ММ и МЛЦ, в рамках этих двух проектов ТРАСЕКА была проведена предварительная экспертиза потенциальных пилотных проектов на основе многокритериального анализа, что позволило сузить их перечень

В перечень отобранных пилотных проектов вошел следующий проект:

Таблица 11: Отобранные пилотные проекты в Кыргызстане

Пилотный проект	Предлагаемые услуги	Непосредственно вовлеченные страны	Соответствующий проект ТРАСЕКА
МЛЦ в Оше	Грузовые объекты, склады, таможенный терминал, и другие инвестиции, связанные с логистической деятельностью	Кыргызстан	Проект МЛЦ

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ было выполнено технико-экономическое обоснование указанного выше пилотного проекта. Краткое описание этого проекта можно найти по ссылке: [LOGMOS pilot projects KYZ.doc](#)