



Министерство транспорта и дорог
Кыргызской Республики



21-Е ЗАСЕДАНИЕ ТЕМАТИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ – ТРАНСПОРТ И ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ В РАМКАХ СПЕКА

7-8 СЕНТЯБРЯ 2016 ГОДА, АШХАБАД (ТУРКМЕНИСТАН)

Предисловие

- ▶ Кыргызстан относится к странам, не имеющим выхода к морю. Чрезвычайно высокий уровень транспортных расходов, которые вынуждены нести подобные страны, тормозят развитие экспорта, поскольку это бремя ограничивает круг потенциальных экспортных товаров и таких рынков, на которых возможна выгодная торговля товарами на конкурентоспособной основе. Высокие транспортные издержки приводят к резкому удорожанию импорта. В связи с этим, перевозчики этих стран не могут конкурировать с перевозчиками стран, имеющих морские порты.
- ▶ Географическое расположение Кыргызской Республики на пересечении транспортных коридоров между Востоком и Западом создает стране значительный потенциал для развития транспортных и транзитных услуг.
- ▶ В Кыргызской Республике, ведущая роль в перевозке грузов принадлежит автомобильному транспорту. Им перевозится более 95 % груза от общего объема грузов перевозимых всеми видами транспорта.
- ▶ Международные перевозки автомобильным транспортом республики, начали развиваться с 1993 года. В целях развития международных автоперевозок и участия в них отечественных перевозчиков, заключены соглашения о международных автомобильных сообщениях с 20 государствами дальнего и ближнего зарубежья. Это 11 стран СНГ: Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, а также Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия, Польша, Монголия и Австрия.

- ▶ Кыргызская Республика присоединилась к следующим международным Конвенциям в области автомобильного транспорта:
- ▶ 1. К Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14.11.1975 г., которая была ратифицирована Законом КР № 99 от 19.12.1997 г.;
- ▶ 2. К Таможенной Конвенции, касающаяся временного ввоза автотранспортных средств, служащих для коммерческих целей и к Протоколу подписания от 18.05.1956 г., была ратифицирована Законом КР № 94 от 19.12.1997 г.;
- ▶ 3. К Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21.10.1982 г. – ратифицирована Законом КР № 92 от 19.12.1997 г.;
- ▶ 4. К Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г. - ратифицирована Законом КР № 98 от 19.12.1997 г.;
- ▶ 5. К Конвенции о дорожном движении (1968 г.) – ратифицирована Законом КР № 41 от 13.02.2006 г.;
- ▶ 6. К Конвенции о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) - ратифицирована Законом КР № 48 от 13.02.2006 г.;
- ▶ 7. К Таможенной конвенции, касающихся контейнеров (1972 г.) – ратифицирована Законом КР № 7 от 5.02.2007 г.
- ▶ 8. К Соглашению 1970 года о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) – ратифицирована Законом КР № 63 от 30.06.11 г.
- ▶ Тем самым, Кыргызская Республика выполнила рекомендацию резолюции ЭСКАТО ООН № 48/11 по присоединению к основным международным Конвенциям по автомобильному транспорту.

- ▶ В рамках проекта «Евро-азиатские транспортные связи», проведена работа по изучению проблем, связанных с использованием транспортных автомобильных и железнодорожных коридоров стран, сделаны аналитические сравнения морских и сухопутных перевозок, трудности при процедурах пересечения границ, достигнуты результаты реконструкции международных транспортных коридоров между Европой и Азией, а также увеличению использования существующих и прогнозируемых внутренних транспортных мощностей. На 2-ой министерской встрече по выполнению Алматинской программы действий в Женеве, состоявшейся 26 февраля 2013 года, было принято решение продолжить работу по дальнейшему развитию евроазиатских транспортных связей и подписано Совместное заявление министров стран Европы и Азии о 3-ей фазе указанного проекта.
- ▶ Начиная с 2011 года, прорабатывается вопрос по межправительственному Соглашению о «сухих портах». Данный проект, признал необходимость развития «сухих портов», в целях интеграции различных видов транспорта в процессе реализации Концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы для Азиатско-Тихоокеанского региона. В Кыргызстане переработку контейнеров, поступающих из портов дальнего и ближнего зарубежья проводят контейнерные терминалы на ж/д станциях г. Бишкек («Аламедин») и «Ош» Кыргызской железной дороги, тем самым, данные железнодорожные терминалы потенциально можно отнести к «сухим портам».

- ▶ В Национальной Стратегии по устойчивому развитию КР до 2017 года, поставлена задача достижения экономического роста, в том числе, путем преодоления трудностей географического месторасположения, выхода из транспортно-коммуникационного тупика и трансформации Кыргызстана в транзитную страну.
- ▶ Отсутствие доступа к морю и соответственно зависимости от транзита по территории соседних государств, ставят Кыргызстан в изолированное положение по отношению к региональным и глобальным рынкам. Это создает для Кыргызстана множество трудностей экономического, гуманитарного и, как следствие, политического характера, что приводит к увеличению разрыва в развитии нашего государства по сравнению со странами, не имеющими подобных проблем.
- ▶ В соответствии с Указом Президента Кыргызской Республики «О развитии государственной политики в сфере внешней торговли и мерах по совершенствованию экспортно-импортных процедур» № 464 от 23 октября 2007 года, упрощение торговых процедур является первоочередным направлением государственной политики в области торговли. В этой связи, предпринимаются меры по следующим направлениям:

- ▶ • Сокращение количества документов при оформлении импорта/экспорта товара;
- ▶ • Определение перечня пропускных пунктов, на которых будет введен комплексный первичный контроль, и создание технологической карты взаимодействия государственных контролирующих органов (таможня, пограничный пост, санитарная служба, карантин, стандарты и качество), проведение оценки нужд по оснащению данных пунктов пропуска;
- ▶ • Определение предельной стоимости затрат таможенных органов за предоставление государственных услуг по таможенному оформлению товаров при оплате таможенных сборов;
- ▶ • Разработка Единой государственной информационной базы данных субъектов экономической деятельности – Концепция внедрения принципа «единого окна» в сфере внешней торговли КР.
- ▶ В соответствии с рекомендацией 33 Европейской Экономической Комиссии ООН, осуществляется основная реформа в упрощении процедур торговли в Кыргызской Республике – это внедрение «единого окна» в сфере внешней торговли.
- ▶ Основной целью «единого окна», является облегчение работы участников внешнеэкономической деятельности путем упрощения процедур при оформлении документов, для осуществления внешнеторговых операций, путем эффективного межведомственного взаимодействия, с применением современных информационно-коммуникационных технологий.

Железные дороги

- ▶ Стержневым вопросом дальнейшего развития сети железных дорог в Кыргызстане, на современном этапе является формирование Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, соединяющей тихоокеанские порты с Персидским заливом, Европой и Средиземноморьем и проходящей через Кыргызстан.
- ▶ В связи с этим, весьма актуальным представляется продвижение проекта новой ж/д магистрали «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». В будущем, данная железная дорога, может стать важным фактором политического, социального и экономического развития республики, способствовать развитию энергетики, туризма и освоению ресурсов полезных ископаемых.
- ▶ Также, в настоящее время, в рамках Организации Экономического Сотрудничества (ОЭС), рассматривается вопрос строительства железной дороги «Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран».
- ▶ Встреча на уровне министров транспорта/железных дорог по проекту строительства данной железнодорожной магистрали, состоялась в г. Душанбе 28-29 октября 2010 года. Основной темой встречи, было обсуждение вопросов реализации проекта и обзор прогресса работ по технико-экономическому обоснованию (ТЭО) на отдельных сегментах маршрута и возможных путях начала этих работ на оставшихся участках маршрута.
- ▶ Несомненно, после завершения строительства данной железной дороги, морские порты Ирана и Пакистана значительно приблизятся к Кыргызстану.

- ▶ Вместе с тем, в соответствии с Конвенцией о морском праве и решениями СПЕКА, страны транзита должны предоставлять условия для перевозчиков стран, не имеющих выхода к морю, аналогичные для своих перевозчиков. То есть, устранить имеющиеся физические и нефизические барьеры при пересечении границ транзитном через территории стран на пути к морю.
- ▶ На основании вышеизложенного, Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики, разработан проект «Стратегии развития железнодорожного транспорта на период 2013-2020 годы. В период намечаемой реализации данной Стратегии, предполагается ввод в эксплуатацию новых вагонов, тепловозов, инфраструктуры, линий железных дорог, которые позволят открыть транзитный потенциал Кыргызской Республики, а также появится возможность соединения южных и северных регионов Кыргызстана по территории республики, частично исключив необходимость транзита через соседние государства. Будет решена задача интегрирования железнодорожного транспорта Кыргызской Республики в мировую транспортную систему. Строительство новых железнодорожных линий будет способствовать развитию прилегающей инфраструктуры, в том числе строительство станционных узлов, разъездов, а также жилых поселков для железнодорожников, обустраивающих перегоны, тоннели, мосты и так далее. Кроме того, окажет мультипликативный эффект на развитие смежных отраслей экономики, в разработке и транспортировке природных и строительных материалов, продукции сельского хозяйства, а также развитие торговли и др.

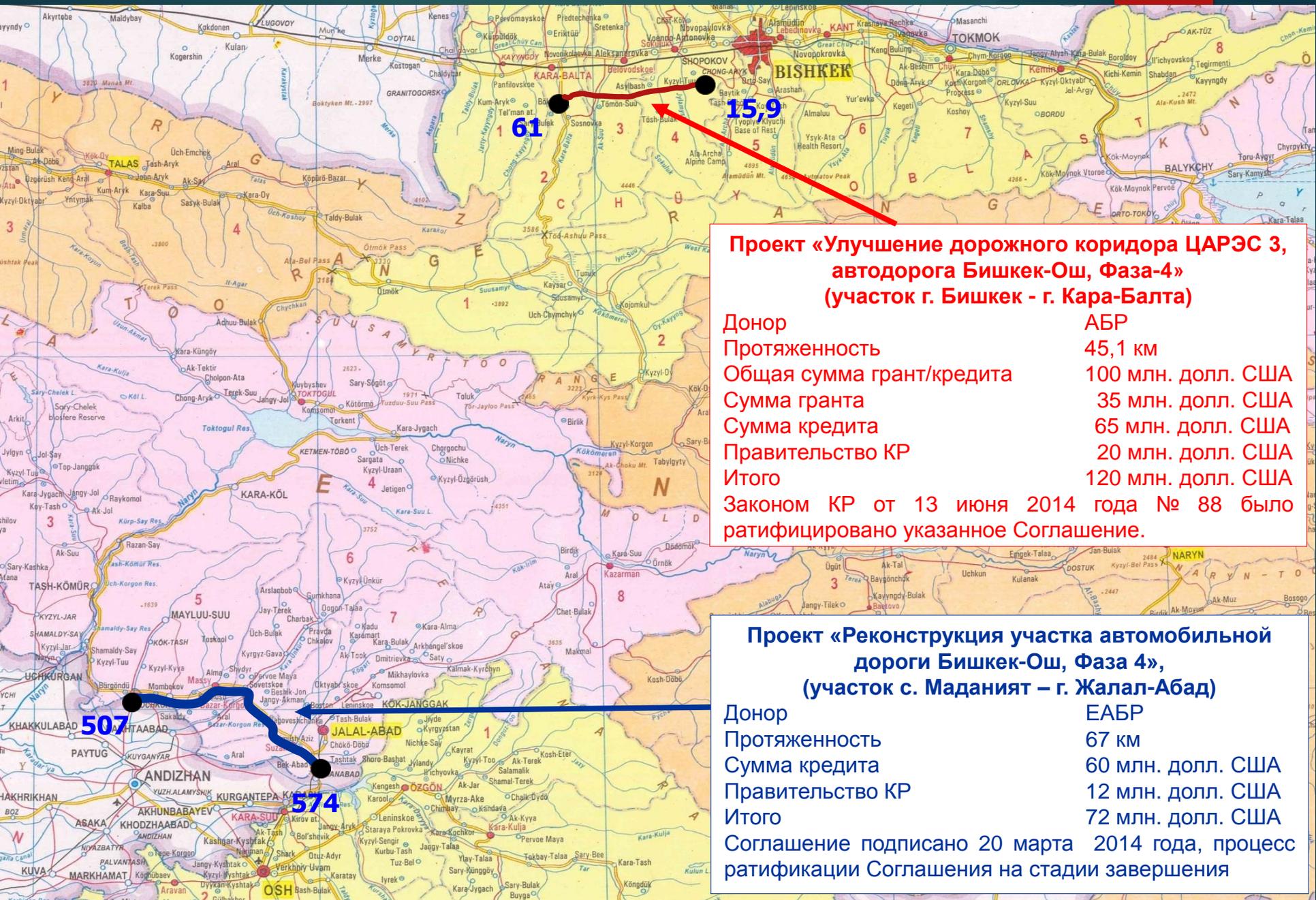
Автомобильные дороги

- ▶ Определение основных маршрутов между странами СПЕКА и их основными торговыми партнерами в Европе и Азии, а также выходы к морским портам, являются одними из приоритетных задач СПЕКА.
- ▶ Понимая, что транспортировка грузов является ключевым элементом экономики для любой страны, испытывающей потребность в обеспечении надежного выхода к морским сообщениям, создание транспортного коридора Европа – Азия, проходящего, в том числе по территории Кыргызстана, представляется весьма важным.
- ▶ Активно развивающаяся конкуренция между транспортными коридорами, имеет большое положительное значение, так как приводит к снижению транспортных расходов и развитию международной торговли.
- ▶ Особенно, это актуально для стран Центральной Азии, в том числе и для Кыргызстана, где в себестоимости экспортно-импортной продукции, затраты на транспортировку составляют до 25% (в то время как в странах, расположенных близко к морям и океанам, это доля составляет порядка 10%).
- ▶ В связи с этим, автодороги Центрально-азиатских государств, включенные в сеть Азиатских шоссейных дорог, должны отвечать международным требованиям. По Кыргызстану, протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4150,0 км. Протяженность международных коридоров, проходящих по территории Кыргызской Республики составляет 2242 км.

Транзитные автомобильные дороги, реабилитированные в соответствии с международными стандартами:

- ▶ 1. «Бишкек – Ош» и «Ош – Сарыташ – Иркештам», автодороги стандартов E-010 и E-007, соединяющие Китайскую Народную Республику с Кыргызстаном, Узбекистаном, Афганистаном, Туркменистаном, Ираном и Турцией;
- ▶ 2. «Бишкек – Нарын – Торугарт», автодорога стандарта E-125, соединяющая, как северный транзитный коридор, Россию, Казахстан через Кыргызстан, Китай, Пакистан с выходом к портам Карачи;
- ▶ 3. «Ош -Сарыташ-Карамык», автодорога стандарта E-60, является основной транспортной артерией для двух стран, окруженных сушей, Кыргызской Республики и Республики Таджикистан. Она также составляет неотъемлемую часть региональной дорожной сети в Центральной Азии, которая связывает Кыргызстан, Китай, Таджикистан, Афганистан, Узбекистан и Туркменистан. В более широком смысле, данная автодорога, является частью **Азиатской дорожной сети**, связывающей через Афганистан океанские порты Ирана и Пакистана с Казахстаном и Россией;
- ▶ 4. «Бишкек-Кордай (Георгиевка)-Алматы», автодорога стандарта E-40, соединяющая Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан с Россией.

АВТОДОРОГА БИШКЕК-ОШ



Проект «Улучшение дорожного коридора ЦАРЭС 3, автодорога Бишкек-Ош, Фаза-4» (участок г. Бишкек - г. Кара-Балта)

Донор	АБР
Протяженность	45,1 км
Общая сумма грант/кредита	100 млн. долл. США
Сумма гранта	35 млн. долл. США
Сумма кредита	65 млн. долл. США
Правительство КР	20 млн. долл. США
Итого	120 млн. долл. США

Законом КР от 13 июня 2014 года № 88 было ратифицировано указанное Соглашение.

Проект «Реконструкция участка автомобильной дороги Бишкек-Ош, Фаза 4», (участок с. Маданият – г. Жалал-Абад)

Донор	ЕАБР
Протяженность	67 км
Сумма кредита	60 млн. долл. США
Правительство КР	12 млн. долл. США
Итого	72 млн. долл. США

Соглашение подписано 20 марта 2014 года, процесс ратификации Соглашения на стадии завершения

Кыргызская Республика имеет двухсторонние соглашения по автотранспортному сообщению, со следующими странами транзита: с Россией, Китаем, Ираном, Турцией, Пакистаном и др.

- ▶ Необходимо осознавать, что решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к которым относится и Кыргызстан, напрямую зависят от стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам.
- ▶ Как известно, 21- 25 февраля 2012 года в г. Герат (Афганистан), в рамках совещания ОЭС обсуждался вопрос об использовании международного коридора «Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран», в котором приняли участие представители Кыргызстана, Таджикистана, Афганистана, Ирана и Секретариата ОЭС/ЭКО.
- ▶ Данный международный коридор, является наиболее коротким для Кыргызстана к морским портам Пакистана и Ирана, и стратегически важным для отечественных автоперевозчиков, так как проезд по данному коридору в Афганистан, Иран и далее в Турцию, позволяет исключить транзитный проезд по другим территориям, где существуют многочисленные транспортные «барьеры».
- ▶ Вместе с тем, все участники совещания (Кыргызстан в том числе) выразили мнения о необходимости принятия мер по обеспечению безопасности движения по автомобильным маршрутам Афганистана.
- ▶ Что касается проезда к морским портам Пакистана, то здесь также существуют определенные трудности. Автомобильная дорога, ведущая в Пакистан - Каракорумское шоссе - пролегает по дну глубокого каньона, где протекает река. Это требует ремонта и реабилитации указанной автодороги.
- ▶ Кроме того, на китайско-пакистанской границе, как известно, существует перевал «Хунжраб» высотой более 5 тыс. м. над уровнем моря, который открывается для проездов только в мае месяце и закрывается в октябре. В остальное время на перевале лежит глубокий снег, что также связано с безопасностью движения.

▶ **Благодарю за внимание!**