

ДОКЛАД
на межрегиональном семинаре по
развитию Евро-Азиатских транспортных сетей
7-8 декабря 2010 года, г. Туркменбаши

**Уважаемый Председатель, Уважаемые участники семинара,
Дамы и господа!**

Прежде всего, позвольте от имени Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики поприветствовать всех участников и поблагодарить Офис Координатора ОБСЕ в г. Ашгабад и Европейскую экономическую комиссию ООН за содействие в проведении данного мероприятия.

Благодаря Европейской Комиссии ООН, Экономической Комиссии для стран Азии и Тихого Океана ООН, Международным организациям в рамках СНГ, ШОС, международным финансовым институтам, в нашей стране проводится постоянная, целенаправленная работа над созданием сети трансконтинентальных маршрутов, сближением и гармонизацией комплекса правил для всех видов наземного транспорта на панъевропейском уровне с участием азиатско-тихоокеанского региона.

Автомобильный транспорт в нашей стране является основным видом транспорта, ибо 95-97% всех видов грузов перевозится именно автомобильным транспортом.

Транспортный комплекс Кыргызской Республики активно присоединяется к международным конвенциям и соглашениям по развитию международного транспортного сообщения. Практически со всеми сопредельными государствами, а также и с государствами дальнего зарубежья заключены двухсторонние и многосторонние соглашения о международном автомобильном сообщении и проведении согласованной политики в области транспортных коммуникаций.

При этом **географическое расположение Кыргызской Республики** - на пересечении транспортных коридоров между Востоком и Западом, дает

стране определенные преимущества, позволяющие развивать транспортные и транзитные услуги.

Кроме того, в соответствии с резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11 Кыргызская Республика присоединилась к восьми основным рекомендуемым международным конвенциям в области автомобильного транспорта.

Для более эффективного развития международных транспортных коридоров, Министерством транспорта и коммуникаций проводится целенаправленная работа по упрощению процедур прохождения границ автомобильными перевозчиками в пунктах пограничных переходов.

Так, согласно Постановлению Правительства КР, в 2009 году был реализован пилотный проект на посту «Ак-Жол» (граница с Казахстаном), где Департамент Международных Автомобильных Перевозок (ДМАП) «Кыргызинтранс» определен единым уполномоченным органом Министерства для обеспечения согласованного взаимодействия с другими госорганами, участвующими в охране госграницы. Это позволило существенно сократить время простоев международных автоперевозчиков связанных с процедурами пересечения границ.

Для повышения безопасности автомобильных перевозок и приведения правил в области автомобильных перевозок в соответствие с европейскими/международными стандартами Министерством транспорта и коммуникаций КР, проводится очень большая работа. Например, хотелось бы отметить тесное сотрудничество Кыргызской Республики с Международным Союзом Автомобильного транспорта (МСАТ). Для продвижения проекта по созданию евроазиатского сухопутного транспортного моста, который бы не только связал весь бизнес вдоль **15000 км Шелкового пути, но также обеспечил бы доставку грузов «от двери до двери» автомобильным транспортом. МСАТ был разработан проект **NELTI (НЕЛТИ) – New Euro-Asian Land Transport Initiative (Новой Евроазиатской Транспортной Инициативы)**. В котором Кыргызстан участвует в Южном маршруте NELTI (перевозчик **ОсОО «Ошмежтранс»**).**

Кроме того, подписан Меморандум о взаимопонимании между Правительством КР и МСАТ о развитии грузовых автотранспортных перевозок между Азией и Европой и между основными мировыми рынками через территорию Кыргызской Республики.

Также кроме 8 международных конвенций, к которым присоединился Кыргызстан ранее, только за 2009-2010 годы подготовлено еще 30 нормативных правовых актов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта, в том числе: 1 проект Указа Президента Кыргызской Республики, 5 проектов Законов Кыргызской Республики, 11 проектов постановления Правительства Кыргызской Республики, 2 проекта распоряжения Правительства Кыргызской Республики и 11 других нормативно правовых актов.

Тем не менее, как известно, транспортная система Центральной Азии, в свое время, была построена с целью укрепления взаимосвязи между советскими республиками того времени, тогда как сейчас необходимо всем учитывать национальные интересы, которые иногда затрудняют сотрудничество.

Например, отсутствие кратчайших транспортных выходов на мировые рынки в значительной степени осложняют развитие внешнеэкономических связей Кыргызской Республики и увеличивают долю транспортных издержек в цене экспортной продукции.

На основании проведенного в 2009 году исследования, Всемирным Банком выявлено три основных фактора воздействующих на транспортные издержки в странах, не имеющих выхода к морю, каковым является и Кыргызстан. Это: ненадежность поставок, монопольный характер грузовых автоперевозок, чрезмерные накладные расходы и неофициальные выплаты. Лишь немногие предприниматели имеют доступ к услугам логистике для сквозной доставки товаров. Большинство же вынуждено использовать длинную цепочку отдельных операций, связанных с выполнением многих

процедур и участием многих организаций и служб, склонных к погоне за рентой и чрезмерному регулированию.

Перевозчики, использующие торговые коридоры, вынуждены действовать в соответствии с системами, ограничивающими конкурентоспособность, зачастую закрепляющие плохое качество услуг и незагруженность мощностей, усложнение порядка пересечения границы добавляют дополнительные накладные расходы, что вдвое поднимает цены сверх их реального уровня.

Кроме того, появилась как бы двухуровневая система автомобильных грузоперевозок. Она включает **современный сектор**, использующий относительно новые, экологически чистые, безопасные грузовики, обеспечивающие обслуживание более высокого качества, но по более высоким ценам и **неофициальный сектор**, предполагающий низкие тарифы и использующие старые, загрязняющие окружающую среду и, возможно, ненадежные и небезопасные грузовики.

Безусловно, закупка новых транспортных средств, соответствующих стандартам Евро-3, Евро-4 - дорогостоящий процесс. Тем не менее, Правительство КР в 2009 году увеличило таможенные пошлины на ввоз старых автомобилей и надеемся, что это будет дополнительным стимулом для приобретения новых автотранспортных средств.

Проблемы, связанные с международными транзитными перевозками.

Учитывая сложности физической географии и ограниченности внутреннего рынка, Кыргызстан стремится к интеграции в глобальную экономику с целью увеличения своего экспорта. Увеличение экспорта существующих товаров на существующие рынки за период 2003-2008г.г. составило 108 процентов от общего увеличения объема торговли, или на 400 млн. долларов США. Кыргызстан увеличил экспорт как перерабатывающей, так и непереработанной плодоовощной продукции в Россию, Казахстан и Турцию. Экспорт существующих товаров на новые рынки составил 13

процентов. Из Кыргызской Республики экспортировались преимущественно рафинированные металлы и продукты питания в Казахстан, Россию, Китай и другие азиатские страны.

Однако, кыргызские грузоперевозчики сталкиваются с многочисленными преградами на своем пути, такими как: простои на границе, визовые требования, коррупция, плохое состояние транспортных средств и это затрудняет международные транзитные перевозки.

Большим недостатком являются проблемы таможенной оценки, неэффективность прохождения пограничных контрольно пропускных пунктов, а также затраты на неофициальные платежи и сопровождение грузов.

Также, согласно исследованию Всемирного Банка в 2009 году (для стран Кыргызстан, Казахстан и Таджикистан), таможенные оценки в этих странах непонятны и непоследовательны и оценка товаров производится исходя главным образом из стоимости или веса грузов, заявленных импортерами, что способствует неофициальным платежам с целью занижения стоимости, а также ведет к сокращению таможенных поступлений. Кроме того, согласно национальных правил, все импортные грузы должны выгружаться для инспектирования до таможенной очистки и пропуска через границу, что является затратным и длительным процессом, стимулирующим дачу и получение неофициальной платы с целью его ускорения. Таможенные сборы применяются непосредственно сотрудниками таможни, в результате чего растут масштабы неофициальных платежей и коррупции, не применяется ни банковская система, ни система гарантий.

Другая серьезная проблема для кыргызских перевозчиков состоит в том, что транзитные перевозки через Республику Узбекистан создают неопределенность. Еще до известных событий произошедших на юге Кыргызстана в июне 2010 года, Узбекская сторона систематически, в одностороннем порядке, без соответствующего официального объяснения и уведомления закрывала на неопределенный срок пункты пропуска через

узбекско - кыргызскую государственную границу, в связи, с чем кыргызские перевозчики несли значительные материальные потери. С июня же 2010 года до 1 ноября узбекско - кыргызская граница была вообще закрыта и только с 1 ноября т.г. определен перечень категории лиц, которым разрешен пропуск через узбекско - кыргызскую границу, следует отметить, что кыргызские грузоперевозчики туда не входят.

Грузоперевозчики сталкиваются со многими проблемами, включая продолжительность пребывания в странах транзита или назначения. Например в страны ЕС транзитные визы выдаются на 10 дней и продление их не гарантируется, а водитель иногда бывает вынужден стоять под погрузкой, разгрузкой, в пробках и так далее , более 10 дней и это становится большой проблемой для него. А при транзитном проезде по территории России и Республики Казахстан, в отсутствии гарантии возмещения стоимости груза для таможенного транзита, в соответствии с их национальным законодательством , требуется таможенное сопровождение. Одной из главных проблем в связи с сопровождением груза является высокая стоимость этой услуги. Обычно один представитель таможни сопровождает колонну из не менее 10 грузовиков. Недостаток сопровождения заключается в том, что для того, чтобы собрать достаточное количество машин для комплектования колонны, нужно время - один день или больше, особенно у контрольно-пропускных пунктах при неинтенсивном движении, а затем все машины в колонне должны вместе прибыть на пограничный пункт для выезда из страны, что приводит к существенным дополнительным затратам времени на оформление.

Также, существуют определенные проблемы с невыполнением обязательств в рамках двусторонних соглашений с отдельными сопредельными государствами (Например, как уже говорилось с Республикой Узбекистан , а также, несмотря на имеющиеся двустороннее соглашение с Китаем, оно не обеспечивает доступ кыргызских перевозчиков к китайскому рынку.

Кроме того, в настоящее время, несмотря на имеющиеся соглашения о международном автомобильном сообщении между КР, Россией, Беларусью, Казахстаном, в связи с введением в действие Таможенного Кодекса Таможенного Союза (Российской Федерации Республики Беларуси и Республики Казахстан) возникли определенные проблемы у кыргызских перевозчиков. До введения ТК ТС кыргызские перевозчики при наличии бланка разрешения в/из третьих стран беспрепятственно осуществляли перевозки из России в Казахстан. В настоящее время территория ТС определяется как внутренняя территория и использование кыргызских перевозчиков без уплаты таможенных пошлин и сборов не допускается. Автотранспортные предприятия республики считают, что идет вытеснение кыргызских перевозчиков с рынка международных автомобильных перевозок между Россией, Казахстаном и Кыргызстаном.

Тем не менее, руководство Кыргызстана проводит постоянную и целенаправленную политику по восстановлению и модернизации международных транспортных коридоров нашей страны входящих, как в сеть европейских так и азиатских шоссейных дорог.

В Кыргызской Республике автомобильные дороги считаются одним из ключевых инструментов воздействия на важнейшие социально – экономические показатели развития страны. Об этом ярко свидетельствует тот факт, что дорожная сеть республики обеспечивает до 95% пассажирских и грузовых перевозок страны.

Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет около 34000 км, включая дороги общего пользования, обслуживаемые Министерством транспорта и коммуникаций КР, и дороги городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4163,0 км. Протяженность **международных коридоров** проходящих по территории Кыргызской Республики **составляет 2242 км.**

Министерством транспорта и коммуникаций КР закончена реабилитация автодороги Бишкек-Ош Е-010, протяженность 672 км). Реабилитация автодороги ведется с 1997 года и полностью реабилитировано 542 км. В настоящее время, осуществляются проекты реабилитации на транспортных коридорах Бишкек-Нарын-Торугарт **Е-125**, Ош-Сарыташ-Иркештам **Е-007**, Сарыташ-Карамык **Е-60**, Ош-Баткен-Исфана, которые находятся на разных этапах реализации.

Автодорога **Бишкек-Нарын-Торугарт** определена в качестве одной из 6-ти приоритетных и конкурентоспособных транспортных коридоров в Центрально-Азиатском регионе в рамках инициативы ЦАРЭС, 4 (четыре) из которых проходят по территории Кыргызской Республики (ЦАРЭС 1 - Европа – Восточная Азия).

Автодорога Бишкек-Нарын-Торугарт, обеспечивающая транзитное движение через территорию Республики в направлении север-юг из Китая - от пограничного пункта «Торугарт» на юге до населённого пункта Кордай в Казахстане на севере, является самым северным и потенциально самым важным из двух основных трасс между нашей Республикой и Китайской Народной Республикой.

Общая протяженность данной магистрали составляет 539 км. В данное время почти вся протяженность коридора обеспечена финансированием и ведутся реабилитационные работы.

По транспортному коридору **Ош – Сарыташ – Иркештам** работы на участке с 3 по 80 км завершены. По остальным участкам ведется реабилитация на всем протяжении и в 2012 году проект в целом будет завершен. С учетом того, что реализация первого участка началась в 2007 году, общий срок реабилитации коридора составит порядка 6 лет, что обеспечивает одномоментное завершение работ на большей части проектного участка.

К тому же в ближайшие два года будут полностью завершены работы на участке **Сарыташ – Карамык** – граница с Таджикистаном, что позволит

увязать данный маршрут с коридором Ош – Сарыташ – Иркештам, способствуя беспрепятственному сообщению по линии Китай – Кыргызстан – Таджикистан и Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

Также в настоящее время между Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан прошли переговоры по подписанию Соглашения о трансграничных перевозках лиц, транспортных средств и товаров в рамках Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) которая подписание Соглашения состоялось в начале декабря т.г.. Целью вышеуказанного Соглашения является упрощение процедур пересечения границ между Таджикистаном, Кыргызстаном и КНР, и в Центральноазиатском регионе в целом, по мере присоединения к Соглашению других стран ЦАРЭС.

К настоящему времени в реализацию I-фазы проекта **Ош – Баткен - Исфана** привлечены инвестиции от ВБ, ЕБРР, ЕС.

Реализация I-фазы проекта обеспечит транспортную независимость страны в данном регионе путем строительства объездных дорог вокруг анклавов и крупных населенных пунктов. Данная задача будет решена в ближайшие 2-3 года. Неохваченными финансированием остаются 225 км дороги Ош-Баткен-Исфана.

Особая роль в восстановлении международных транспортных коридоров Кыргызской Республики принадлежит многосторонним финансовым институтам, таким как Азиатский Банк развития., Всемирный Банк, Европейская Комиссия, Исламский Банк Развития, Китайский Эксимбанк, Японский Банк Международного Сотрудничества. Эти и другие доноры оказывают неоценимую помощь нашей стране в восстановлении дорожной инфраструктуры и доведению транспортных коридоров Кыргызстана до международного уровня.

В ходе реабилитационных работ полностью обновляются дорожные знаки, барьерные ограждения, защитные сооружения от камнепадов, обвалов, селей и размыва поверхностными стоками, строительство тротуаров в

населенных пунктах, автопавильонов, площадок для отдыха и стоянки автомашин, пунктов оплаты за проезд и трансграничных переходов.

Кроме того, **в условиях высокогорья в нашей республике**, особую проблему вызывает **зимнее содержание автомобильных дорог**. В связи с этим нами особое внимание уделяется обеспечению безопасности движения в зимний период.

В целом по республике в связи с формированием международных транзитных транспортных коридоров возникает необходимость осуществления отдельных планов по обеспечению безопасности движения на международных магистралях.

Для обеспечения своевременности и эффективности принимаемых решений, сокращения затрат в сфере управления, а также снижения количества дорожно-транспортных происшествий и повышения безопасности дорожного движения мы создаем и развиваем современные системы связи и средства оперативного оповещения работников дорожного хозяйства и пользователей дорог.

Модернизация международных дорожных коридоров, является наиболее сильным интегрирующим фактором и обладает потенциалом для активизации прямой и транзитной торговли между странами региона.

Исходя из вышеизложенного, для развития транспортной инфраструктуры, прежде всего, необходимо неукоснительно выполнять те обязательства, которые подписываются и принимаются в рамках международных договоров и соглашений.

Для снижения транспортных издержек, для развития мультимодальных и посреднических услуг нужно рассмотреть возможность региональной координации логистических услуг, т.е. видеть в своих соседях не только конкурентов а также и надежных партнеров, которые будут работать на конечный результат и будут иметь возможность предлагать более качественные услуги по более низким ценам. Это могут быть услуги по перевозке выгодных обратных грузов, рентабельные совместные

предприятия, возможно субсидирование цен на горючее. Вопрос по строительству логистических центров в г.г. Бишкек и Ош изучался в рамках программы ТРАСЕКА. Проект по строительству логистических центров в ЦА закончен в конце ноября и окончательные выводы по технико-экономическому обоснованию должны быть в декабре т.г., кроме того, этот же вопрос прорабатывается и в рамках ЕврАзЭС.

И в заключении хотела бы ещё раз особо отметить, что **географическое положение Кыргызстана**, находящегося в центре Евразийского континента, с одной стороны, и рост международных транспортных перевозок, с другой, **диктуют необходимость ускоренной интеграции в международную транспортную сеть.**

Всё вышеизложенное говорит нам о том, **что дорожно-транспортный комплекс Кыргызской Республики стремится к региональному сотрудничеству** по формированию современных транспортных коридоров, чтобы выгоды и преимущества от их практической реализации стали достоянием всех государств региона.

В завершении, разрешите выразить надежду, что взаимопонимание между государствами- партнерами будут способствовать дальнейшему расширению и укреплению взаимовыгодного сотрудничества в области развития автомобильных дорог и транспорта, а также еще раз поблагодарить организаторов данного мероприятия, за прекрасное проведение заседания, пожелать всем плодотворной работы и успехов в достижении намеченных целей!

Благодарю за внимание.