

П1

## РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ КАК СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ТОРГОВОГО И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ИЛИ « КЫРГЫЗСТАН - ТРАНСПОРТНЫЙ ТУПИК ИЛИ ХАБ?».

ЭКСПЕРТ Т. ШАБДАНАЛИЕВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АССОЦИАЦИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И  
ЛОГИСТИКИ КР

1

### ЭТАПЫ ЛОГИСТИКИ

- Глобализация= Перевозка + Экспедирование = Логистика (Цепочка поставок
- Упрощение торговых процедур
- LPI – индекс эффективности [логистических систем](#) стран мира,
- Мультимодальная перевозка
- Интермодальная перевозка
- АТС частный, 99%
- Кадры нет

2

## « КЫРГЫЗСТАН - ТРАНСПОРТНЫЙ ТУПИК ИЛИ ХАБ? »

---

- знаний о постоянных рисках поставок-отправки товаров
- угрозах задержки прохождения грузов, барьеров в виде контроля (физического досмотра).
- Закрытие границ в силу «политических обстоятельств».
- Водитель-экспедитор «один на один с государственными структурами других стран»?
- Барьеры или «предлоги» для задержки прохождения грузов, транспорта.

3

## КАК РЕАГИРУЮТ ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

---

- Минтранса в случае нарушения соглашений, прав перевозчика,
- Минэкономики при нарушении прав грузоотправителя (собственника груза) ,
- МИД и иные уполномоченные институты в т.ч.
- Комиссия ЕАЭК
- Какие меры воздействия на страны, нарушающие коммерческое право могут быть приняты к участникам соглашения ВТО, ЕАЭК, двухсторонние и трёх сторонние договорённости.
- Как оперативно реагировать и оказывать помощь «застрявшим» перевозчикам, грузам?
- Добросовестность бизнеса (полное декларирование, соответствие стоимости, кодам ТНВЭД, пересортица, отсутствие маркировки, сертификатов, фиктивные сопроводительные документы)

4

## Спрос 2023 года

- Доступность для каждого грузоотправителя, водителя из КР информации о санкционных товарах. Сайт Республики Казахстан (<http://traderadar.kz/tnved>) Товары (коды ТНВЭД), которые попадают под санкции со стороны ЕС, США или Великобритании, что будет грозить **международному перевозчику** в случае выявления таких грузов, (закроют въезд в страны ЕС, занесут в «чёрный» санкционный список)?
- В первом квартале 2023 года спрос на доставку грузов из Кыргызстана в другие страны автомобильным транспортом, по данным Биржи АТІ.SU, вырос на 133% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Рекордным месяцем оказался январь (+220%),

5

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- Количество заявок на экспортные перевозки в Россию увеличились на 156%, но динамика роста замедляется. Количество заявок на доставку грузов в Кыргызстан в первом квартале выросло на 55%. Основными странами, откуда доставляются грузы, стали Россия, Китай, Казахстан и Беларусь.
- *Речь идет именно о росте спроса, а не о физическом объеме грузоперевозок. По данным Национального статистического комитета рост в январе-феврале составил 24%. Одна из причин расхождения в том, что предложение, особенно в экспортных перевозках, не всегда успевает за спросом*
- [https://news.ati.su/blog/content/2023/05/11/drayvery-kyrgyzstanskoy-logistiki-kurs-na-kitay-i-razvitiye-marketpleysov000000/?\\_gl=1\\*136kekt\\*\\_gcl\\_au\\*MTEхMTkzNDUuMTY4ODAMjI3Mg.&\\_ga=2.262582284.1078004210.1688042272-917426468.1688042272](https://news.ati.su/blog/content/2023/05/11/drayvery-kyrgyzstanskoy-logistiki-kurs-na-kitay-i-razvitiye-marketpleysov000000/?_gl=1*136kekt*_gcl_au*MTEхMTkzNDUuMTY4ODAMjI3Mg.&_ga=2.262582284.1078004210.1688042272-917426468.1688042272)



6

## СОБЛЮДЕНИЕ/НЕ СОБЛЮДЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ, ОБОСНОВАННОСТЬ ПРЕТЕНЗИЙ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ КОНТРОЛИРУЮЩИХ ОРГАНОВ, ЕДИНСТВО ТРЕБОВАНИЙ ИЛИ ИМЕЮТСЯ ОТЛИЧИЯ?

- обязательные требования к **безопасной** эксплуатации транспортных средств;
- состояние автопарка, **допуск** отечественных перевозчиков (в какие страны) наличие технической **помощи** в пути, **взаимовыручка**;
- **квалификация** водителей (шофёра), соблюдение режима работы-отдыха;
- **социальная** защищённость и гарантии для водителей, уровень доходности, сезонность, **налоговые** режимы



7

## Общие данные

- Общие данные по перевозкам, тонна-километр (Статистика, источники данных по отрасли)
- Доминирующие коридоры, маршруты, возможность доставлять транзитные грузы через территории стран, попавших под санкции
  - Дискуссия: «Железная дорога окно в мир новых рынков или угроза сокращения перевозок автомобильным транспортом?»
  - переориентация на другие грузы, рынки;
  - переход на контейнерные (!!!) перевозки, отказ от неделимого груза;(?)
  - конкуренция по цене - качеству перевозок, в случае появления крупных игроков;



8

## ВЛИЯНИЕ СЕЗОННОСТИ

---



(скоропортящаяся с/х продукция, рефрижераторы СПС?), товары производимые в КР (швейная продукция, текстиль).  
У швейников все налажено.



Сборы и платежи за транзит, за проезд по платным автомобильным дорогам иным инженерным сооружениям?  
 (За проезд от 6,78руб/км до 157 руб/км)

9

## ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

---



- транспортных коридоров и участие перевозчиков КР в региональной цепочке транспортных услуг (простои, смежный, попутный груз, нарушение конкуренции)
- Высокие торгово-транспортные, нефизические барьеры следствие высокая коррупционность казахских транзитных коридоров (поэтому все дорого, особенно при импорте, так как в цене товара сидит до 50% коррупционное составляющее – поборы чиновников) (результат бездарной атамбаевской волонтаристической политики с соседями (РК), привлечь бывшего министра МИД, за создание искусственной экономической блокады КР)
- Отсутствия альтернативного автотранспортного коридора
- (Слабость нынешнего ПКР в поиске и в открытии коридора)

10

## ИНВЕСТИЦИИ В ОТРАСЛЬ



- их окупаемость, догоняющий или опережающий путь?
- **Новые** автомобильные коридоры (переходы границ, оборудованные посты, автоматизация, прослеживаемость, навигационные пломбы, товарно-транспортные сопроводительные документы «вперед машины».
- Стоимость транспортного средства, годы эксплуатации. Экспертная оценка уровня требуемых инвестиций для приобретения, содержания (амортизация) одной фуры (Евро-5) (от 33000-100 000\$ в зависимости от года выпуска и комплектности)
- Приоритеты развития, программные документы ведомства, Кабмина, стратегия развития до 2026 года? Реализуемость и реалистичность.

11

## НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ДО 2026 ГОДА

- Отмечает: Межрегиональной интеграции по-прежнему препятствуют недостатки в логистическом секторе, включая неэффективность таможенного и пограничного оформления и качество соответствующей инфраструктуры. Остается высокой степень экономического **протекционизма** в регионе, что ограничивает возможности продвижения национальной продукции.
- **5.2. Транспортно-логистическая инфраструктура**
- Одним из важнейших приоритетов является транспортно- логистическая интеграция и решение проблемы транспортной **изолированности** страны.
- Пятилетний период решить вопрос о запуске строительства стратегического проекта «Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан».
- Поддержка транспортных автомагистралей и международных коридоров будет в приоритете политики государства. Наряду с коридорами Кашгар - Иркештам - Ош, Кашгар - Торугарт - Нарын, целесообразно рассмотреть запуск международного коридора Аксу (КНР)

12

## ПРОЕКТЫ

1. внедрение информационной системы весового контроля транспортных средств и взимания сбора с грузовых транспортных средств;
2. 2) создание мультимодального грузового хаба (транспортно- логистический центр);
3. 4) завершение строительства проектов альтернативной автодороги Север-Юг, кольцевой автодороги Иссык-Куль; (это местная)
4. реконструкция автодорог Ош - Баткен - Исфана - Худжант; Тюп - Кереп; Тараз - Талас - Суусамыр;
5. запуск международного коридора Аксу (КНР) - Барскоон - Балыкчы с логистическим центром в Балыкчы;
6. создание торгово-логистического центра в городе Кызыл-Кия Баткенской области.

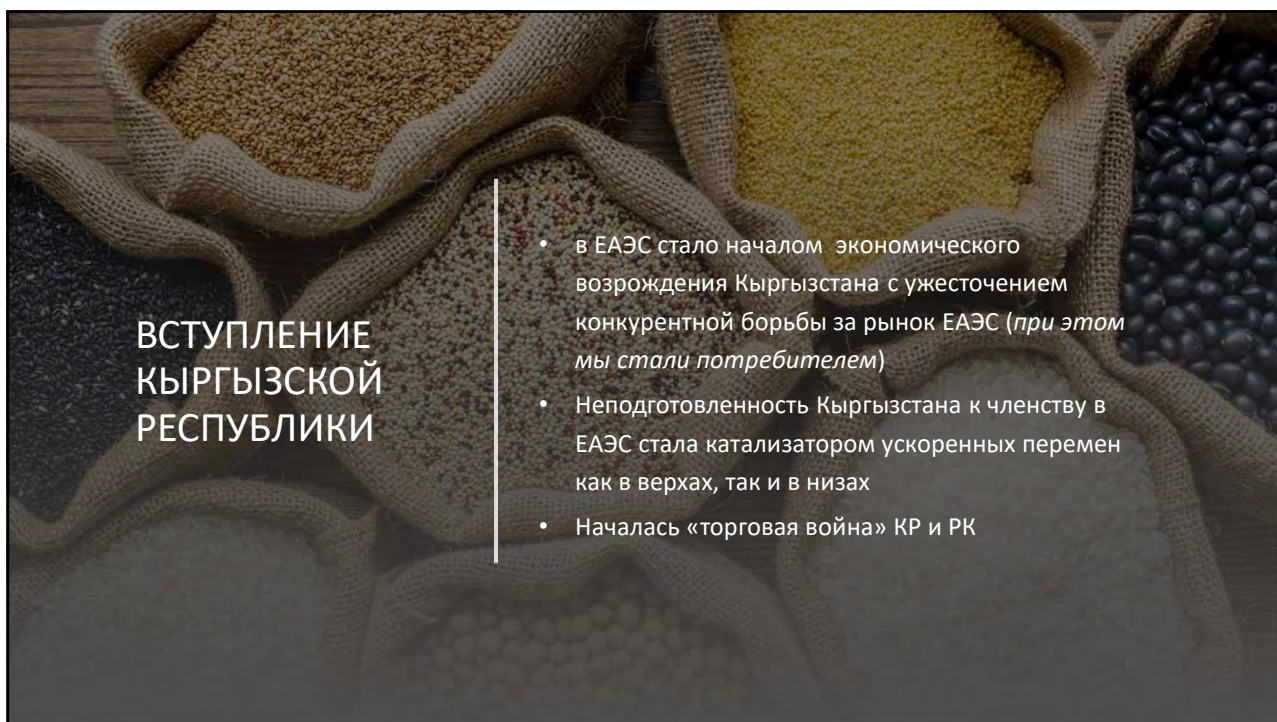


13

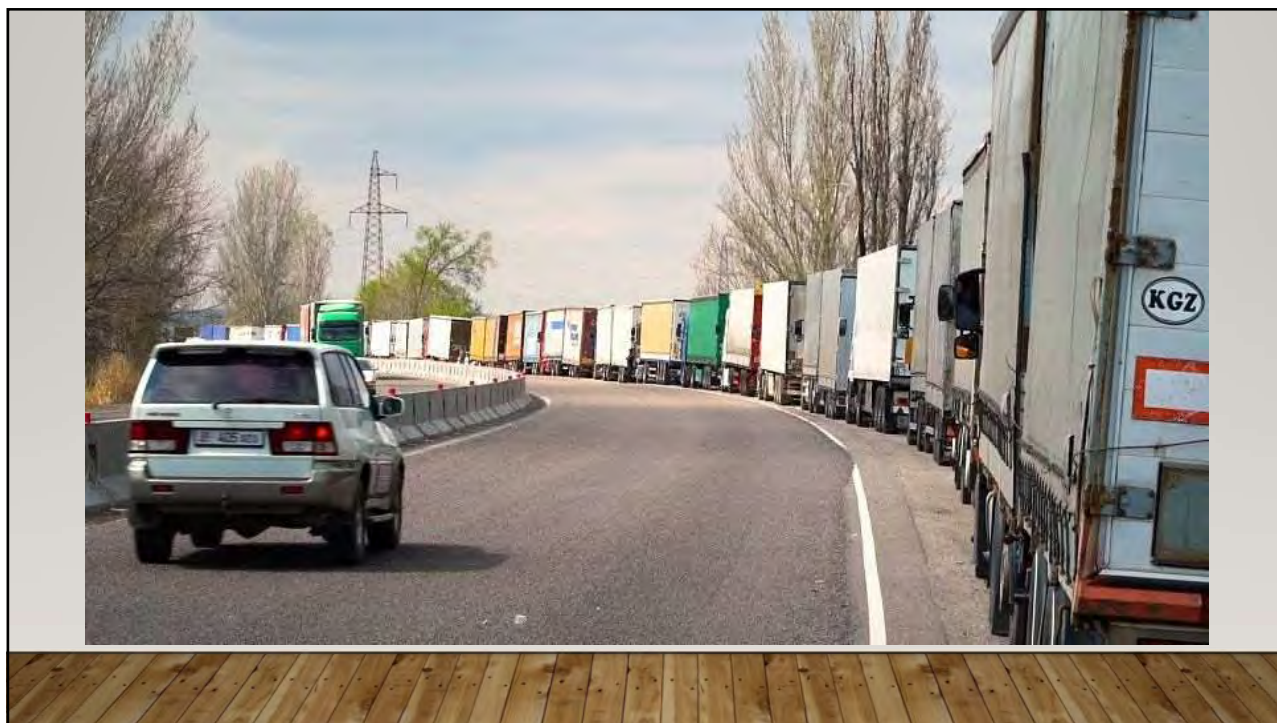
## КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА 2020 - 2024 ГОДЫ

- Приоритет 1 – Обновление парка грузовых и пассажирских транспортных средств, а также развитие общественного транспорта.
- 1. Проработать вопрос лизинга грузовых автомобилей и автобусов.
  - Задача 2. Разработка исполнительными органами власти и органами местного самоуправления программ развития пассажирских перевозок в городах и районах республики.
  - Меры:
    - 1. **Разработка** исполнительными органами власти и органами местного самоуправления программ развития пассажирских перевозок.
    - 2. Разработка исполнительными органами власти и муниципалитетами информационной базы автобусных маршрутов.
- Приоритет 2 – Введение механизма государственного регулирования деятельности частных автоперевозчиков (легковые такси, внутренние грузовые перевозки) и создание условий для укрупнения автомобильных перевозчиков в большие транспортные предприятия.

14



15





**CABAR.asia**  
INFOGRAPHIC

## Обмен претензиями между Кыргызстаном и Казахстаном во ВТО

- Казахстан нарушает международные правила торговли в отношении Кыргызстана, создавая сложности при прохождении грузов на совместной границе.
- Из-за применяемых Казахстаном ограничений экспорт Кыргызстана в 2019 году сократился на 24,4 процента.
- Кыргызстан уже подвергался подобной блокаде в 2017 году. По подсчетам Международного валютного фонда тогда кыргызская экономика понесла ущерб более чем на 200 млн долларов США.

VS

- Большинство грузов проходит из Кыргызстана контрабандным путем, без уплаты пошлин.
- За 2019 год с кыргызской стороны по товаросопроводительным документам в адрес фиктивных резидентов Казахстана проследовало более 2,6 тысячи грузовых автотранспортных средств.
- Выявлено 4800 случаев лжетранзита кыргызских грузов, когда товары были заявлены в качестве транзита на территорию России, однако, по сути продавались на рынках Казахстана без оплаты НДС.

© 2019 CABAR.asia. Все права защищены.

17

## КОНВЕНЦИИ

---

ДОПОГ (Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов)

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (**СПС**).

**Режим труда и отдыха водителей** в международных поездках - ЕСТР

18