

**Д О К Л А Д**  
**на 18-м заседании Проектной рабочей группы**  
**по транспорту и пересечению границ**  
**(2-3 мая 2013 года, г. Алматы)**

Уважаемый председатель!  
Уважаемые участники заседания рабочей группы!  
Дамы и господа!

Для Кыргызстана, расположенного на расстоянии более чем 2000 км от ближайшего морского порта, созыв Проектной рабочей группы по транспорту и пересечению границ является весьма актуальным и своевременным.

Развитие транспортного комплекса Кыргызстана направлено на улучшение использования его выгодного географического расположения в международном сообщении. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, СНГ с государствами Азиатского континента, проходят через территорию Кыргызстана, а также Казахстана.

Транспортный комплекс 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 проведении согласованной политики в области транспортных коммуникаций.

С момента вступления в ВТО, Кыргызстан имеет более благоприятный режим на международных рынках. Торговые, инвестиционные и таможенные правила Кыргызстана приводятся в соответствие с международными стандартами, республика имеет возможность получать доступ к информации о состоянии международных рынков и свободу транзитных перевозок через территорию стран, входящих в ВТО, а с вступлением в ВТО Казахстана откроются новые, огромные перспективы для дальнейшего сотрудничества.

Определение основных маршрутов между странами СПЕКА и странами – их основными торговыми партнерами в Европе и Азии, а также выходы к морским портам, представляющим интерес, является одной из приоритетных задач СПЕКА.

Понимая, что транспортировка грузов является ключевым элементом экономики, испытывающая потребность в обеспечении надежного выхода к морским сообщениям, представляется весьма важным создание транспортного коридора Европа – Азия, проходящего, в том числе по территории Кыргызстана.

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, 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 Кыргызской Республике это следующие транзитные автомобильные дороги, которые проходят реабилитацию:

- **Бишкек-Ош-Сарыташ-Иркештам**, соединяющая КНР с Кыргызстаном, Узбекистаном, Афганистаном, Туркменистаном, Ираном и Турцией. Реабилитация автодороги завершена;
- **Бишкек-Нарын-Торугарт**, соединяющая, как северный транзитный коридор, Россию, Казахстан, через Кыргызстан КНР, Пакистан с выходом к портам Карачи. Время завершения реабилитации 2014 год;
- **Ош-Сарыташ-Карамык**, является основной транспортной артерией для двух стран, окруженных сушей, Кыргызской

Республики и Республики Таджикистана. Она также составляет неотъемлемую часть региональной дорожной сети в Центральной Азии, которая связывает Кыргызскую Республику, КНР, Таджикистан, Афганистан, Узбекистан и Туркменистан. В более широком смысле она является частью Азиатской дорожной сети, связывающей, через Афганистан, океанские порты Ирана и Пакистана с Казахстаном и Российской Федерацией. Проект реабилитации завершен.

---

- **Кордай (Георгиевка)-Бишкек-Ташкент**, соединяющая Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан с Россией.

Кыргызская Республика имеет двухсторонние соглашения по автотранспортному сообщению со следующими странами транзита: с Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой, Ираном, Турцией и Пакистаном.

И 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.

К примеру: КНР, являясь участницей Конвенции по морскому праву, несмотря на двухстороннее кыргызско-китайское соглашение, в котором нет ограничений по территориальному проезду или транзиту, не пропускает кыргызских автоперевозчиков далее городов Кашгар и Артуш, не говоря уже о морских портах.

Морские порты России очень удалены от Кыргызстана.

Для проезда до морских портов Ирана и Турции транзитными странами кроме этих государств, для Кыргызстана, станут Узбекистан и Туркменистан, где существуют значительные транспортные «барьеры».

Вместе с тем, рассматривая возможность использования морских портов, считаем необходимым рассматривать в том числе существующую безопасность проезда до морских портов по стране транзита.

21- 25 февраля 2012 года в г.Герат (Афганистан) в рамках ОЭС обсуждался вопрос использования международного коридора Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран, в котором приняли участие представители Кыргызстана, Таджикистана, Афганистана, Ирана и Секретариата ОЭС/ЭКО.

Международный коридор «Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран» наиболее короткий для нас к морским портам Пакистана и Ирана и стратегически важен для кыргызских автоперевозчиков, так как проезд по этому 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}* заявили о необходимости **принятия мер по обеспечению безопасности движения** по автомобильным маршрутам Афганистана.

Проезд к морским портам Пакистана также связан с определенными трудностями. Автомобильная дорога, ведущая в Пакистан - каракорумское шоссе - пролегает по дну глубокого каньона, где протекает река, и требует ремонта и реабилитации. Кроме того, на китайско-пакистанской границе существует перевал «Хунжраб» высотой более 5 тыс.м. над уровнем моря, который открывается только в мае месяце и закрывается в октябре. В остальное время на перевале лежит глубокий снег. То есть проезд также связан с безопасностью движения.

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 этой 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 этой железной дороги морские порты Ирана и Пакистана значительно приблизятся к Кыргызстану.

Как известно, Кыргызстан относится к странам, не имеющим выхода к морю. Чрезвычайно высокий уровень транспортных расходов, которые вынуждены нести такие 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.

Решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к которым относится и Кыргызстан, напрямую зависят от развивающихся стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам. И устранение дорожных «барьеров» в странах транзита для стран, не имеющих выхода к морю, несомненно, способствовало бы развитию конкурентоспособности и перевозчиков Кыргызстана.

Известно, что морские перевозки грузов являются самыми дешевыми из транспортных перевозок. И потребность в услугах морских портов всегда существует. Вместе с тем, определить материальную потребность в морских перевозках в настоящее время не представляется возможным. Так как перевозку грузов и пассажиров, использующие морские порты, осуществляют в основном страны транзита из-за вышеперечисленных причин.

И как определено в Конвенции о морском праве, участниками которой являются все прибрежные страны, страны транзита должны создавать условия для использования морских портов, для перевозчиков стран, не имеющих выхода к морю, такие же, как для своих перевозчиков. То есть

устранить имеющиеся физические и нефизические барьеры при пересечении границ, транзитном пересечении территории стран на пути к морю, то есть стран транзита.

В заключение, разрешите пожелать успехов в работе заседания Проектной рабочей группы по транспорту и пересечению границ, в этой гостеприимной и солнечной стране –Казахстан, по пути взаимовыгодного сотрудничества в области развития транспорта в наших странах.

Благодарю за внимание.