

ЭКОНОМИКА ECONOMY

УДК: 656.025:004

РОЛЬ ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА (ЕАЭС)Джаманкулов А.С.
кандидат экономических наукЕВРАЗИЯ ЭКОНОМИКАЛЫК БИРИМДИГИНИН (ЕАЭБ) КЫЗМАТТАШТЫГЫНЫН
АЛКАГЫНДА КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ТРАНСПОРТУНУН РОЛУЖаманкулов А. С.
экономика илимдеринин кандидатыTHE ROLE OF TRANSPORTATION OF THE KYRGYZ REPUBLIC
IN THE FRAMEWORK OF EURASIAN ECONOMIC UNION (EEAEC) COOPERATIONDzhamankulov A. S.
Ph. Economics

*Научно-исследовательский институт экономики при КЭУ им. М. Рыскулбекова
М. Рыскулбеков атындагы КЭУга караштуу экономика илим-изилдөө институту
Scientific Research Institute of Economics of the M. Ryskulbekov KEU*

Аннотация. В данной статье проводится всесторонний анализ интеграционных процессов и динамики развития региональной экономики с особым акцентом на транспортный сектор Кыргызской Республики. Учитывая стратегически важное географическое положение Кыргызстана на пересечении торговых путей между Азией и Европой, исследуется его ключевая роль в обеспечении эффективной логистики и свободного движения товаров в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Статья подробно рассматривает транспортные возможности Кыргызстана, включая развитие транспортной инфраструктуры, таможенное регулирование и меры по упрощению транзитных процедур.

Особое внимание уделяется оценке влияния кыргызского транспорта на экономическую интеграцию стран-участниц ЕАЭС, а также выявлению и анализу потенциальных препятствий и разработке стратегий их преодоления. Результаты проведенного исследования могут служить основой для формирования эффективной политики развития транспортного сектора, способствующей дальнейшему укреплению экономического сотрудничества в регионе.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура Кыргызстана, транспортное сотрудничество в ЕАЭС, транспортные коридоры, транспортная логистика в ЕАЭС, глобализация, логистика.

Аннотация. Бул макалада Кыргыз Республикасынын Транспорт секторуна өзгөчө басым жасоо менен интеграциялык процесстерге жана региондук экономиканын

өнүгүү динамикасына ар тараптуу талдоо жүргүзүлөт. Азия менен Европанын ортосундагы соода жолдорунун кесилишиндеги Кыргызстандын стратегиялык маанилүү географиялык абалын эске алуу менен Евразия экономикалык биримдигинин (ЕАЭБ) алкагында натыйжалуу логистиканы жана товарлардын эркин кыймылын камсыз кылууда анын негизги ролу изилденет. Макалада Кыргызстандын транспорттук мүмкүнчүлүктөрү, анын ичинде транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү, бажылык жөнгө салуу жана транзиттик жол-жоболорду жөнөкөйлөтүү чаралары кеңири каралат.

Кыргыз транспортунун ЕАЭБге катышуучу өлкөлөрдүн экономикалык интеграциясына тийгизген таасирин баалоого, ошондой эле потенциалдуу тоскоолдуктарды аныктоого жана талдоого жана аларды жеңүү стратегиясын иштеп чыгууга өзгөчө көңүл бурулат. Жүргүзүлгөн изилдөөнүн жыйынтыктары региондогу экономикалык кызматташтыкты андан ары чыңдоого өбөлгө түзүүчү транспорт секторун өнүктүрүүнүн натыйжалуу саясатын калыптандыруу үчүн негиз болуп кызмат кылышы мүмкүн.

Негизги сөздөр: Кыргызстандын транспорттук инфраструктурасы, ЕАЭБдеги транспорттук кызматташтык, транспорттук коридорлор, ЕАЭБдеги транспорттук логистика, ааламдашуу, логистика.

Abstract. This article provides a comprehensive analysis of integration processes and dynamics of regional economic development, with a special focus on the transport sector of the Kyrgyz Republic. Given Kyrgyzstan's strategically important geographical location at the crossroads of trade routes between Asia and Europe, its key role in ensuring efficient logistics and free movement of goods within the Eurasian Economic Union (EAEU) is examined. The article takes a detailed look at Kyrgyzstan's transport capabilities, including the development of transport infrastructure, customs regulation and measures to simplify transit procedures.

Particular attention is paid to assessing the impact of Kyrgyz transport on the economic integration of EAEU member states, as well as identifying and analyzing potential obstacles and developing strategies to overcome them. The results of the study can serve as a basis for the formation of an effective policy for the development of the transport sector, contributing to further strengthening of economic cooperation in the region.

Key words: transport infrastructure of Kyrgyzstan, transport cooperation in the EAEU, transport corridors, transport logistics in the EAEU, globalization, logistics.

Появление Евразийского экономического союза (ЕАЭС) стало следствием объективной необходимости восстановления экономических связей и производственных цепочек, которые были нарушены в результате исчезновения единого экономического пространства СССР.

Образовавшееся вскоре после распада Советского Союза Содружество Независимых Государств (СНГ) не справлялось с восстановлением социально-экономического единства стран-участниц, которое долгое время служило основой

хозяйственного развития бывших советских республик. На этом фоне успешные примеры поступательного движения навстречу формированию устойчивых, постоянно действующих общих процедур взаимного регулирования отдельных экономических процессов в рамках Европейского Союза (ЕС) и действовавшего на тот момент Североамериканского соглашения о свободной торговле (НАФТА) дополнительно подтверждали потребность в создании похожих интеграционных институтов на постсоветском пространстве [1, с.5].

С созданием Евразийского экономического союза (ЕАЭС) евразийская интеграция вышла на уникальный для всего постсоветского пространства уровень глубины регионального сотрудничества. Через наднациональный формат ЕАЭС интернирующиеся страны стремятся качественно повысить роль региона в мировой экономике в условиях ужесточения глобальной конкуренции, фрагментации глобального производственного процесса и нарастания глобальных рисков.

В условиях, когда весь мир погружен в процессы глобализации, когда усиливаются международные и региональные экономические объединения, особое значение приобретает стратегия развития, предвидение грядущих изменений и реакции на происходящие события. В XXI веке активизировались интеграционные процессы в Евроатлантике, Латинской Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе: формируются новые и преобразуются устоявшиеся экономические объединения. Евразийский регион не является исключением. Пройдя путь от зоны свободной торговли через Таможенный союз и Единое экономическое пространство, в результате подписания Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) на мировой арене 1 января 2015 года появился Евразийский экономический союз – международная организация региональной экономической интеграции, которая является субъектом международного права и имеет собственную систему институтов управления [2, с.10].

В рамках ЕАЭС обеспечивается свободное движение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Государства – члены передали на уровень Союза ряд полномочий в ключевых отраслях экономики, включая таможенное регулирование, таможенно-тарифное и нетарифное регулирование, регулирования внешней торговли товарами с третьими сторонами, применения санитарных, ветеринар-

но-санитарных и карантинных фитосанитарных мер и др.

Евразийский экономический интеграционный проект оказался привлекательным для ближайших соседей. Еще до запуска ЕАЭС переговоры о вступлении начали Республика Армения и Кыргызская Республика.

Республика Армения стала членом ЕАЭС со 2 января 2015г. 12 августа 2015 г. к Евразийскому экономическому союзу присоединилась Кыргызская Республика. Это важнейшее событие не только для присоединившейся страны, но и для всех остальных членов Евразийского объединения. Оно стало долгожданным результатом развития стабильных взаимовыгодных добрососедских отношений, построенных на крепком фундаменте ментальной близости народов евразийского пространства.

Процесс присоединения Кыргызской Республики к евразийскому интеграционному проекту берет начало в 2011 г., когда Кыргызская Республика подала заявку на присоединение к функционирующему на тот момент Таможенному союзу «тройки», состоящего из Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации [1, с.3].

С 2012 г. начала функционировать рабочая группа по вопросу присоединения Кыргызской Республики к евразийскому проекту под руководством члена Коллегии (Министра) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии (далее-ЕЭК) Т.Д. Валовой, в которую вошли представители ЕЭК, государств-членов и Кыргызской Республики. Основная цель Рабочей группы заключалась в определении алгоритма присоединения Киргизии к проекту, комплексном анализе предстоящей работы по подготовке страны к членству в ЕАЭС, включая модернизацию таможенной инфраструктуры и приведение национального законодательства Республики в соответствие с правом союза.

Были внесены изменения и заново разработаны несколько десятков законов, постановлений Правительства Киргизии. Проведена масштабная работа по созданию таможенной инфраструктуры, включая оснащение пунктов пропуска, отладку информационных систем и др.

С созданием Евразийского экономического союза (ЕАЭС) евразийская интеграция вышла на уникальный для всего постсоветского пространства уровень регионального сотрудничества [4, с.24]. Через наднациональный формат ЕАЭС интегрирующиеся страны стремятся качественно повысить роль региона в мировой экономике в условиях ужесточения глобальной конкуренции, фрагментации глобального производственного процесса и нарастания глобальных рисков.

Сотрудничество в области транспорта и логистики является актуальной, но при этом недостаточно исследованной формой сотрудничества в ЕАЭС. Роль транспортно-логистической отрасли в евразийской экономической интеграции является центральной с точки зрения как внутри ЕАЭС, так и транзитом по его территории. Наличие развитой и современной транспортно-логистической инфраструктуры служит необходимым условием создания новых производств, роста инвестиций и мобильности трудовых ресурсов в ЕАЭС.

Транспортно-логистическая отрасль также может стать одним из основных несырьевых драйверов развития ЕАЭС, создав благоприятные организационно-экономические условия для транзитных перевозок. Уникальное расположение ЕАЭС на перекрестке растущих объемов торговли «Восток-Запад» и «Север-Юг» является одной из фундаментальных предпосылок наращивания сухопутного транзита по территории ЕАЭС, конкурентным преимуществом которого уже сегодня является скорость перевозки, минимум таможенных формальностей в

рамках единой таможенной территории и мультимодальная опция доставки.

Однако, в существующем виде транспортно-логистический комплекс ЕАЭС не способен в полной мере обеспечить повышение эффективности транспортно-логистического сотрудничества и, как следствие, всей экономической составляющей евразийской интеграции и требует модернизации.

В Кыргызской Республике планируется строительство 23 логистических центров, основным видом деятельности которых будет хранение и переработка сельскохозяйственной продукции: хранение, калибровка и расфасовка овощей; планирование информационных ресурсов; разработка маршрутов; оптимизация вариантов хранения, погрузки, транспортировки товарно-материальных ценностей [4, с.12].

Активное участие в ЕАЭС открывает новые возможности для развития экономики Кыргызской Республики, укрепляя ее стабильность и повышая уровень жизни граждан. Сотрудничество в рамках союза станет ключом к новым перспективным направлениям развития для страны.

Кыргызская Республика стала лидером среди стран ЕАЭС по двум показателям в транспортной сфере, сообщается в данных Евразийской экономической комиссии. Отмечено, что в ЕАЭС растут объемы грузовых и пассажирских перевозок. В нашей стране в январе-феврале рост пассажирооборота составил 11,2 процента, на втором месте Россия с 10,6 процента. В целом в союзе этот показатель вырос на 10 процентов. На 0,9 процента увеличился грузооборот в странах ЕАЭС, при этом в Кыргызстане – на 8,8, на втором месте расположилась Беларусь с 1,6 процента. Экономика Кыргызстана, как и в любой стране, зависит от его транспортной инфраструктуры.

Объем внешней взаимной торговли Кыргызской Республики товарами, по предварительным данным, в январе - ок-

тябре 2023 г. составил 12 млрд 298 млн долларов США и по сравнению с соответствующим периодом прошлого года увеличился на 24,9 %. Экспорт составил 2 млрд 443,9 млн. долларов США и вырос на 29,6% за счет увеличения вывоза товаров, в основном, в страны вне СНГ в 3 раза. Импорт составил 9 млрд 854,1 млн. долларов США и по сравнению с соответствующим периодом прошлого года увеличился на 23,8%, за счет роста поступления из стран вне СНГ в 1,5 раза [1, с.5].

В структуре товарооборота республики на взаимную торговлю с государствами – членами ЕАЭС пришлось 27,6% в.т.ч. в экспорте – 40,7% в импорте – 24,4%. Объем взаимной торговли Кыргызской Республики с государствами-членами ЕАЭС в январе-октябре 2023 года составил 3 млрд 399,5 млн. долларов США и по сравнению с январем-октябрем 2022 года снизился на 15,2%. Из государств членов ЕАЭС наибольшая доля взаимной торговли республики пришлось на Россию (64,9%) и Казахстан (32,8%).

В экспортных поставках основную долю занимает Россия (59,7%) и Казахстан (38,6%), на Беларусь пришлось 1,7% поставок. В импортных поступлениях 67,1% занимает Россия, 30,4% –Казахстан, 2,4% – Беларусь. Анализ структуры экспортно-импортных операций по товарным группам позволяет спрогнозировать потребность в транспортных

средствах по видам транспорта и видам транспортных средств, в том числе в региональном аспекте, учитывая степень развития и загрузку транспортных коридоров.

В этой части цифровой трансформации транспорта главной задачей является обеспечение технологической связанности различных субъектов рынка при организации и осуществлении перевозок. Безусловно, необходимо масштабное внедрение интернет-технологий в транспортную отрасль, что обеспечит значительное улучшение качества перевозок и одновременно уменьшит затраты. Не менее важным фактором организации процесса перевозки является внедрение «сквозных цифровых технологий», обеспечивающих интеграцию коммуникационных механизмов между участниками процесса транспортировки, непосредственно транспортными средствами и системами управления инфраструктурой.

Вызванная глобализацией экономики интенсификация конкурентной битвы дает сильный толчок процессу развития транспортных перевозок. Принимая во внимание, что доминирующим видом транспорта в Кыргызстане является автомобильный, в перспективе главным направлением его развития остается удовлетворение потребностей населения в грузовых перевозках.

Таблица 1. Перевозки грузов всеми видами транспорта, млн. т

	2019	2020	2021	2022	2023
Транспорт, всего	39,0	30,0	34,2	44,3	51,0
в том числе:					
Железнодорожный (погрузка)	7023,1	7306,5	7660,5	8022,0	9372,8
Автомобильный	31,7	22,4	26,2	35,9	41,3
Трубопроводный транспорт, тыс. тонн	242,8	256,9	305,4	336,5	355,8
Водный транспорт, тыс. тонн	-	-	-	-	-
Воздушный транспорт, тыс. т	0,3	0,1	0,4	0,3	12,6

Источник: Социально-экономическое положение Кыргызской Республики. Месячная публикация. Январь-декабрь. Бишкек, 2023.

Динамика грузоперевозок Кыргызской Республики за 2019-2023 годы показывает спад в период пандемии (таб.1). Транспортно-логистические тенденции изменились и в мировом, и локальном масштабах в силу очевидных причин: закрытие границ стран, изоляция населения, массовое закрытие торговых точек, снижение спроса и покупательной способности. Динамика грузооборота показывает стабильный рост за анализируемый период, но последние 2 года был спад в связи с пандемическими причинами [3, с.7]. Это также говорит о различных преградах, ограничениях на пути отечественных перевозчиков, которые не стремятся освоить вновь открытые рынки. Отечественные перевозчики имеют меньше представительств в странах ЕАЭС, чем другие страны-члены и не имея гарантий безопасного продвижения по территориям стран союза, не могут рисковать.

Анализ грузооборота показал, что как объем перевозок, так и общий грузооборот всех видов транспорта с начала 2019г. стал снижаться с 2913,6 млн.ткм до 2428,7 млн. ткм в 2020 г., до 2525,1 млн. ткм в 2023 году. Наибольший объем грузооборота приходится на автомобильный транспорт. В 2019 г. он составлял 63,2%, в 2020 г. – 52,4%, в 2021 г. – 51,4%, в 2022 г. – 58,1%, а в 2023 г. – 55,4% от общего грузооборота [3, с.9]. Динамика показывает постоянное снижение доли грузооборота автомобильного транспорта и рост доли железнодорожного и трубопроводного транспорта. Так, в 2019 г. доля железнодорожного транспорта составляла 29,8%, в 2020 г. – 38,6%, в 2021 г. – 38,2%, в 2022 г. – 40,5%, в 2023 г. – 43,0. Доля воздушного транспорта существенно снизилась, в 2019 г. она составляла 0,3 %, а в 2022 г. – 0,7%, в 2023 г. выросла на – 9,1%. (таблица 2).

Таблица 2. Грузооборот всеми видами транспорта, млн. ткм

	2019	2020	2021	2022	2023
Транспорт, всего	2 913,6	2 428,7	2620,4	2 497,1	2 525,1
в том числе:					
Железнодорожный	870,4	937,5	1 003,1	1013,8	1086,3
автомобильный	1 841,9	1 275,4	1 348,4	1451,1	1 400,5
трубопроводный	-	-	-	-	-
водный	-	-	-	-	-
воздушный	8,5	7,2	20,7	17,7	231,1

Источник: Социально-экономическое положение Кыргызской Республики. Месячная публикация. Январь-декабрь. Бишкек, 2023.

Основная роль в перевозках пассажиров, как и грузов, принадлежит автомобильному транспорту. Если в 2020 г. автобусами было перевезено 87,3% пассажиров, в 2021 г. – 87,2%, в 2022 г. – 86,4%, то в 2023 г. – 87,4%. Следует отметить популярность перевозок пассажиров такси. Начиная с 2019 г. этот показатель постоянно растет и

уже в 2023 г. он составил 39,3 млн.чел. 3,0 раза превысил уровень 2019 г. Таких темпов роста объемов перевозок не имеет ни один вид как пассажирского, так и грузового транспорта. Перевозки пассажиров другими видами транспорта, такими как железнодорожный, водный и воздушный на несколько порядков ниже (таблица 3).

Таблица 3. Перевозка пассажиров всеми видами транспорта, млн. пассажиров

	2019	2020	2021	2022	2023
Транспорт, всего	756,6	422,0	504,2	526,9	574,7
в том числе:					
Ж/д, тыс. чел.	360,5	72,4	255,2	268,7	247,1
Автобусы	682,4	368,6	440,0	455,7	502,2
Троллейбусы	36,3	21,8	30,7	34,8	31,6
Такси, тыс. чел.	36424,9	31116,7	32400,0	34806,1	39375,5
Воздушный, тыс. чел.	1095,0	436,8	847,8	1240,4	1292,0

Источник: Социально-экономическое положение Кыргызской Республики. Месячная публикация. Январь-декабрь 2023.

Углубление интеграционных процессов и увеличение объемов международной торговли, требует благоприятных условий для беспрепятственного пропуска транзитных грузов и пассажиропотоков, связанных с обеспечением межгосударственных экономических и культурных связей. В Центральной Азии создание транзитных транспортных систем, выход на мировые транспортные

артерии в.т.ч. морские коммуникации, являются общей актуальной проблемой транспортного ведомства нашей страны. Наше государство придает важное значение возрождению и формированию традиций Шелкового пути, в том числе и в рамках развития евроазиатского транзита. Принимаются активные меры по формированию маршрутов Великого Шелкового пути [3, с.12].

В этом плане необходима разработка научно-обоснованной теории об актуальности, необходимости и эффективности строительства трансконтинентальной железнодорожной магистрали, определение доли вклада в экономику нашего государства, развитие транспортных инфраструктур, политико-экономическая роль международной магистрали в развитии международных перевозок грузов и пассажиров.

Создание нового транспортного коридора Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, объединяющей тихоокеанские порты с Персидским заливом, Западной и Южной Европой и Средиземноморьем, проходящей через Кыргызстан, требует разработки модели стратегии развития как трансконтинентальной магистрали.

Реализация данного проекта и научного исследования будет обусловлена необходимостью разработки современной методологии управления, тенденции развития грузовых, пассажирских и контейнерных перевозок. Соответственно будут выстроены финансово-экономические и технологические отношения между ними. Государственная транспортная политика должна глубоко пересмотреться, нормативно-правовые базы должны совершенствоваться с учетом требований мировой транспортной политики, которая должна отвечать современным условиям мирового хозяйствования. Ос-

новы правового регулирования транспортной деятельности международного железнодорожного проекта (магистрали) должны быть закреплены в законодательных актах стран Центральной Азии, Западной и Южной Европы [6, с.9]. Глубокое научное исследование данной проблемы будет определять экономический и социальный эффект данного проекта, с учетом освоения и использования природных ресурсов стран Центральной Азии.

Реализация проекта железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан активно ведется с 2022 года. Общая протяженность магистрали составит около 450 км, из них 280 км пройдет по территории Кыргызстана. На линии предусмотрено 18 станций, более 80 мостов, более 40 тоннелей. Согласно предварительным прогнозам, дорога позволит сократить путь из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы почти на 900 км и семь-восемь дней. Потенциальный объем грузоперевозок оценивается в 12-15млн.тонн в год.

Углубление и расширение интеграции в рамках ЕАЭС и в дальнейшем будет рассматриваться как средство достижения стабильного развития, всестороннего технологического обновления, кооперации, повышения конкурентоспособности экономик государств – членов ЕАЭС и повышения уровня жизни их населения.

Литература:

1. Договор о Евразийском экономическом союзе (заключен в г. Астане 29.05.2014) - М. 2014-680 с
2. Основные направления развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы, утвержденные Постановлением Правительства КР от 1 июля 2016 года № 372. [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/98583?cl=ru-ru>.
3. Социально-экономическое положение Кыргызской Республики. Месячная публикация. Январь-декабрь. Бишкек, 2023. [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/>
4. Конкурентоспособность логистики и транспорта в Кыргызской Республике. Публикация Европейской экономической комиссии ООН, 2020 год. [Электронный ресурс]. URL: <https://unece.org/fileadmin/>

5. Концепция развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020-2024 годы от 15 января 2020 года № 7. [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/200412>.

6. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 30.06.2015 № 68 «Об утверждении перечня товаров и ставок, в отношении которых в течение переходного периода Кыргызская Республика применяет ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок пошлин, установленных Единым таможенным тарифом Евразийского экономического союза»