



"Актуальные вопросы в сфере транспорта на Евразийском пространстве"

Председатель Ассоциации перевозчиков и логистики КР

Шабданалиев Т.М.

Запуск реформ

- Вступление Кыргызской Республики в ЕАЭС стало началом экономического возрождения Кыргызстана и ужесточением конкурентной борьбы за рынок ЕАЭС
- Неподготовленность Кыргызстана к членству в ЕАЭС стала катализатором ускоренных перемен как в верхах, так и в низах. Реформы идут тяжело, но помощь РФ и РК смягчают

Барьеры

- Границы внутренние открылись, уменьшилась бюрократия, коррупция
- Но все же есть вынужденные остановки большегрузных автомашин в Казахстане по причине многочисленных взвешиваний и «дозволов» в\из третьих стран. Мы с вами в апреле обсуждали. Но «воз по ныне там», ни МТД, ни другие не побеспокоились решить.
- Применение сертификата взвешивания в странах ЕАЭС отменяло бы (запрещало) перевзвешивание транспортного средства на территории государств-участников ЕАЭС и ликвидировало бы коррупционные условия.

Барьеры

- - Ограничения применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) в РФ в части установлении маршрута.
- ФТС России утвердила ограниченный перечень пунктов пропуска на границе РФ для ввоза товаров, перемещаемых в соответствии с Конвенцией МДП 1975 г. многие из которых не находятся на автомобильных трассах федерального значения и никогда не были задействованы для перевозок по процедуре МДП. Это является препятствием для сложившихся транспортно-логистических связей.

Барьеры

- Мы, кыргызстанские предприниматели торговали ЕС и Украины давно. Запрет пропуска санкционных товаров, затруднил торговлю, для нас объезд из-за санкций дорогой
- Когда будут сняты коррупционные сборы с а\м от 1000-2000 руб.

ВНЕШНИЕ ВЫЗОВЫ

- После вступления Кыргызстана в ЕАЭС, обнаружилось, что их рынки закрыты для наших груженых картофелем КАМАЗов, так как потребительские рынки - торговые сети стран ЕАЭС выросли до уровня снабжения через распределительные и логистические центры продукцией высокого качества с низкой себестоимостью.
- Мы за эти годы сильно отстали, не создавали инструменты системной поставки сельхозпродукции на экспорт - ТЛЦ (торгово - логистические центры)
- ТЛЦ осуществляли бы аккумуляцию, хранение, калибровку, мойку, фасовку и стабильную поставку по графику сельхозпродукции, при этом сократили бы расходы до уровня конкурентных цен.

Стратегия экспорта ПКР (2014-17г)

- Констатация:
- Слабая инфраструктура логистики вкупе со слабым потенциалом логистических компаний повышают затраты предприятий экспортного сектора.
- кыргызские товары не могут конкурировать по цене на внешних рынках в т. ч. из-за бремени затрат и неэффективных торговых процедур и слабой транспортной инфраструктуры.
- По оценке АБР 13% стоимость экспорта приходится на транспортные расходы
- **приоритетной** задачей будет создание торгово-логистических центров,
- внести предложения в Правительство Кыргызской Республики:
 - По улучшению инфраструктуры торгово-логистических центров (не исполнено)

СТРАТЕГИЯ развития автомобильного транспорта (МТК ПКР)

Кыргызской Республики

на 2012-2015 годы (Констатация)

- Приоритетные направления развития автомобильного транспорта:
- Строительство логистических центров в Кыргызской Республике, в г.Оше (до 2013 г.) и в г.Бишкеке (2015г.) стоимость одного проекта около 15 млн. \$
- В настоящее время (12году) есть предварительная договоренность в рамках работы ЕврАзЭС о привлечении инвестиций на общую сумму 30 млн. \$
 - для логистического центра в г.Оше (не исполнено)
 - и на втором этапе в г.Бишкеке (не исполнено)

Постановление Правительства КР № 600 от 2015 г.

- "Об утверждении основных направлений создания и развития системы торгово - логистических центров сельскохозяйственной продукции в Кыргызской Республике на 2015-2017 годы".
- Но и оно не реализовано

Политика

- отсутствия долгосрочной политики и формальной работы Министерство транспорта и дорог (МТД) по обновлению подвижного состава, использованию современных методов управления транспортными процессами создали риски и конкурентные преимущества иностранным автоперевозчикам
- не правильная налоговая политика привела автотранспортный рынок страны к раздробленности и к мелко товарности.
- отрасль мелких индивидуальных перевозчиков не в состоянии конкурировать крупными автотранспортными иностранным компаниями, с современными методами управления и мощными финансовыми возможностями

Положительный опыт

- ФТС России ввела страховку с использованием поручительства российских компаний «РОСТЕК» и «Арсенал» для обеспечения таможенного транзита средств по территории России без прохождения процедуры таможенного досмотра транспортных средств
- ГТС КР. могла бы последовать опыту РФ и ввести как дополнительный инструмент таможенного обеспечения - страхование
- ЕАЭС мог бы создать собственную систему таможенного обеспечения рисков

Необходимо

- Создать единое требование параметров габарита и веса автомобильных средств ЕАЭС (приближенный к ЕС) . Внедрить сертификаты взвешивания в странах ЕАЭС
- В целях гармонизации выдачи водительских удостоверений унифицировать образцы и правила выдачи удостоверений
- Для упрощения торговых процедур организовать кыргызско-казахский совместный контроль на ППГ «Ак- тилек» и «Чалдовар»

Предложение

- Для скорейшего развития ТЛЦ как точек роста торговли и экспорта рассмотреть и утвердить отдельную Правительственную программу развития и инвестиций
- Для развития трансграничной электронной торговли создать информационную сеть логистических центров стран ЕАЭС. Цель - оперативное размещение заказов и системная поставка товаров.

Предложение

- В целях значительного увеличения товарооборота, упрощения процедур и для развития транзитных международных транспортных коридоров № 2,3,5 ЦАРЭС проходящих на Юго-западную Азию (отчасти через ППГ «Иркештам») - Иран, Турцию, Афганистан, Таджикистан, Узбекистан и Туркмению разработать Программу развития транзитной инфраструктуры вдоль коридоров

Спасибо