

УДК 339

Мусуралиев Нуртай Нурланович

соискатель уч. степени кандидата эконом. наук

аспирант НИУ «Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулова»

Главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК

г. Москва, Российская Федерация

ORCID: 0009-0006-7416-2602

E-mail: nurtaimusuraliev13@gmail.com**10 ЛЕТ КЫРГЫЗСТАНА В СОСТАВЕ ЕАЭС: ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ****КЫРГЫЗСТАНДЫН ЕАЭБ КУРАМЫНДАГЫ ОН ЖЫЛДЫГЫ:
ТРАНСПОРТ ТАРМАГЫ****10 YEARS OF KYRGYZSTAN IN THE EAEU: TRANSPORT DIMENSION**

Аннотация. Статья анализирует транспортный аспект участия Кыргызстана в ЕАЭС по случаю 10-летия членства страны в евразийском интеграционном проекте. Рассматриваются основные достижения транспортной политики ЕАЭС в контексте Кыргызстана, как внутриконтинентального государства, а также предлагаются рекомендации по дальнейшему развитию и углублению интеграции.

Ключевые слова. ЕАЭС, интеграция, транспорт, логистика, транспортные коридоры, транспортная политика

Аннотация. Бул макалада Евразиялык экономикалык биримдикке (ЕАЭБ) мүчө болгонуна 10 жыл толуу мааракесинде Кыргызстандын транспорттук интеграциясы талданат. Деңизге чыгуусу жок мамлекет катары Кыргызстан үчүн ЕАЭБдин транспорттук саясатынын негизги жетишкендиктери каралып, интеграцияны тереңдетүү жана өнүктүрүү боюнча сунуштар берилет.

Негизги сөздөр: ЕАЭБ, интеграция, транспорт, логистика, транспорттук коридорлор, транспорттук саясат.

Abstract. Marking the 10th anniversary of Kyrgyzstan's membership in the Eurasian Economic Union (EAEU), this article assesses the country's transport integration within the bloc. It evaluates the EAEU's transport policy outcomes for Kyrgyzstan as a landlocked nation and proposes measures to enhance future cooperation.

Keywords. EAEU, integration, transport, logistics, transport corridors, transport policy.

Кыргызская Республика, расположенная в самом центре Евразии, обладает уникальным географическим положением, исторически делающим его естественным связующим звеном между Востоком и Западом. Некогда находившийся на маршрутах Великого шелкового пути, Кыргызстан на

современном этапе вынужден преодолевать особые географические вызовы, связанные с отсутствием выхода к морю и значительной удаленностью от морских торговых путей.

В условиях усиления конкуренции на мировом рынке доступ к портовой инфраструктуре становится ключевым фактором

экономического роста, учитывая, что более 80% международной торговли обеспечивает именно морской транспорт¹. Примечательным является и то, что Кыргызстан расположен в единственном в мире полностью внутриконтинентальном макрорегионе – ни одна из стран Центральной Азии не имеет прямого выхода к мировому океану. Расстояние от Кыргызстана к ближайшему морскому порту (Карачи) превышает 3 тыс. км. Данные факторы напрямую влияют на конкурентоспособность экспорта, делая его более дорогим за счет высоких логистических издержек.

В таких условиях необходимость укреплять транспортную систему и инфраструктурный каркас страны является очевидной. В то же время, не менее важным представляется и участие Кыргызстана в различных транспортных инициативах и экономических объединениях. Наиболее успешным интеграционным форматом (как с точки зрения этапов интеграции, так с точки зрения реальных экономических выгод для участников) на постсоветском пространстве можно с уверенностью назвать Евразийский экономический союз (ЕАЭС).

Путь Кыргызстана к членству в ЕАЭС начался в 2011 году с заявления о готовности приступить к процессу присоединения к Таможенному союзу Беларуси, Казахстана и России. Осенью того же года была учреждена соответствующая рабочая группа из представителей государственных органов Кыргызстана и Евразийской экономической комиссии. За 3-летний период было проведено более десятка заседаний рабочей группы, на которых обсуждались все процедуры, выполнение которых было необходимо для полноценного членства Кыргызской Республики в Таможенном союзе, а позже и в Едином экономическом пространстве.

29 мая 2014 г. в г. Астане президенты Беларуси, Казахстана и России подписали Договор о Евразийском экономическом союзе, а также приняли совместное Заявление о поддержке стремления Кыргызстана стать

полноправным членом ЕАЭС. На этом же заседании была утверждена окончательная редакция «дорожной карты» по присоединению страны к Союзу, которая описывала все шаги и мероприятия, которые предстояло выполнить. Уже 23 декабря 2014 года в Москве был подписан Договор о присоединении Кыргызской Республики к Договору о ЕАЭС. Спустя несколько месяцев - 12 августа 2015 года - Договор о присоединении вступил в юридическую силу, и Кыргызская Республика официально стала пятым членом Евразийского экономического союза.

По прошествии десятилетия можно с уверенностью заявить, что вступление в ЕАЭС дало Кыргызстану много преимуществ – общий рынок, единая система таможенного регулирования и, конечно, упрощенный доступ к транспортной инфраструктуре партнеров по Союзу. Два из пяти членов ЕАЭС, Россия и Казахстан, располагают собственным торговым флотом. В России насчитывается более 60 морских портов. Казахстан, хоть и не имеет выхода к океану, обладает портовой инфраструктурой на внутриконтинентальном Каспийском море, которое играет ключевое значение в таких международных транспортных коридорах, как Север-Юг, ТРАСЕКА и Транскаспийский международный транспортный маршрут.

Говоря о транспортной политике ЕАЭС, стоит отметить, что в соответствии с разделом XXI Договора о ЕАЭС в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, которая основывается на гармонизации законодательства и сотрудничестве государств-членов на базе общих подходов. Основная ее цель – это формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг². Так, Союзная транспортная политика значительно упростила грузовые перевозки между государствами-членами ЕАЭС.

В части автомобильного транспорта грузовые перевозки по территории стран Союза стали осуществляться без необходимости получения разрешений, а транс-

¹Морской транспорт во времена поликризиса. Записка секретариата ЮНКТАД. 2024. С. 3. [Электронный ресурс] - URL: https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d32_ru.pdf

²Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.) [Электронный ресурс] // Консультант-Плюс. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

портный контроль (проверка соответствие весогабаритных параметров) перестал осуществляться на пропускных пунктах между государствами ЕАЭС, и был полностью перенесен на внешнюю границу Союза. Эти меры значительно улучшили условия для транспортных компаний Кыргызстана. В целях снижения порожнего пробега, а вместе с тем

и дальнейшего повышения эффективности грузового автотранспорта в 2015 г. главами государств Союза была принята так называемая Программа каботажных автомобильных перевозок³. Ее реализация позволит перевозчикам Кыргызстана выполнять грузовые перевозки между пунктами, которые располагаются на территории партнеров по ЕАЭС.

Схема 1. Автомобильные перевозки грузов на условиях III и IV этапов Программы каботажных перевозок.



Источник: Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК.

Значимая работа была проведена в части сближения показателей допустимых масс, габаритов и нагрузок на ось транспортных средств в государствах-членах Союза. В случае действия в одном из государств-членов ЕАЭС более низких весогабаритных параметров перевозчикам требуется получение дополнительного специального разрешения. В целях гармонизации национальных весогабаритных норм грузовых транспортных средств и упрощения грузовых перевозок в

декабре 2024 г. было подписано Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов ЕАЭС, включенным в евразийские транспортные коридоры⁴.

Железнодорожный транспорт также занимает важное место в транспортной системе Кыргызстана, и его роль будет лишь возрастать, учитывая реализуемые инфраструктурные проекты, нацеленные на объе-

³Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13 «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_179433/

⁴Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры (подписано 12.12.2024 в Москве) [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_493604/

динение разрозненных участков железнодорожных магистралей на севере и юге страны. Проекты железных Китай–Кыргызстан–Узбекистан, а также Балыкчы–Кочкор–Кара–Кече–Макмал позволят не только решить историческую проблему Кыргызстана, но и открывают окно возможностей в логисти-

ческом плане. Это значительно повлияет на транзитные возможности не только Кыргызстана, но и Союза в целом, так как позволит создать еще один дополнительный маршрут с территории стран ЕАЭС в КНР, который является ключевым торговым партнером евразийской «пятерки».

Таблица 1. Структура грузооборота и грузоперевозок в Кыргызстане в 2024 г.

Грузооборот, млн т-км			
Всего	ЖД	Авто	Авиа
2863	1080	1531	252
100%	37,7%	53,5%	8,8%
Грузоперевозки, млн т			
Всего	ЖД	Авто	Авиа
53,6	9,2	44,4	0,04
100%	17%	82,8%	<1%

Источник: составлено автором на основе статистических данных ЕЭК.

Железная дорога в рамках транспортной политики ЕАЭС – это направление, по которому удалось добиться значительных успехов, самый очевидный из которых касается тарификации на услуги железнодорожного транспорта. В соответствии с пп. 8 и 13 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Приложение № 2 к приложению № 24 к Договору о ЕАЭС) в ЕАЭС применяются так называемый унифицированный тариф.

До вступления Кыргызстана в ЕАЭС при железнодорожных перевозках грузов в сообщении с другими постсоветскими странами тариф рассчитывался на основе тарифной политики СНГ в соответствии с Тарифным Соглашением от 17 февраля 1993 г. После же присоединения к Договору о ЕАЭС, стал применяться унифицированный тариф, который распространяется на следующие перевозки:

- между государствами Союза (из Кыргызстана в Казахстан);
- между государствами через территорию другого государства ЕАЭС (из Кыргызстана в Россию через Казахстан);
- между территориями одного государства с участием железных дорог другого государства ЕАЭС или третьего государства (из Бишкек в Ош через Казахстан и Узбекистан);
- с территории одного государства через территорию другого государства в третьи страны через морские порты государств ЕАЭС и в обратном направлении (например, из Кыргызстана через морские порты Казахстана в Иран)⁵.

Последний случай особенно важен для Кыргызстана, так как он позволяет перевозить внешнеторговые грузы до портов партнеров по ЕАЭС по сниженному тарифу. Стоит отметить, что унифицированный тариф в рамках ЕАЭС в отдельных случаях ниже тарифа СНГ в 2-2.5 раза⁶. Таким образом, скоорди-

⁵Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Приложение № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике) // Консультант-Плюс [Электронный ресурс] - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/b3e81df236f3bfb1e9e4b346213b7fab0d287b1b/

⁶Рассчитано автором с помощью программы «Магистраль» на основе перевозки каменного угля по маршрутам Кыргызстан-Беларусь, Кыргызстан-Литва.

нированная (согласованная) транспортная политика Союза в части железнодорожного транспорта позволяет значительно сокращать логистические расходы и производителям из Кыргызстана при экспорте своей продукции, и импортёрам товаров из Армении, Беларуси, Казахстана и России. Если же сравнивать показатели транспортной отрасли (автомобильные и железнодорожный виды транспорта) Кыргызстана за 2014 г., т.е. до вступления в ЕАЭС, и данные за 2024 г., то по грузообороту (произведение массы перевезенных грузов и расстояния перевозки) рост составил 21,8%, а по грузоперевозкам – 85,5%⁷. При этом, нужно учитывать, что на рассматриваемый период пришелся сначала кризис, связанный с пандемией коронавируса, а позже и разрыв многих цепочек поставок из-за санкционного давления на Беларусь и Россию.

Крайне актуальным представляется и аспект цифровой трансформации для дальнейшего углубления интеграции в рамках ЕАЭС и повышения эффективности транспортных компаний Кыргызстана. В рамках Союза проводится пилотный проект по внедрению электронной международной автомобильной накладной e-CMR с учетом итогов «пилота» по трансграничному электронному обмену между Беларусью и Россией⁸. В сфере железнодорожного транспорта партнеры Кыргызстана по ЕАЭС уже активно обмениваются железнодорожными накладными СМГС в электронном формате, в частности

железные дороги Беларуси, России и Казахстана большинство перевозок оформляют именно по безбумажной технологии.

В этой связи Кыргызстану необходимо активизировать работу по выполнению всех необходимых процедур по присоединению к трансграничному электронному документообороту с партнерами по ЕАЭС. В первую очередь, речь идет о внедрении электронной цифровой подписи и определении национального оператора, который будет выступать в качестве доверенной третьей стороны, способной подтверждать действительность электронных подписей для трансграничного обмена юридически значимыми документами. Это в значительной мере позволит сократить время проверки транспортных документов, что в свою очередь снизит издержки при осуществлении транспортных и контрольно-надзорных процедур.

Целесообразным видится также координация усилий в сфере развития транспорта между различными интеграционными форматами и проектами. Объединение потенциалов ЕАЭС, Шанхайской организации сотрудничества, программы КНР «Один пояс – один путь», Центральноазиатского экономического сотрудничества и работы, проводимой по развитию определенных транспортных коридоров (Север-Юг, ТРАСЕКА, Транскаспийский транспортный маршрут) может выступить сильным импульсом в дальнейшем развитии транспортной системы как самого Кыргызстана, так и евразийского пространства в целом.

Список использованных источников и литературы

1. Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.) [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/
2. Евразийская экономическая интеграция: теория и практика: учебное пособие. - Москва: Проспект, 2023. [Электронный ресурс] URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/c9e/Evraziyskaya-ekonomicheskaya-integratsiya-uchebnik.pdf>.
3. Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2025. – 145 с.

⁷Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2025. – с. 101.

⁸В ЕАЭС приступили к проведению пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЕЭК. – 2025. – 12 мая. – URL: <https://eec.eaeunion.org/news/v-eaes-pristupili-k-provedeniyu-pilotnogo-proekta-po-primeneniyu-elektronnykh-mezhdunarodnykh-transp/>

4. Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2019. – 199 с.
5. Морской транспорт во времена поликризиса. Записка секретариата ЮНКТАД. 2024. С. [Электронный ресурс] - URL: https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d32_ru.pdf
6. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2030 года, утв. Указом Президента Кыргызской Республики № 178. [Электронный ресурс] URL: <https://www.gov.kg/files/news/froala/dd08061311362a4faa610d681b49a92ae4f73a55.pdf>
7. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. [Электронный ресурс] URL: <https://eec.eaeunion.org/>
8. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13 «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_179433/
9. Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры (подписано 12.12.2024 в Москве) [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_493604/.
10. Барыкин С.Е., Бойко И.А., Островская Н.В. Анализ развитости транспортной инфраструктуры Кыргызстана в целях международной интеграции // Глобус. 2020. №6 (52). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-razvitosti-transportnoy-infrastruktury-kyrgyzstana-v-tselyah-mezhdunarodnoy-integratsii>.
11. Глазьев С.Ю. О стратегических направлениях развития ЕАЭС. ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: экономика, право, политика. 2020;(1):11-30.
12. Пак Е. В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики / Е. В. Пак // Международная аналитика. – 2025. – Т. 16, № 1. – С. 20-38.
13. Шербекова А.А., Ысыраилова Ж. Б. Развитие принципов транспортной логистики кыргызской республики // Экономика и бизнес: теория и практика. 2024. №3-2 (109). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-printsipov-transportnoy-logistiki-kyrgyzskoy-respubliki>.