

УДК:339.564

Дооранов А.П., к.э.н.

Долотбакова А.К., к.э.н.

факультет управления и бизнеса

Кыргызского национального университета им.Ж.Баласагына

РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В РОСТЕ ЭКСПОРТА СТРАНЫ

Аннотация: в данной статье проведен анализ условий и административных процедур внешней торговли. Определена роль логистики в повышении экспорта продукции кыргызских компаний. Подняты проблемы логистики в продвижении экспорта. Предложен механизм принципа «единого окна» при проведении внешнеторговых операций.

Ключевые слова: внешняя торговля, логистика, экспорт, экспортные операции, транспортные операции.

Dooranov A.P, Ph.D.

Dolotbakova A.K, Ph.D.

Business and Management Faculty

Kyrgyz National University im. Zh. Balasagyna

THE ROLE OF LOGISTICS TECHNOLOGY IN THE GROWTH OF EXPORTS

Abstract: This article analyzes the conditions and administrative procedures for foreign trade. The role of logistics in enhancing exports of Kyrgyz companies. Raised logistics problems in export promotion. The mechanism of "single window" principle in foreign trade transactions.

Key words: foreign trade, logistics, export, export operations, transport operations.

Кыргызстан по показателям легкости ведения внешней торговли занял 182-е место за 2014 г. и существенно уступает показателям многих стран, в том числе ряда торговых партнеров. Не лучше положение дел и по показателю эффективности логистики, где Кыргызстан занимает 91-е место из 155-и стран, согласно исследованию Всемирного банка за 2012 г. (табл. 1).
Таблица 1 - Индекс эффективности логистики отдельных стран Центральной Азии за 2012 г.

	Ранг	Тамож. и др. органы	Инфраструктура	Организация межд. перевозок	Компетентность сектора логистики	Отслеживание движ. грузов	Своевременность доставки
КНР	27	3,16	3,54	3,31	3,49	3,55	3,91
Казахстан	62	2,38	2,66	3,29	2,60	2,70	3,25
Узбекистан	68	2,20	2,54	2,79	2,50	2,96	3,72
Азербайджан	89	2,14	2,23	3,05	2,48	2,65	3,15
Кыргызстан	91	2,44	2,09	3,18	2,37	2,33	3,10
Таджикистан	131	1,90	2,00	2,42	2,25	2,25	3,16

Источник: Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. World Bank, 2012.

Индекс

эффективности логистики оценивает уровень торговой логистики страны, используя соответствующие показатели таможенных и других экспортно-импортных процедур, качество услуг логистики, состояние инфраструктуры и др. Страна с более высоким индексом эффективности логистики имеет более низкие затраты на ведение торговых операций и лучшие результаты в транспортировке товаров [1].

Логистические цепочки связывают географически удаленных партнеров и являются необходимым условием для существования фирм, оперирующих на международном рынке. Для кыргызских фирм осуществляющих экспорт качественная логистика будет, кроме всего прочего, означать улучшение доступа на международные рынки. Улучшение качества услуг логистики имеет важное значение для повышения конкурентоспособности кыргызских компаний, нахождения ими своей ниши на региональных рынках. Так, встраивание продукции, произведенной в

Кыргызстане, в международные производственные цепочки, практически невозможно без качественной логистики, обеспечивающей поставки точно в срок.

Как показывают различные исследования и опросы предпринимателей, осуществляющих экспортные операции, несмотря на принимаемые меры по улучшению деловой среды, в стране все еще продолжают иметь место серьезные административные барьеры для бизнеса. В их числе чрезмерное вмешательство контролирующих агентств, ненужные лицензии и разрешения, непоследовательное выполнение и интерпретация законов и правил, коррупция и неофициальные поборы, недостаточный институциональный потенциал правительственных учреждений.

В Кыргызстане сложилась сложная и нескоординированная система администрирования процедур внешней торговли. Количество необходимых документов, процедур (разрешительных подписей) и дней для прохождения этих процедур в два-три раза превышает их количество в странах – торговых партнерах Кыргызстана, и в странах с более либеральным торговым режимом.

Так, в докладе Всемирного банка дается сравнительный анализ ключевых факторов делового климата по различным странам. В том числе представлены показатели, отражающие эффективность ведения внешней торговли. Как видно из данных табл.2, хотя показатели Кыргызстана в этой области несколько улучшились за последний год, тем не менее, рейтинг страны остается далеким от средних показателей [3].

Таблица 2 - Показатели по внешней торговле за 2010-2012 гг. по Кыргызстану

	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Рейтинг		183	154
Расходы на транспортировку одного контейнера при экспорте (US\$)	2 500	3 000	3 000
Расходы на транспортировку одного контейнера при импорте (US\$)	2 450	3 250	3 250
Количество документов при экспорте	13	13	7
Количество документов при импорте	13	13	7
Время доставки при экспорте (дней)	64	64	63

Время доставки при импорте (дней)	75	75	72
-----------------------------------	----	----	----

Источник: Doing Business 2010. World Bank, 2009.

В то же время показатели Кыргызстана существенно уступают показателям многих стран, в том числе ряда торговых партнеров (табл. 3).

Таблица 3 - Индикаторы по внешней торговле по отдельным странам СНГ

	Количество документов при экспорте	Время доставки при экспорте (дней)	Расходы на транспорт одного контейнера при экспорте (US\$)	Количество документов при экспорте	Время доставки при импорте (дней)	Расходы на транспорт одного контейнера при импорте (US\$)
Кыргызстан	7	63	3 000	7	76	3 250
Казахстан	11	89	3 005	13	76	3 055
Молдова	6	32	1815	7	35	1 945
Россия	8	36	1 850	13	36	1 850
Таджикистан	10	82	3150	10	83	4 550
Украина	6	31	1 230	10	36	1 430

Источник: Doing Business 2010. World Bank, 2012.

Сроки получения полного пакета необходимых сертификатов и разрешений, включая таможенное оформление, могут составлять при импорте – от 14 до 30 дней, при экспорте – до 15 дней. Все это трансформируется в рост издержек в виде роста затрат по обслуживанию заемных средств, удлинению платежных циклов, роста логистических затрат (простой транспорта, затраты по хранению товара и т.д.) экспортеров и импортеров. В конечном итоге эти издержки включаются в стоимость товара и перекладываются на конечных потребителей. Низкий рейтинг страны в отчетах Всемирного банка DoingBusiness по показателям администрирования внешней торговли свидетельствует о существующих проблемах и трудностях, которые являются сдерживающим фактором для повышения эффективности торговых операций.

В частности, проблемы, с которыми сталкиваются предприниматели при получении необходимых документов для таможенного оформления экспорта, включают следующее:

- отсутствие доступа к информации о порядке прохождения процедур, сроках, месте и тарифах на оплату услуг, особенно в отдаленных регионах республики;
- отсутствие обмена информацией между вовлеченными органами и организациями, что приводит к тому, что предприниматель вынужден «бегать» от одной инстанции к другой, чтобы ускорить процедуры оформления документов;
- административные сложности при взаимодействии подразделений внутри одного органа или организации (отдаленность, несовпадение режима работы, необходимость получения нескольких подписей и т.д.);
- место оплаты за услуги находится далеко от места получения услуги;
- требование одного и того же пакета документов (регистрационных и учредительных);
- неоправданно большое количество запрашиваемых документов, требование которых не входит в компетенцию данного государственного органа;
- часто фактическое отсутствие представителей государственных контролирующих органов на пунктах пропуска.

Существующие административные процедуры в сфере внешней торговли базируются на физическом присутствии заявителя, личном контакте предпринимателя с представителями соответствующих органов и организаций, что создает условия для коррупции. Исходя из сложившейся ситуации в сфере регулирования внешнеторговых процедур основными направлениями государственной политики в сфере внешней торговли были определены:

- упрощение и оптимизация административных процедур внешней торговли;
- внедрение механизма «единого окна», позволяющего стандартизировать информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся внешней торговли. В ходе реализации данного решения правительством в последнее время был принят ряд нормативных актов, направленных на сокращение

количества документов, которые предприниматели предоставляют при получении сертификатов и другой разрешительной документации на экспорт (импорт), а также сроков их выдачи. Так, Минздрав сократил 13 из 20 документов, органы по сертификации 3 из 8 документов; Торгово-промышленная палата Кыргызской Республики сократила на 60 процентов количество требуемых документов для получения сертификата о происхождении товара; произошло сокращение списка лицензируемых товаров (драгоценные камни и лекарственные средства). Однако наиболее важным шагом в упрощении административных процедур и обеспечении конкурентоспособности страны в сфере внешней торговли является внедрение механизма «единого окна», далее ЕО. Для создания этого механизма правительством года была утверждена Концепция внедрения принципа «единого окна» в сфере внешней торговли, и одобрено технико-экономическое обоснование проекта внедрения принципа «единого окна» в сфере внешней торговли.

Внедрение ЕО позволило достичь также следующих целей:

- обеспечение предсказуемости и законности всех регуляторных требований вовлеченных органов и организаций, прозрачности централизованного доступа к информации в сфере регулирования внешней торговли;
- обеспечения эффективного взаимодействия государственных органов с участниками внешнеэкономической деятельности;
- сокращение временных и финансовых затрат, необходимых на получение соответствующих документов;
- проведение оплаты пользователями ЕО в одном месте за полученные разрешительные документы.

Как видно из показателей, представленных выше, страны Центральной Азии по времени стоимости транспортировки уступают многим соседним странам и уровень логистических издержек в стране и регионе является одним из самых высоких в мире. Согласно расчетам АБР, в Кыргызстане транспортные расходы составляют 13 процентов от объема экспорта и 10

процентов от импорта. В Центральной Азии это самый высокий показатель после Таджикистана. По данным Lauri Ojala, в Центральной Азии другие логистические затраты, связанные с экспортом и импортом, составляют 7-10 процентов от объема экспорта и 5-8 процентов от импорта. В целом, общие логистические затраты в торговле по Кыргызстану оцениваются в 21,5 процента от объема экспорта и 17 процентов от импорта.

Приведенные выше показатели намного превышают средний международный уровень. Так, общие транспортные затраты от объема импорта в Азии оцениваются в 8,4 процента, и в среднем в мире – 6,1 процента. Среди причин высоких затрат на транспорт и логистику следует отметить как удаленность стран от глобальных и региональных рынков, сложности с осуществлением транзита и состояние физической инфраструктуры, так и качество проводимой политики, сложную и нескоординированную систему администрирования процедур внешней торговли, а также недостатки в развитии сектора логистики.

В связи с тем, что Кыргызстан, как и другие страны Центральной Азии не имеет выхода к морю, расстояние до ближайших морских портов составляет более 3000 км, это мешает интегрироваться с мировыми рынками. Кроме того, Кыргызстан вынужден во внешней торговле со странами, не имеющими с ним общей границы, использовать территории соседних государств для транзита при транспортировке грузов наземными видами транспорта. Поэтому необходимо сконцентрировать внимание на улучшении физической инфраструктуры, совершенствовании политики и процедур, эффективности сектора логистики.

В Кыргызской Республике протяженность железных дорог составляет 423,5 км, а автодорог 2 242 км. При этом на автодороги приходится 95% общего объема грузоперевозок. По сравнению с автодорогами активы и оборудование железнодорожного транспорта в стране находятся в относительно лучшем состоянии, благодаря более хорошему техническому обслуживанию и менее интенсивному использованию. Однако возможности

доставки грузов этим видом транспорта ограничены: обе имеющиеся железнодорожные ветки тупиковые и при транспортировке грузов с севера на юг и обратно требуется прохождение через Казахстан и Узбекистан.

По плотности железных дорог на 100 кв. км территории Кыргызстан уступает большинству стран Центральной Азии. Хотя плотность автодорог в стране достаточно высокая, состояние поверхности автодорожных сетей в стране быстро ухудшается. Одна из причин этого чрезмерное воздействие от грузового транспорта, который, чтобы получить максимальную прибыль, зачастую бывает перегружен. Средства бюджета, затрачиваемые на транспорт, составляют только 20 процентов от требуемой суммы, и поэтому ежегодно из-за чрезмерного износа теряется 200 км автодорог. Автодороги на высокогорных территориях изнашиваются даже быстрее из-за холодных погодных условий. Ухудшение состояния поверхности автодорожных сетей происходит также в результате нехватки ресурсов на ремонт автодорог.

Существует крайняя необходимость в дополнительных инвестициях для усовершенствования существующих и строительства дополнительных дорог. В этих целях, при финансовой и технической помощи международных организаций и, прежде всего АБР, в стране осуществляется ряд инвестиционных проектов.

Сектор автоперевозок в Кыргызстане состоит из большого числа мелких компаний и лишь несколько компаний смогли достичь сравнительно больших размеров, имея в своем составе более сотни грузовиков. При этом такие предприятия включают в свой состав и водителей, которые одновременно являются владельцами грузовиков. В таких условиях данное предприятие выступает как холдинговая компания и обычно выполняет функции заключения контрактов и ведения документации, в то время как водители несут ответственность за перевозку грузов и состояние своих грузовиков[4].

Каждый водитель имеет патент на перевозку грузов в качестве индивидуального предпринимателя и может работать как для конкретной

компаний, так и по отдельным заказам. Многие предприниматели являются владельцами старых грузовиков, произведенных в России или Белоруссии, чаще всего возрастом более 10 лет. Предприниматели с лучшими финансовыми возможностями используют сэконд-хэнд грузовики и трейлеры, произведенные в Европе.

Как отмечено выше, сектор логистики характеризуется множеством мелких предприятий, которые имеют слабую финансовую базу и предоставляют ограниченный перечень услуг. Такая ситуация главным образом объясняется низким барьером вхождения в индустрию логистики и способом приватизации бывших государственных транспортных компаний. Высокая конкуренция по цене, которую создали эти два фактора, привела к недостаточной прибыльности для большинства предприятий, а слабые финансовые возможности вынуждают большинство логистических служб использовать старые и неэффективные грузовики. Это приводит к высоким затратам и создает повышенные риски аварий и повреждений транспортных средств. Практически отсутствуют крупные предприятия, которые могли бы обеспечить весь пакет логистических услуг, включая складирование, перегрузку, обработку грузов и другие услуги с применением наиболее прогрессивных технологий, а также услуги страховки и таможенного оформления. У большинства компаний нет серьезного опыта осуществления мульти-модальных перевозок, недостаточный уровень контейнерных перевозок, нет специалистов в логистике с опытом осуществления современных видов международной торговли.

Экспертами отмечается низкий уровень использования механизации, автоматизации и компьютеризации на пунктах пересечения границ, складах и хранилищах. Большая часть процессов загрузки и разгрузки, хранения и перемещения осуществляется вручную. Важный вид услуги, который очень слабо представлен на рынке услуг в стране, это консолидированная или «пакетная» перевозка – транспортировка груза, объемом меньше, чем полная загрузка контейнера или грузового транспорта. Подобные транспортные

услуги широко распространены в развитых странах. Эта услуга заключается в консолидировании груза от разных экспортеров, которые не имеют достаточной партии товаров для полной загрузки контейнера. Грузы малых объемов собираются у грузоотправителей на таможенных терминалах. Эти партии консолидируются в контейнер или грузовой прицеп и переправляются на таможенные терминалы приема грузов. Развитый рынок таких услуг позволяет грузоотправителям выбирать оптимальный объем и частоту перевозок, что приводит к установлению оптимальных цен на логистические услуги и улучшению качества услуг. Отсутствие услуг по консолидированной перевозке грузов приводит к росту издержек при экспорте и импорте и снижению конкурентоспособности бизнеса, в первую очередь, для малых и средних предприятий. Ряд перевозчиков, специализирующихся на международных перевозках, оперируют в рамках транзитной системы гарантий TIR. Количество грузовиков в стране, используемых в рамках системы TIR, постоянно увеличивается. Таблица 4 показывает рост числа книжек МДП, выданных International Road Union национальной ассоциации в Кыргызстане по сравнению с другими странами Центральной Азии.

Таблица 4 - Книжки МДП, выданные International Road Union национальной ассоциациям

	2000 г.	2001 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Кыргызстан	100	550	4 900	6 250	11 450	18 100	17 050
Россия	236 800	192 800	375 650	424 000	499 900	660 900	696 600
Казахстан	10 400	9 100	17 000	19 600	32 650	39 050	32 150
Таджикистан	-	0	40	50	300	500	400
Узбекистан	900	600	2 400	1 800	4 500	7 000	5 000

Источник: International Road Union.

Система TIR позволяет уменьшить простои при пересечении границы, поскольку разрешает транспортировку груза из страны-отправителя до страны-получателя груза, пересекая транзитные страны, без прохождения обычных таможенных процедур при каждом пересечении границы. Данная система может быть использована при всех видах перевозок, в случае если хотя бы один из этапов перевозки осуществлялся на автодорогах. Она позволяет снизить транспортные расходы, количество требуемых

документов, количество проверок, улучшить безопасность, гарантирует оплату таможенных пошлин и более эффективное использование труда работниковтаможни[2].

Автоперевозчики в Кыргызстане имеют две ассоциации: Национальную ассоциацию перевозчиков и Ассоциацию международных автоперевозчиков (АСМАП). АСМАП выступает в качестве представителя, выдающего гарантийные книжки МДП в рамках системы TIR.

Транзитные перевозки грузов в стране осуществляются преимущественно по автодорогам (рис. 1).

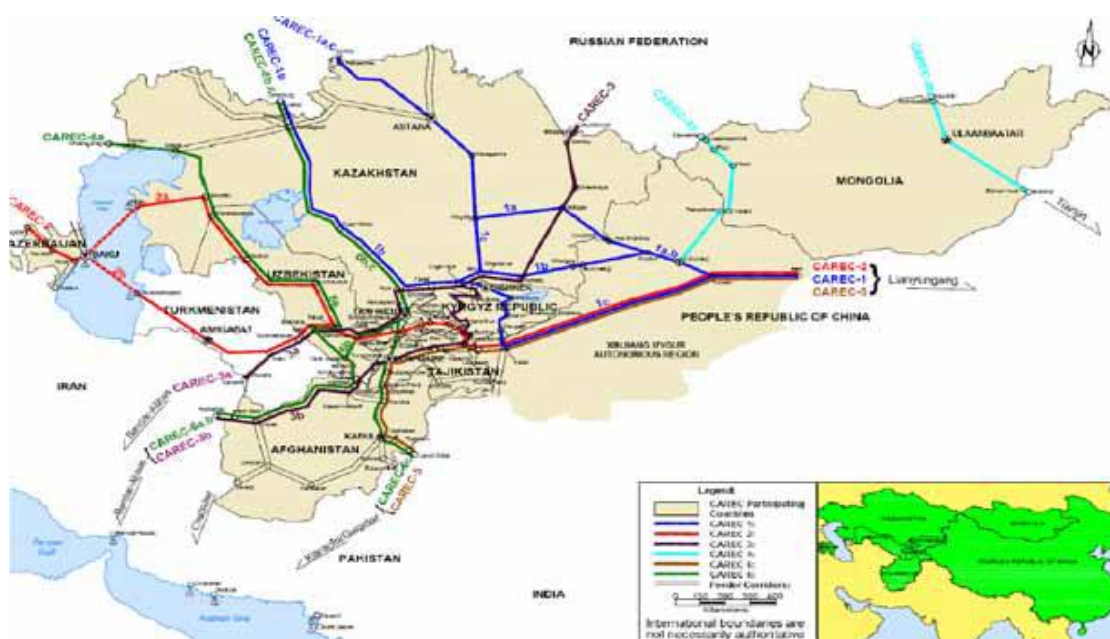


Рис. 1. Карта транспортных коридоров ЦАРЭС. *Источник: CARECTradeandTransportFacilitationStrategy, ADB, 2012.*

В последние годы значительно вырос транзит грузов через переходы на границе с КНР Торугарт (транспортный коридор ЦАРЭС-1) и Иркештам (транспортный коридор ЦАРЭС-2). Поток транзитных грузов может увеличиться, однако необходимо, чтобы существующие препятствия и трудности по этим направлениям были устранены. Основные проблемы связаны с неэффективными процедурами пересечения границ, слабой дорожной инфраструктурой и недостаточным уровнем логистических и других услуг.

Все транзитные коридоры через Кыргызстан являются мультимодальными. Из одобренных в рамках программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) транзитных коридоров четыре – ЦАРЭС 1-с, 2, 3-в и 5 – проходят через территорию Кыргызстана. В стране существует ограниченное число логистических центров, имеющих контейнерные терминалы. Сюда можно отнести контейнерный двор на станции железной дороги «Аламедин» в г. Бишкек и также соответствующие мощности, позволяющие оперировать 20- и 40-футовыми контейнерами на станции в г. Ош, контейнерный двор в г. Балыкчи, который принадлежит Kumtor Operating Company.

Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики одним из основных приоритетов на ближайшие годы определило улучшение состояния важнейших транзитных дорог страны (табл.5, прил. 1).

Низкие показатели логистики, в том числе длительные сроки доставки грузов, во многом связаны с процессом движения через границы, так как основные задержки и дополнительные затраты возникают на пунктах пересечения границ (ППГ). Так, исследование рабочей группы по транспорту и пересечению границ программы СПЕКА показало, что автомобили с грузом при движении из Бишкека (Кыргызстан) в Новосибирск (Россия) затратили одну треть своего времени в пути на каждом из ППГ на кыргызско-казахской и казахско-российской границе. Кроме того, 63 процента всех расходов, затраченных во время поездки, приходится на ППГ. Большую часть этих расходов составляют неофициальные платежи [1, с.38].

Таблица 5 - Основные транзитные коридоры Кыргызстана

<i>Транспортные коридоры</i>	<i>Протяженность (км)</i>	<i>Объем финансирования млн долл. США</i>	<i>Процент выполнения</i>	<i>Дата завершения</i>
Бишкек – Ош	672	230,0	100	2007 г.
Бишкек – Георгиевка	16	7,0	100	2007 г.
Бишкек – Нарын – Торугарт	539	390,0	8,2	2014 г.
Тараз – Талас – Суусамыр	199	28,3	13	2013 г.
Ош – Сары-Таш – Иркештам	258	158,0	46	2012 г.
Ош – Исфана	385	15 млн евро 60 млн долл	42 6	2012 г.

Сары-Таш – Карамык – Джергитал	142	48,6	40,6	2012 г.
--------------------------------	-----	------	------	---------

Источник: Годовой отчет Министерства транспорта и коммуникаций КР за 2012 г.

На задержки и дополнительные затраты при пересечении границы серьезное влияние оказывает состояние имеющейся инфраструктуры на ППГ. В настоящее время на границах с четырьмя соседними странами имеется около 40 пунктов пересечения границ. Существующее на ППГ оборудование оценивается как устаревшее и Государственная таможенная служба планирует осуществлять меры по улучшению состояния инфраструктуры на двух-трех ППГ ежегодно.

В последние годы при финансовой помощи международных организаций и двусторонних доноров была проведена модернизация ряда ППГ, в том числе таможенных пунктов «Ак-Жол» и «Кара-Суу» (при содействии программы ВОМСА), пунктов «Достук» (МОМ) и «Ак-Тилек» (правительство США). Модернизация данных пунктов позволила значительно улучшить обслуживание торговых потоков и пассажиров. В то же время, характеристики и спецификации установленного оборудования и их функциональность на указанных пунктах отличаются, поскольку модернизация проводилась разными организациями. Это свидетельствует об отсутствии единого подхода при проектировании развития таможенных пунктов. Поскольку эта работа только начинается, очевидно, необходимо разработать типовой проект ППГ, который бы учитывал требования, предъявляемые к функционированию данных пунктов. Разработка типового проекта ППГ может быть предусмотрена в качестве компонента одного из проектов технической и финансовой помощи международных доноров.

Приложение 1

План мероприятий по реализации Стратегии развития транспорта и коммуникаций КР на 2012-2015 годы

№	Мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	Ожидаемые результаты	Ответственные исполнители
1. Совершенствование нормативной правовой базы					
1	Доработка и внесение в Жогорку Кенеш Кыргызской Республики проекта Закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте»	Январь 2013 г.	В рамках средств государственного бюджета	Приведение в соответствие с современными требованиями правового регулирования деятельности на автотранспорте. Принятие Закона Кыргызской Республики	МТиК

2	Разработка и внесение: а) в ЖогоркуКенеш Кыргызской Республики - проекта Закона Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в Закон Кыргызской Республики «О таможенном тарифе Кыргызской Республики»	Октябрь 2013 г.	В рамках средств государственного бюджета	Принятие нормативного правового акта, способствующего обновлению и пополнению парка страны новыми пассажирскими и грузовыми автотранспортными средствами, в части установления льготных таможенных тарифов на ввоз новых автобусов большой и средней вместимости и грузовых автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, а также транспортных средств с альтернативными бензину видами топлива.	МТик, МЭАП, ГТС
	Принятие постановления Правительства Кыргызской Республики				
	б) в Правительство Кыргызской Республики - проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Инструкции о перемещении товаров и автотранспорта через государственную границу Кыргызской Республики физическими лицами» от 31.12.04 г. № 976			Принятие постановления Правительства Кыргызской Республики	
3	Разработка проектов Положения о проведении открытых конкурсов на определение автоперевозчика для обслуживания пассажиров на маршрутах, Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике, Правил перевозки грузов автомобильным транспортом в Кыргызской Республике	Январь 2013 г.	В рамках средств государственного бюджета	Принятие и реализация Положения по проведению открытых конкурсов на обслуживание автобусных маршрутов.	МТик, автотранспортные организации, автовокзалы (по согласованию)
				Повышение качества и безопасности пассажирских и грузовых перевозок. Принятие Положения и правил	
2. Совершенствование и реформирование системы государственного регулирования автотранспортной отрасли					
4	Проведение функционального анализа структурных подразделений автотранспортного сектора Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики	Январь 2013 г.	В рамках средств государственного бюджета	Оптимизация структуры подведомственных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.	МТик
				Сокращение структурных подразделений и принятие постановления Правительства Кыргызской Республики	
5	Изучение вопроса о создании научно-технического центра по разработке проектов нормативных правовых актов, технических регламентов и стандартов, регулирующих дорожно-транспортную отрасль	Апрель 2013 г.	В рамках средств государственного бюджета	Проведение научно-исследовательских работ по проектированию, стандартизации и правовому обеспечению дорожно-транспортного комплекса.	МТик
				Подготовка обоснования по созданию центра	
6	Содействие созданию сети диагностических центров по проведению технического осмотра автотранспортных средств в соответствии с Законом Кыргызской Республики «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств»	2012-2015 гг.	Инвестиции	Повышение технического состояния автотранспортных средств, обеспечение безопасности перевозок.	МЭАП, МТик
				Создание базы данных по диагностическим центрам.	
				Принятие НПА.	
				Наличие диагностических центров	
3. Развитие международного сотрудничества					
7	Проработка вопроса о целесообразности присоединения Кыргызской	Июль 2013 г.	В рамках средств государственного бюджета	Интеграция международных перевозок, укрепление экономических отношений с зарубежными странами.	МТик, МИД

	Республики к Европейскому Соглашению (ЕСТР).			Выход кыргызских автоперевозчиков на международные рынки.	
				Принятие НПА	
4. Развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры.					
<i>Совершенствование рынка автотранспортных услуг</i>					
8	Развитие инфраструктуры транспорта, модернизация станционных сооружений, ремонт дорог	2012-2015 гг.	В рамках средств государственного бюджета, инвестиции	Развитие услуг общественного транспорта. Создание автокасс, модернизация автовокзалов, автостанций. Ремонт до 500 км дорог в год. Строительство и ремонт 3-4 мостов в год	МТиК, МГА, исполнительные органы местного самоуправления
9	Развитие придорожного сервиса транспортных услуг и перевозок для повышения транзитного потенциала республики	2012-2014 гг.	За счет собственных средств заинтересованных сторон, инвестиции	Повышение транзитного потенциала, развитие сопутствующих услуг, туризма. Места для отдыха водителей и пассажиров. Открытие автобусных маршрутов	МТиК, МГА, исполнительные органы местного самоуправления
5. Обновление и пополнение парка автотранспортных средств					
10	Привлечение инвестиций и технической помощи для обновления и пополнения парка автотранспортных средств (пассажирских, грузовых и специальных)	2012-2015 гг.	Инвестиции, техническая помощь, собственные средства предприятий	Обновление и пополнение парка автотранспортных средств для удовлетворения потребностей населения. Приобретение автобусов и троллейбусов, и снижение уровня риска аварийных ситуаций на автодорогах	МТиК, исполнительные органы местного самоуправления
11	Создание условий для ввоза новых пассажирских и грузовых автотранспортных средств с низким коэффициентом выброса парниковых газов и ввоза транспортных средств на альтернативных видах топлива (биогаз, биодизель, природный газ и др.) и электромобилей	2013-2015 гг.	В рамках средств государственного бюджета	Обновление и пополнение парка автотранспортных средств для удовлетворения потребностей экономики и населения в перевозках пассажиров и грузов. Сокращение выбросов парниковых и других вредных газов. Наличие в республике транспортных средств, потребляющих альтернативные виды топлива (биогаз, биодизель, природный газ и др.)	МТиК, МЭАП, ГТСА
6. Развитие эффективных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем на базе логистических комплексов					
12	Строительство логистического центра в городе Ош	С 2012 г.	Инвестиции	Повышение эффективности коммерческой деятельности и транспортных перевозок. Подготовка ТЭО и принятие НПА. Строительство и ввод в эксплуатацию	МТиК, МГА, исполнительные органы местного самоуправления
13	Строительство логистического центра в городе Бишкек	С 2013 г.	Инвестиции	Повышение эффективности коммерческой деятельности и транспортных перевозок. Подготовка ТЭО и принятие НПА. Строительство и ввод в эксплуатацию	МТиК, МГА, исполнительные органы местного самоуправления
7. Создание современной системы информационного обеспечения автотранспортной отрасли					
14	Создание единой базы данных автотранспортной системы республики	2013-2014 гг.	В рамках средств государственного бюджета	Эффективное управление транспортным процессом. Наличие базы данных	МТиК, ГРС

1. Годовой отчет Министерства транспорта и коммуникаций КР за 2012 г. – С.38.

2. Исследование новых возможностей развития транспортной инфраструктуры Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана путем создания современных транспортно-логистических центров (ТЛЦ).

Ташкент: Ассоциация международных экспедиторов Узбекистана, 2008. – С.38.

- 3.Рейтинг Всемирного банка логистической эффективности стран мира за 2012 год: [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику: <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>
- 4.Экономическое влияние от участия Кыргызской Республики в многосторонней торговой системе (ВТО): сектор текстильной промышленности. Бишкек: USAID, 2009. - С.34.
5. CAREC Trade and Transport Facilitation Strategy, ADB, 2012.
6. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. WorldBank, 2012.
- 7.Doing Business 2010. World Bank, 2012.