

УДК 341.232.3:656.025.4(575.2+574)  
DOI: 10.36979/1694-500X-2023-23-3-29-33

## АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА КАЗАХСКО-КЫРГЫЗСКОЙ ГРАНИЦЕ

*Д.М. Байгазиева, Р.Р. Сейтахунова*

*Аннотация.* Кыргызстан имеет большой потенциал стать важной транзитной зоной для коммерческих перевозок грузов и торговли между Китаем, Россией, Казахстаном, Южной Азией и Ближним Востоком. Со вступлением Кыргызской Республики в ЕАЭС развитие международных грузоперевозок стало приоритетным направлением для укрепления и развития экономики не только Кыргызстана, но и Союза в целом. Важность надежного функционирования транспортной и таможенной систем Кыргызстана очевидна, однако в процессе налаживания международных автомобильных перевозок грузов наша страна сталкивается со множеством барьеров, и одной из актуальных проблем на сегодняшний день остается вопрос о простоях грузов на кыргызско-казахской границе.

*Ключевые слова:* международная автомобильная перевозка грузов; таможенное регулирование; контрольно-досмотровые мероприятия; пограничный контроль; товаросопроводительные документы.

---

## КАЗАК-КЫРГЫЗ ЧЕК АРАСЫНДАГЫ ЭЛ АРАЛЫК АВТОМОБИЛДИК ЖҮК ТАШУУНУН АКТУАЛДУУ КӨЙГӨЙЛӨРҮ

*Д.М. Байгазиева, Р.Р. Сейтахунова*

*Аннотация.* Кыргызстан Кытай, Россия, Казакстан, Түштүк Азия жана Жакынкы Чыгыштын ортосунда коммерциялык жүк ташуу жана соода үчүн маанилүү транзиттик зона болуу мүмкүнчүлүгүнө ээ. Кыргыз Республикасынын ЕАЭБге кириши менен эл аралык жүк ташууларды өнүктүрүү Кыргызстандын гана эмес, бүтүндөй Бирликтин экономикасын чыңдоо жана өнүктүрүү үчүн артыкчылыктуу багыт болуп калды. Кыргызстандын транспорттук жана бажы системаларынын ишенимдүү иштешинин маанилүүлүгү айдан ачык, бирок, эл аралык автомобильдик жүк ташууларды жөнгө салуу процессинде биздин өлкө көптөгөн тоскоолдуктарга туш болууда жана бүгүнкү күндө кыргыз-казак чек арасындагы жүктөрдүн токтоп турушу боюнча маселе актуалдуу көйгөйлөрдүн бири бойдон калууда.

*Түйүндүү сөздөр:* эл аралык автомобиль жүктөрүн ташуу; бажылык жөнгө салуу; контролдоо жана текшерүү иш-чаралары; чек ара көзөмөлү; товарды коштоочу документтер.

---

## CURRENT PROBLEMS OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION OF CARGO ON THE KAZAKH-KYRGYZ BORDER

*D.M. Baigazieva, R.R. Seitakhunova*

*Abstract.* Kyrgyzstan has great potential to become an important transit area for commercial freight and trade between China, Russia, Kazakhstan, South Asia and the Middle East. With the entry of the Kyrgyz Republic into the EAEU, the development of international cargo transportation is now a priority for strengthening and developing the economy not only of Kyrgyzstan, but of the Union as a whole. The importance of the reliable functioning of the transport and customs systems of Kyrgyzstan is obvious, however, in the process of establishing international road transport of goods, our country faces many barriers and one of the urgent problems today remains the issue of cargo demurrage on the Kyrgyz-Kazakh border.

*Keywords:* international road transport of goods; customs regulation; inspection activities; border control; shipping documents.

В феврале 2022 года в очередной раз на заседании Жогорку Кенеша обсуждался вопрос о возникшем скоплении грузовых автомобилей на границе Кыргызстана и Казахстана. Сообщалось о простое более 50 грузовых фур [1]. Для решения данного вопроса в Казахстан был направлен заместитель министра экономики и коммерции, а вскоре было объявлено, что стороны пришли к соглашению по разрешению возникшей проблемы. Но уже в апреле вновь появляются новости о простое уже 300 грузовых автомобилей на КПП «Ак-Тилек – Автодорожный» [2]. Целью данной статьи является выявление причин систематического возникновения простоев грузов на кыргызско-казахской границе, а также рассмотрение эффективности мер и соглашений, которые принимают стороны в урегулировании данного вопроса.

Вопросы к осуществляемым грузоперевозкам из Кыргызстана в Республику Казахстан и транзитом через нее в Россию возникают еще на уровне анализа внешнеторгового оборота между Кыргызстаном и Китаем. Данные об импорте и экспорте товаров значительно разнятся. Так, по данным Атласа экономической сложности (Atlas of Economic Complexity) за 2019 год по торговле Кыргызской Республики с Китаем, импорт в страну составил 6,26 миллиарда долларов, в то время как данные по экспорту составляют 66,4 миллиона долларов. При этом, если рассматривать общий внешнеторговый оборот Кыргызстана за 2019 год, он был оценен в 6,9 миллиарда долларов, а импорт – в 4,9 миллиарда долларов [3]. Китай также сообщил, что показатели торговли с Кыргызстаном достигли уровня, который был до пандемии COVID-19. Однако Кыргызстан располагает другими данными – разница по перевозкам грузов между странами составила 2 000 машин. По данному вопросу председатель кабинета министров КР поручил выяснить, с чем связана разница в представленных данных со стороны Китая и данных, имеющихся у Кыргызстана [4]. Казахская сторона также делает акцент на выяснении причин таких значимых расхождений. Разница в статистических данных по внешнеторговому обороту между рассматриваемыми странами, конечно же, может служить одной из причин, почему

Республика Казахстан ужесточает контрольно-досмотровые мероприятия на границе. Но что именно происходит на КПП, что раз за разом влечет за собой скопление грузовых автомобилей на границе?

Основную долю товаров, перевозимых из Кыргызстана в Казахстан и Россию, составляют сельскохозяйственная продукция и текстиль. Перевозчики сельскохозяйственной продукции несут большие убытки при простоях, так как товар является быстро портящимся. Но и контрольно-досмотровые действия пограничников наносят ущерб в виде порчи товара при его выгрузке для проведения проверки соответствия содержимого груза и товаросопроводительных документов. В целом, простой для всех грузоперевозчиков – это дополнительные издержки и срыв договоренностей по срокам поставок товара, что также отражается на их деятельности субъектов торговли. Согласно докладу Европейской Экономической Комиссии о конкурентоспособности логистики и транспорта в Кыргызской Республике, представленном ООН в 2020 году, в Центральной Азии, в том числе в Кыргызстане, транспортные расходы на экспортно-импортную продукцию составляют порядка 25 % [5]. Очевидно, что в ситуации с простоем на границе этот показатель будет и того выше.

В начале мая 2022 года, спустя две недели после того, как было объявлено об упрощении таможенных процедур с казахской стороны, пресс-служба министерства финансов Казахстана заявляет, что вновь усилит контроль на границе с Кыргызстаном. В сообщении ведомства было сказано, что «наряду с ослаблением контроля существенно увеличились нарушения и участились факты ввоза из Кыргызской Республики майнингового оборудования и электронных сигарет, которые по документам должны проследовать в Российскую Федерацию транзитом через Республику Казахстан. В апреле 2022 года установлено шесть фактов лжетранзита майнингового оборудования, когда заявленный транзитом товар остался на территории Республики Казахстан. Следует отметить, такие действия со стороны субъектов бизнеса наносят ущерб бюджетам стран-партнеров по ЕАЭС, в связи с чем, контроль будет усилен» [6]. Также министерство

финансов Казахстана заявило: «Недобросовестные участники внешнеэкономической деятельности Кыргызской Республики, пользуясь достигнутыми договоренностями, применяют свои "серые" схемы ввоза в Республику Казахстан незаявленного, контрафактного груза. К примеру, 28 апреля 2022 года в ходе проведения тематической налоговой проверки в грузовом автотранспортном средстве, следовавшем из Кыргызской Республики, выявлено более 1,1 млн штук поддельных акцизных марок Республики Беларусь. В связи с наличием состава уголовного правонарушения материалы по указанному делу переданы в департамент экономических расследований по Жамбылской области. Также в указанном автотранспортном средстве выявлено более 2 тыс. единиц незаявленного товара (системы видеонаблюдения, одежда и спортивный инвентарь)» [6]. В свою очередь, Кабинет Министров Кыргызстана признал, что при экспорте и реэкспорте товаров в страны ЕАЭС «серые» схемы существуют. Однако он также отметил, что контрабанда и коррупция имеют место быть и в соседних странах, что также осложняет осуществление грузоперевозок между странами. Принимаемые со стороны Казахстана меры по ужесточению контрольно-пропускных процессов правительство Кыргызстана рассматривает как нарушение договоренностей, достигнутых при вступлении страны в ЕАЭС. Парламент говорит, что декларируемые свободы перемещения капитала, товаров, услуг и рабочей силы не выполняются в должной мере, а «правила ЕАЭС, установленные сверх правил Таможенного союза, неточны и не открыты. Внутренние отношения регулируются не с помощью точно прописанного договора, а решением споров» [7]. На одном из заседаний парламентского комитета по международным делам, обороне, безопасности и миграции, прошедшем в феврале этого года, депутат Ч. Айдарбеков заявил, что казахская сторона создаёт искусственные барьеры грузам, проходящим через «Ак-Тилек», что, в свою очередь, противоречит принципам ЕАЭС. «Самая большая проблема заключается в том, что надо проезжать через склад "Барыз", который находится близ КПП "Кордай". Это новый таможенный пост, который находится не у границы,

фактически просто склад. Там случается и хулиганство, хаос. И там наши фуры иногда бесосновательно простаивают неделями, целый месяц. Их товары вскрывают, нарушают целостность печатей. Могут отобрать документы и не отдают обратно. А так как на казахстанских КПП часто ломаются рентген-установки, то требуют организации технологического прохода внутри фуры для проведения проверки», – сообщил депутат.

О таких «искусственных барьерах» Кыргызстан заявлял еще в 2017 году на заседании Совета по торговле товарами Всемирной торговой организации (ВТО) в г. Женеве в Швейцарии. На этом заседании кыргызская делегация указала на нарушение Казахстаном основополагающих принципов ВТО, в частности режима наибольшего благоприятствования, положения об обеспечении транспарантной, а также принципов свободы транзита и не дискриминации. В доказательство своих аргументов кыргызская сторона привела цифры, отражающие время простоя грузовых автомашин на границе, длину очередей из транспортных средств. Также делегация представила информацию об экономических потерях, оцененных Международным Валютным Фондом в более 200 млн долларов, что приведет к снижению роста экономики Кыргызстана на 0,3 %. Особо было отмечено то, что подобные действия соседнего государства целенаправленно осуществляются только в отношении грузов, следующих из Кыргызстана и в Кыргызстан.

По итогам рассмотренных случаев основными причинами простоев грузов на границе Кыргызстана и Казахстана можно назвать:

- несоответствие содержания груза товаросопроводительным документам;
- контрабанду и коррупционные схемы;
- лжетранзит;
- отсутствие системы дополнительного контроля со стороны фискальных органов Кыргызстана;
- искусственные барьеры, создаваемые казахской стороной.

Рассмотрим меры, которые принимаются руководством двух стран по данному вопросу.

Одна из последних встреч депутатов КР и РК прошла в мае 2022 г., где стороны обсудили:

- развитие торгово-экономического сотрудничества между республиками;
- решение транспортно-логистических проблем в рамках ЕАЭС;
- порядок проведения контрольно-досмотровых мероприятий уполномоченными органами Казахстана в отношении грузов из Кыргызстана.

Первое, с чего страны начали решение проблем на границе, – это обязательное наличие у кыргызских грузоперевозчиков электронных счетов-фактур по экспортным операциям. Такая договоренность сторон направлена на вывод из тени экспортируемых товаров, что, как следствие, станет возможностью для ослабления контрольных мер со стороны комитета государственных доходов министерства финансов Казахстана. Также для контроля перемещения грузов из Кыргызстана по Республике Казахстан в Россию и в обратном направлении рассматривается договоренность об использовании навигационных пломб, которые позволяют отслеживать передвижение машин в режиме реального времени. Данная мера, в первую очередь, направлена на борьбу с лжетранзитом. Парламентарии КР говорят, что вопрос с электронными счетами-фактур и навигационными пломбами в скором времени будет решен, что значительно облегчит прохождение грузов через границу.

Относительно работы Государственной налоговой службы и усиления ее полномочий, кабинетом министров КР было принято постановление, предусматривающее осуществление фискальным органом КР совместно с мобильной группой проверок на наличие электронных счетов-фактур в целях налогового учета грузовых автотранспортных средств, направляющихся в сторону пунктов пропуска на кыргызско-казахстанской государственной границе. По мнению кабинета министров КР, это один из эффективных шагов по борьбе с «серыми» схемами на границах. Правительство Кыргызстана считает принимаемые меры эффективными, но отмечает, что для получения результатов нужно время.

Следует отметить, что в рамках проводимой странам-членами ЕАЭС работы вопрос об организации эффективной системы автомобильных грузоперевозок в Союзе, в частности, между КР

и РК, неизменно имеет приоритет. Что касается вопроса с разрешительными документами, в рамках ЕАЭС отменена разрешительная система на все виды перевозок внутри союза. С целью оптимизации и улучшения качества таможенного администрирования проводится внедрение различных IT-решений и инструментов, с помощью которых можно сократить время таможенного оформления грузов, повысить безопасность и надежность перевозок и даже провести оценку возможных рисков на основе предварительной информации. Относительно законодательства и правовых вопросов также ведется активная работа. Сам же Кыргызстан присоединился к восьми основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта. Большую часть транспортных проблем помогло решить вхождение Кыргызстана в Организацию Экономического сотрудничества, которая объединяет страны Южной Азии. Немаловажную роль в развитии отрасли автотранспортных перевозок играют разрабатываемые правительством концепции и программы, структурные преобразования и антикоррупционные мероприятия.

«Кыргызская Республика проводит в сфере внешнеэкономической политики стратегию эффективного интегрирования в мировую экономику. Внешняя торговля является основным фактором для достижения целей интеграции, развития экономики и обеспечения социально-экономической стабилизации общества», – пишет Х.А. Фынчина в своей статье «ЕАЭС и развитие внешней торговли Кыргызской Республики» [8]. И здесь важно понимание того, что Казахстан для зависимого от импорта Кыргызстана является главной транзитной артерией, а значит, выстраиванию эффективных таможенных процессов и разрешению конфликтных ситуаций по вопросу простоев грузов на границе стран нужно уделить особое внимание уже сегодня. И во всех проходящих процессах решения вопроса о грузоперевозках основополагающим принципом должна являться нацеленность на сотрудничество, а не на конфронтацию.

Поступила: 20.05.22; рецензирована: 30.05.22;  
принята: 03.06.22.

*Литература*

1. *Кызылжарова К.* В Кыргызстане заявили о проблемах с досмотром грузов на казахстанской границе / К. Кызылжарова. Бишкек, 2022. URL: <https://rus.azattyk.org/a/31707586.html> (дата обращения: 22.05.2022).
2. *Подольская Д.* На КПП «Ак-Тилек – Автодорожный» простаивает 300 фур. Бишкек, 2022. URL: [https://24.kg/obschestvo/231123\\_nakpp\\_ak-tilek\\_avtodorojnyiy\\_prostaivaet\\_300\\_fur/](https://24.kg/obschestvo/231123_nakpp_ak-tilek_avtodorojnyiy_prostaivaet_300_fur/) (дата обращения: 22.05.2022).
3. Atlas of Economic Complexity by The Growth Lab at Harvard University. URL: <https://atlas.cid.harvard.edu/> (дата обращения: 19.05.2022).
4. *Кудрявцева Т.* Грузовые перевозки. Нерешенные проблемы, рэкет и очереди на границах / Т. Кудрявцева. Бишкек, 2022. URL: [https://24.kg/ekonomika/231530\\_gruzovyye\\_perevozki\\_nereshennyye\\_problemy\\_i\\_reket\\_iocheredi\\_nagranitsah/](https://24.kg/ekonomika/231530_gruzovyye_perevozki_nereshennyye_problemy_i_reket_iocheredi_nagranitsah/) (дата обращения: 22.05.2022).
5. Конкурентоспособность логистики и транспорта в Кыргызской Республике / Европейская Экономическая Комиссия. Организация Объединенных Наций. Женева, 2020. URL: [https://unece.org/DAM/trans/main/wp24/Logistics\\_and\\_Transport\\_Competitiveness\\_in\\_Kyrgyzstan\\_2019\\_RU.pdf](https://unece.org/DAM/trans/main/wp24/Logistics_and_Transport_Competitiveness_in_Kyrgyzstan_2019_RU.pdf) (дата обращения: 07.05.2022).
6. Казахстан усилит контроль на границе с Кыргызстаном. Нур-Султан, 2022. URL: <https://zonakz.net/2022/05/03/kazakhstan-usilit-kontrol-na-granice-s-kyrgyzstanom/> (дата обращения: 22.05.2022).
7. *Тагаев М.* «Серые» схемы продолжают работать? Казахстан намерен усилить проверки кыргызстанских грузоперевозчиков / М. Тагаев. Бишкек, 2022. URL: <https://rus.azattyk.org/a/31842601.html> (дата обращения: 22.05.2022).
8. *Фынчина Х.А.* ЕАЭС и развитие внешней торговли Кыргызской Республики / Х.А. Фынчина // Вестник КРСУ. 2020. Т. 20. № 7. С. 55–62.