



**Развитие транспортно-логистического потенциала
автомобильного транспорта Кыргызской Республики
с учетом межгосударственной интеграции**

М. А. Аманкулов

*Научный соискатель,
askeruulu15@gmail.com*

Бишкек, Кыргызская Республика

К. А. Ажекбаров

*Доктор экономических наук, почетный профессор
Кыргызского экономического университета им. М. Рыскулбекова,
ajekbarov@gmail.com*

Москва, Россия

А. М. Маратов

*Научный соискатель,
mbgk.27@gmail.com*

Бишкек, Кыргызская Республика

Аннотация: В работе рассмотрен транспортно-логистический сектор Кыргызской Республики в свете интеграции в ЕАЭС. Развитие рынков автотранспортных услуг в странах-участницах ЕАЭС существенно различаются. Уровень развития автотранспортной отрасли в Киргизии невысокий, максимальный уровень развития отрасли в союзе — в России. Также в работе рассмотрены ограничения на рынке автомобильных грузоперевозок в странах ЕАЭС.

Ключевые слова: грузовые перевозки, ЕАЭС, госрегулирование, транспортная инфраструктура, единые рынки.

**Development of the transport and logistics potential
of road transport in the Kyrgyz Republic,
taking into account interstate integration**

M. A. Amankulov

*Scientific applicant,
askeruulu15@gmail.com*

Bishkek, Kyrgyz Republic

K. A. Ajekbarov

*Dr. Sci. (Econ.), Honorary Professor,
ajekbarov@gmail.com*

*Ryskulbekov Kyrgyz economic university,
Moscow, Russia*

A. M. Maratov

*Scientific applicant,
mbgk.27@gmail.com*

Bishkek, Kyrgyz Republic

Abstract: *The paper considers the transport and logistics sector of the Kyrgyz Republic in the light of integration into the EAEU. The development of the markets for road transport services in the EAEU member states differ significantly. The level of development of the road transport industry in Kyrgyzstan is low, the maximum level of development in the union is in Russia. The paper also discusses the restrictions on the road freight market in the EAEU countries.*

Keywords: *freight traffic, EAEU, state regulation, transport infrastructure, single markets.*

Торгово-логистический потенциал (ТЛП) страны оказывает существенное влияние на ее экономику, уровень жизни, цены и в целом на макроэкономические параметры государства.

С целью развития ТЛП автотранспорта Кыргызской Республики наряду с проведением анализа текущей ситуации, необходимо определить мероприятия по следующим направлениям:

- повышение конкурентоспособности, безопасности и энергоэффективности транспортного сектора Кыргызской Республики
- снижение его негативного влияния на окружающую среду;
- эффективное содействие ТЛП развитию экономики регионов республики.

На рынок грузовых и пассажирских перевозок Кыргызской Республики оказывает влияние множество факторов:

1. География территории Кыргызской Республики и сопредельных стран.
2. Нормативно-правовые документы в сферах экономики, транспорта, экологии, используемых Кыргызской Республикой и государствами-партнерами, в том числе определяемые международными соглашениями, регулирующими перевозки грузов и пассажиров.
3. Членство Кыргызской Республики в международных интеграционных организациях, прежде всего в ЕЭАС, в пределах которых определен упрощенный порядок перевозок грузов через пограничные переходы, а также установлены более низкие тарифы на железнодорожные перевозки грузов.
4. Товарная номенклатура и объемы экспорта, импорта Кыргызской Республики и транзита грузов через ее территорию.
5. Сеть действующих автомобильных, железнодорожных дорог в Кыргызской Республике, проекты их реконструкции и строительства по новым направлениям.
6. Транзитные автомобильные коридоры ЦАРЭС, проходящие через территорию Кыргызской Республики.
7. Расположение действующих и планируемых к возведению логистических центров в Кыргызской Республике.
8. Структура себестоимости автомобильных и железнодорожных перевозок в Кыргызской Республике и на территориях ее основных торговых и транзитных государств-партнеров.
9. География аэропортов Кыргызской Республики, действующие в них внутренние и международные направления полетов.

В докладе Европейской экономической комиссии ООН «Конкурентоспособность логистика и транспорта в Кыргызской республике», информация которого была составлена на основе данных на сентябрь 2019 года, было отмечено:

«Уровень развития логистики в Кыргызстане все еще находится на низком уровне. Руководство республики прилагает усилия для повышения эффективности логистики. В результате республика занимает 108-е место в мировом рейтинге, по сравнению со 146-м местом в 2016 году».

Ключевые действующие документы в сфере транспорта Кыргызской Республики:

- Концепции развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020–2024 годы.
- Основные направления развития дорожной отрасли на 2016–2025 годы.
- Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014–2020 годы.

- Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы;
- Законы и другие НПА Кыргызской Республики, которые после их принятия, затем систематически дорабатывались в последующих редакциях:
 - Закон Кыргызской Республики от 8.07.1998 г. № 89 «О транспорте»;
 - Закон Кыргызской Республики от 19.07.2013 г. № 154 «Об автомобильном транспорте»;
 - Закон Кыргызской Республики от 19.10.2013 года № 195 «О лицензионно-разрешительной системе в Кыргызской Республике»;
 - Положение о лицензировании отдельных видов деятельности;
 - Положение об Агентстве автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля;
 - Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике;
 - Правила организации грузовых перевозок автотранспортным средством в Кыргызской Республике.

Следует отметить, что влияние на ТЛП республики оказывают не только вышеперечисленные документы, но и Кодекс о правонарушениях, определяющий размер санкций за нарушения при перевозках и другие НПА. Также значительно влияние на развитие транспортной отрасли республики оказывает степень эффективности государственных регуляторов, с которыми в своей деятельности взаимодействуют перевозчики: государственная пограничная служба, транспортный контроль, налоговая служба, пункты весогабаритного контроля и другие.

Так, например, по мнению киргизских грузоперевозчиков, пункты весогабаритного контроля (ПВК) в Казахстане, оказывают осязаемую поддержку казахстанским грузоперевозчикам. Последних, в случае выявления у них превышения лимитов веса, ПВК пропускают для дальнейшей перевозки. Иностранных же грузоперевозчиков в случае выявления у них такого нарушения не только штрафуют, но и вынуждают производить разгрузку грузовика с целью приведения его веса в пределы установленных лимитов.

В Кыргызстане, в отличие от Казахстана, России, Узбекистана и других стран, отсутствует внутренняя железнодорожная сеть, есть лишь 6 обособленных участков железных дорог в различных регионах, не связанных между собой. В результате на автомобильный транспорт в республике приходится 95% грузовых и 97% пассажирских перевозок.

Формально Кыргызская Республика подписала и стала участницей ряда международных транспортных проектов: ТРАСЕКА, ЦАРЭС, NELTI, но в реальности это незначительно повлияло на эффективность грузоперевозок и скорость прохождения транспортными средствами через пограничные переходы.

Относительно более эффективным для ТЛП Кыргызской Республики было ее вхождение в августе 2015 года в ЕАЭС, членство в котором предусматривает единые: таможенное пространство, рынок труда, рынок грузовых перевозок. Также в союзе прорабатываются формирования общих рынков энергоносителей, электроэнергии и других. Вхождение в ЕАЭС дало республике несколько реальных преимуществ в сфере перевозки грузов:

а) на границе с Казахстаном, Россией и Беларусью для грузоперевозчиков были устранены таможенный и фитосанитарный виды контролей, остался лишь пограничный контроль;

б) внутри ЕАЭС для грузоперевозчиков стран-участниц отсутствует необходимость приобретение разрешительных «дозволов» на въезд в страны союза;

в) на железнодорожные перевозки грузов для субъектов ЕАЭС установлен единый унифицированный тариф, который, в среднем 3 раза ниже, чем общепринятые тарифы на транзитные перевозки для грузов третьих стран;

г) при вывозе грузов между странами-участницами ЕАЭС ввиду единого рынка не допускается ввод экспортных пошлин на вывозимые товары, что сделало, например, ГСМ в Кыргызской Республике более дешевыми, в сравнении с соседними республиками-импортерами топлива. Например, в Узбекистане и Таджикистане стоимость бензина, дизтоплива и сжиженного газа по состоянию на сентябрь 2021 года в среднем соответственно на +18% и +36% выше, чем в Кыргызстане.

Вышеперечисленные условия создают предпосылки для развития транспортно-логистического потенциального транспорта Кыргызской Республики. Но ввиду того, что сам рынок грузоперевозок в республике непрозрачный и неэффективно администрируется госрегуляторами, пока это привело к следующим последствиям:

- Узбекистан, имеющий статус наблюдателя в ЕАЭС, договорился с Кыргызстаном о строительстве торгово-логистических центров в Шамалдысае и в Ала-Букинском районе Жалал-Абадской области Кыргызской Республики, через которые далее планируется отправлять на экспорт сельхозпродукцию в Казахстан и в Россию;
- Таджикистан до пограничного конфликта с Кыргызской Республикой в апреле 2021 года вывозил свою сельхозпродукцию через пограничные переходы границы (ППГ) «Кызылбел» в Баткенской области и ППГ «Карамык» в Ошской области, но в ряде случаев эта продукция далее транспортировалась в Россию как якобы кыргызстанская;
- через Кыргызстан по автодорогам Бишкек-Ош-Баткен-Худжанд и Бишкек-Ош-Карамык были налажены постоянные поставки ГСМ в большом количестве. Не отражение в официальной статистике их реэкспорта в Таджикистан указывает на то, что ГСМ вывозились контрабандным путем.

Также на это указывает и то, что в приграничном кыргызстанском селе Арка, которое от Таджикистана отделяет лишь автомобильное шоссе, вдоль его кыргызской стороны до конфликта функционировало более 10 АЗС. Большинство из них было уничтожено во время вышеуказанного конфликта, но караваны с автоцистернами продолжали курсировать по автодороге из Бишкека в данном направлении вплоть до 21 мая 2021 года. Пока Правительство КР не приняло решение о закрытии всех ППГ на границе с Таджикистаном.

В результате с мая по сентябрь 2021 года в приграничных с Лейлекским районом Кыргызской Республик территориях Таджикистана рост цен на ГСМ в сомовом исчислении составил +36%, например, на бензин марки АИ-92 с 55 сом (\$0,65) до 75 сом (\$0,89) за 1 литр.

- транспортные компании Беларуси, Казахстана и России стали все более проникать на внутренний рынок Кыргызской Республики, но учитывая наличие единого рынка перевозок в ЕАЭС, данный процесс проникновения транспортных компаний в союзе имеет взаимный характер.

Ключевыми задачами, которые в первоочередном порядке предстоит решить в сфере автомобильного транспорта можно отметить следующие:

А) непрозрачность рынка участников грузовых перевозок в Кыргызской Республике.

По форме собственности субъекты в сфере транспортной деятельности и хранения грузов в Кыргызской Республике распределены следующим образом:

	Количество	Доля, %
Государственная	566	1,40%
Муниципальная	13	0,03%
Частная	39 895	98,57%
ИТОГО	40 474	100,00%

Преобладание среди грузоперевозчиков частных структур — это объективная реальность. Но проблема в том, что порядка 85% из них это физические лица. Большинство из них не покупают патентов в налоговой службе и не зарегистрированы в качестве хозяйствующих субъектов.

Как правило, физические лица, имеющие в собственности автомобильные тягачи и полуприцепы, покупают 1 патент на 5–6 грузовиков по стоимости 3000 сом (\$35) в месяц и передают их друг другу по очереди перед выездами в рейсы. Это подтверждает, например, информация из водительских сетей в мобильных приложениях, где систематически выходят объявления с запросом о предоставлении чужого патента сроком до 1 месяца. В патентах указана лишь фамилия физического лица, без госномера автомобиля. Поэтому при предъявлении патента проверяющим госорганам, эти перевозчики утверждают, что якобы работают на лицо, указанное в патенте.

В Казахстане и в России для физических лиц — владельцев грузовиков установлен вмененный налог, который не применяется в Кыргызстане. В РК, РФ и в ряде других стран в случае, если лицо не желает оплачивать данный налог, ему необходимо подать письменное заявление в государственную налоговую службу о том, что оно в настоящее время не занимается грузоперевозками, и при этом сдать паспорт транспортного средства (ПТС). А выезжать в рейс без ПТС водитель на автотранспорте не рискнет.

В результате в Кыргызской Республики по состоянию на конец 2021 года работает порядка 6 тысяч перевозчиков-юридических лиц и 34 тысячи физических лиц. Из последних абсолютное большинство нелегалы, которые не зарегистрированы как перевозчики, не платят налогов и не в полной мере соблюдают требования к грузоперевозкам со стороны государственных контролирующих органов (фитосанитарной службы, транспортного контроля и др.),

Указанная неблагоприятная структура участников рынка негативно отражается на конкурентоспособности добросовестных перевозчиков, которые оплачивают все налоги и соблюдают требования госрегуляторов.

С целью исправления данного дисбаланса можно предложить внедрить в Налоговый кодекс Кыргызской Республики статью, содержащую норму вмененного налога для физических лиц — владельцев грузового автотранспорта, так как последний по умолчанию может применяться лишь в хозяйственной деятельности, приносящей доход.

Также можно предложить норму, предусматривающую неуплату данного налога в случае письменного обращения владельцем грузового автотранспорта в налоговую службу, содержащего обязательство не использовать данный грузовой автомобиль в течение конкретного периода времени, и при этом в качестве приложения сдавать оригинал паспорта данного транспортного средства.

Еще одним негативным фактором указанной непрозрачной структуры грузоперевозчиков стали Кодекс Кыргызской Республики о правонарушениях и другие НПА, в которых для физических лиц установлены более низкие ставки взносов и штрафов, а для юридических — в 2–3 раза более высокие. В результате часть юридических лиц, имеющих в собственности тягачи и фуры, была вынуждена переоформлять их на своих сотрудников, и таким образом постепенно доля и количество юридических лиц на рынке снижались. А с этим уменьшались и суммы их налоговых отчислений в госбюджет республики.

С увеличением числа и доли физических лиц — грузоперевозчиков росла и доля нелегальных перевозок грузов, снижалась дисциплина в сфере налогообложения, исполнения норм фитосанитарного и других видов контроля при транспортировке грузов.

В этой связи также следует рассмотреть проект внесения изменений во все кодексы Кыргызской Республики, содержащие нормы платежей и санкций: уравнивать их ставки для физических и юридических лиц. Ведь если нарушения одинаковые, в том числе, и по последствиям, то почему для одной категории лиц штрафы за них должны быть кратно выше, а для другой, соответственно, в разы ниже?

Б) Неэффективное регулирование перевозок грузов со стороны государственных структур: Минтранса, налоговой и службы транспортного контроля.

Например, в Казахстане за въезд на территорию РК иностранного автомобильного грузоперевозчика без однократного двустороннего разрешения штраф достигает 0,5–1 млн. тенге, что эквивалентно 2,35 тыс. долларов США.

В России за аналогичное нарушение штраф для нерезидента составляет от 100 до 150 тыс. рублей, что достигает суммы, эквивалентной 2,06 тыс. долларов США.

При этом в РК и в РФ не просто налагают на нарушителя штраф на границе, но и не дают ему возможности следовать далее. То есть иностранному перевозчику необходимо после оплаты штрафа выгрузить товар и передать его отечественному перевозчику.

Указанные крупные финансовые санкции приводят к тому, что заинтересованные в грузоперевозках с РК и с РФ другие страны, вынуждены подписывать с ними соглашения о взаимном ежегодном предоставлении эквивалентного количества таких разрешений.

А в Кыргызстане согласно Кодексу о правонарушениях, максимальный размер штрафа для физлиц составляет 175 минимальных расчетных показателей (МРП), то есть лишь 17 500 сом.

В результате иностранные грузоперевозчики при въезде республику с импортным грузом без разового двустороннего разрешения оплачивают штраф в размере эквивалентом 206 долларов США (что в 10–12 раз меньше, чем в других странах) и транспортируют груз далее до получателя. Более того, на обратном пути они еще и зарабатывают за счет загрузки новой партии товара и везут ее на экспорт из Кыргызстана.

В результате со стороны иностранных перевозчиков нет спроса на получение разрешения на въезд в Кыргызстан. Как следствие, иностранные государства не предоставляют Кыргызстану своих разрешений в сопоставимом количестве. Но при этом их перевозчики свободно въезжают в Кыргызскую Республику без киргизских разрешительных документов с импортными товарами, а затем выезжают из нее с экспортными. При этом кыргызстанские перевозчики не могут въезжать на территории других стран из-за высоких штрафных размеров штрафа за отсутствие разрешений.

В итоге рынок международных грузоперевозок в Кыргызской Республике все более захватывается иностранными перевозчиками.

Так, по состоянию на конец 2021 года рынок перевозок товаров между Кыргызстаном и Турцией все более занимается не только турецкими, но и грузинскими автомобильными перевозчиками.

Кыргызстанским грузоперевозчикам затруднительно получить разрешения для въезда в другие страны, например, в Турцию и Грузию, в то время как резидентам указанных стран кыргызстанские разрешения не нужны, так как штраф за въезд без разрешения в Кыргызскую Республику столь мизерный, что можно его безболезненно оплатить и продолжить следовать до получателя.

До тех пор, пока государственные службы Кыргызской Республики (Минтранс, транспортный контроль, налоговая служба и другие) не начнут согласованно защищать отечественный рынок грузоперевозок эффективными административными мерами, аналогичными тем, которые проводят другие страны, рассчитывать на развитие транспортно-логистического потенциала автомобильного транспорта Кыргызской Республики не следует.

Ситуацию может исправить доработка Кодекса Кыргызской Республики о правонарушениях, в ст. 27 которого можно предложить ввести еще одну 9-ю категорию штрафов для физических и юридических лиц в размере 2000 МРП. А также дополнить ст. 135 «Нарушение правил международных автомобильных перевозок», добавив в нее еще один подпункт, содержащий наложение штрафа 9-ой категории и запрет на дальнейшую перевозку грузов и пассажиров для иностранного перевозчика в случае отсутствия у него разрешения на въезд в Кыргызскую Республику.

Здесь также важно обеспечить постоянную связь государственных регуляторов с субъектами рынка. Так как ситуация находится в постоянной динамике, государственным структурам важно оперативно реагировать на происходящие изменения, чтобы своевременно и эффективно защищать интересы отечественных перевозчиков, пресекать обстоятельства, приводящие к недополучению госбюджетом доходов в сфере перевозок и внешней торговли.

В) сложности в изыскании финансирования для поддержания дорожной инфраструктуры.

Внешний долг Кыргызстана в 2021 году достиг 4,2 млрд. долларов США, превысив 53% ВВП. Из общей суммы внешнего долга КР порядка 30% займов были вложены в строительство и реконструкцию бесплатных для проезда автомобильных дорог.

Общая протяженность дорог общего пользования в КР составляет 18 811 км, и еще 15 189 км приходится на дороги населенных пунктов и предприятий. При этом лишь 149 км (0,8%) дорог общего пользования относятся к высшей категории IА и 3,2% — к IВ и II, что недостаточно для транзитного государства.

Процесс поддержания в хорошем техническом состоянии действующих автодорог, постоянно требует изыскания крупных сумм денежных средств, которых у госбюджета Кыргызской Республики не хватает.

При этом во многих странах, в том числе и сопредельных, все более расширяется практика взимания оплаты за проезд по автодорогам с АТС, в зависимости от их веса:

- система «Белтолл» в Беларуси;
- «Платон» в России;
- АО «Нацкомпания КазАвтоЖол» в Казахстане;

- в Таджикистане по единственной автодороге север-юг «Душанбе-Худжанд-Чанак» функционирует система оплаты за проезд с автомобилей;
- в Китае оплата за проезд для автотранспорта функционирует десятки лет.

Несмотря на все декларируемые планы Минстранса Кыргызской Республики ввести оплату за проезд по отдельным автодорогам, ни один из этих проектов не был реализован.

Очевидно, что ввод оплаты за проезд повлечет рост цен на все виды товаров.

Также очевидно, что ввод оплаты за проезд способен будет привести и к акциям протеста со стороны перевозчиков, особенно учитывая то обстоятельство, что среди них значительную долю составляют физические лица, не зарегистрированные перевозчиками и уклоняющиеся от оплаты налогов.

Ситуацию усугубляет и то, что из-за отсутствия в Кыргызстане внутренней железнодорожной сети у автомобильных грузовых перевозок, занимающих 95% рынка перевозок всех грузов, нет альтернативы.

В то же время практика вышеперечисленных стран указывает на обоснованность и неизбежность ввода оплаты за проезд по автодорогам.

Далее продолжать поддерживать автодорожную инфраструктуру за счет наращивания внешнего долга республики не представляется возможным. Так же как и продолжение ситуации, когда внешние займы, полученные Кыргызской Республикой на условиях платности, срочности и возвратности, вкладываются в бесплатные для проезда автодороги.

В результате Кыргызская Республика оказалась в преддефолтной ситуации. В 2020 году, даже несмотря на реструктуризацию и перенос платежей по уже полученным внешним займам, Кыргызская Республика оказалась неспособной производить обслуживание платежей по ним и запросила КНР о снижении долговой нагрузки. В ответ Китай предоставил Кыргызстану отсрочку выплат по действующим кредитам сроком на 2 года. С одной стороны, это даст временную передышку, с другой — увеличит суммы начисленных процентов по текущим займам в расходной части госбюджета Кыргызской Республики на несколько миллиардов сомов.

Поэтому ввод оплаты за проезд по автодорогам обоснован и будет введен в Кыргызской Республике ближайшие годы, и это лишь вопрос времени. В противном случае республика окажется в ситуации дефолта по своим внешним займам.

В этой связи важно максимально комплексно изучить опыт России, Казахстана, Таджикистана, Беларуси, Китая по действующим в них системам сбора платежей с автотранспортных средств за проезд по автодорогам, чтобы принять из него все полезное, что можно будет применить в Кыргызстане.

Когда у конкретных участков автодорог в республике будет определена компания, обеспечивающая сбор оплаты за их использование, то она также будет заинтересована в их своевременной реконструкции с целью поддержания дорожного полотна в хорошем техническом состоянии.

И к таковым компаниям со стороны государства и перевозчиков будет возникать юридическое право требовать поддержания платных участков дорог в исправном состоянии.

В этой же связи очевидно, что необходимо будет вводить изменения и законодательство Кыргызской Республики о государственном долге. Можно, например, предложить закрепить норму, что в случае рассмотрения проектов инфраструктурных объектов (автомобильных, железных дорог, ЛЭП и др.) необходимо будет разрабатывать их не номинальное, а реальное технико-экономическое обоснование, содержащее расчеты, указывающие на экономическую эффективность данных объектов. То есть до получения займа произведенные расчеты должны подтвердить способность данных объектов генерировать денежных доходов от их эксплуатации в объеме достаточном для всех выплат по займам, которые планируется вложить в этот объект.

В случае, если предлагаемый объект для вложения в него внешнего займа под гарантию правительства Кыргызской Республики не будет способен обеспечить доходов в сумме достаточной для возврата кредита в него и процентов по ним, то таковой проект займа должен быть отвергнут профильным министерством и не предлагаться к реализации.

Г) Повышение эффективности работы системы пунктов весогабаритного контроля (ПВК) в Кыргызской Республике.

Несмотря на их функционирование на протяжении порядка всех 30 лет независимости Кыргызской Республики, до сих пор ни на одном ПВК не был установлен ни один ПОС-терминал по взиманию оплаты безналичным путем. Все десятки миллионов сомов, ежегодно собираемых за процедуру взвешивания, взимались исключительно в виде наличных денежных средств. Данное обстоятельство порождало не только повышенные затраты на их инкассацию, но и попытки присвоения части собираемых оплат, коррупцию, неэффективное функционирование ПВК и как следствие — систематически возбуждаемые уголовные дела на их сотрудников.

При этом зарплаты всех работников ПВК — от кассира и до начальника пункта была столь низкой, составляя эквивалент от 100 до 150 долларов США в месяц, что она исходно толкала их на попытки вымогательств.

Для сравнения: на всех ПВК и пунктах сбора оплат на платных автодорогах в соседнем Казахстане не только установлены ПОС-терминалы для сбора платежей в безналичном виде, но и тарифы за оплату по ним на законодательном уровне установлены в 2 раза более низкие, чем в случае оплаты наличными денежными средствами.

Естественно, что данное обстоятельство привело к тому, что значительная часть платежей стала производиться в безналичном виде через банковские карточки и мобильные приложения.

Д) Повышение эффективности работы государственных регуляторов за счет ИТ-интеграции работы их баз данных.

Также можно предложить интеграцию информационных систем пунктов весогабаритного контроля, компаний, которые будут взимать оплату за проезд по автодорогам и государственных служб (налоговой, транспортного контроля, безопасности движения, пограничной службы и других).

Это позволит производить перекрестные проверки в сфере грузоперевозок, субъектов, объемов перевозимых грузов и их номенклатуры, иметь достоверную информацию о направлениях перевозок и др.

В таком случае Правительство Кыргызской Республики получит возможность видеть наиболее полную картину в сфере транспорта, его потоков, нагрузок на конкретных участках автодорог. Это в свою очередь позволит разрабатывать мероприятия по развитию инфраструктуры наиболее загруженных участков автодорог, предлагая, например, их расширение, возведение разноразвязок, тоннелей и других решений.

Наличие больших баз данных о грузовых перевозчиках и их анализ позволяют принимать обоснованные решения, которые, как правило, являются более эффективными.

Наиболее наглядными в этой связи можно назвать мобильные приложения, указывающие протяженность и балльность пробок на автомобильных дорогах. Когда за счет обработки данных от миллионов смартфонов приложения позволяют увидеть в режиме реального времени пробки не только на своем участке автодороги, но и за поворотом, на других улицах и даже в ином регионе мира.

Список литературы

1. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29 мая 2014 г.). Раздел XVI. Регулирование финансовых рынков. Интернет-портал СНГ. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ecis.info/>.
2. Конкурентоспособность логистики и транспорта в Кыргызской Республике. Публикация Европейской экономической комиссии ООН, 2020 год. [Электронный ресурс]. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/Logistics_and_Transport_Competitiveness_in_Kyrgyzstan_2019_RU.pdf.
3. 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>.
4. 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>.

5. Основные направлений развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014–2020 годы, утвержденные Постановлением Правительства КР от 30 сентября 2014 года № 558. [Электронный ресурс]. URL: <http://kjd.kg/ru/about/strategiya-razvitiya-zeleznih-dorog/>.
6. Национальная стратегия развития КР на 2018–2040 годы. [Электронный ресурс]. URL: <http://mineconom.gov.kg/storage/directs/documents/209/15421950795bec078718fff.pdf>.
7. Закон КР «О транспорте», утвержденный в редакции от 15 февраля 2013 года, [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/97?cl=ru-ru>.
8. Закон КР «Об автомобильном транспорте», утвержденный в редакции от 15 августа 2020 года, [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963>.
9. Закон «О лицензионно-разрешительной системе в КР» в редакции от 22 апреля 2020 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/205058>.
10. Сколько стоит бензин в странах ЕАЭС и у соседей — сравнение с Кыргызстаном, [Электронный ресурс]. URL: https://vk.com/wall-92148950_37792.
11. Кыргызстан и Узбекистан договорились строить логистический центр, [Электронный ресурс]. URL: <https://kginfo.ru/kyrgyzstan-i-uzbekistan-dogovorilis-stroit-logisticheskij-czentr-v-ala-buke/>.
12. Налогообложение субъектов малого бизнеса в государствах-участниках СНГ, [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30438396#pos=3;-70.
13. Административные штрафы за нарушение международных перевозок, [Электронный ресурс]. URL: <https://avtomirrf.ru/mezhdynarodnye-perevozki.html>.
14. Кодекс КР о нарушениях от 13 апреля 2017 года № 58, [Электронный ресурс]. URL: <https://svodka.akipress.org/statpage:codex:5/>.
15. Система электронного сбора платы за проезд в Республике Беларусь, [Электронный ресурс]. URL: <https://beltoll.by/>.
16. Система взимания платы «Платон», [Электронный ресурс]. URL: <https://platon.ru/ru/>.
17. Национальный оператор автомобильных дорог АО «НК «КАЗАВТОЖОЛ»», [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.qaj.kz/>.
18. АК «Инновейтив Роуд Солюшнз ЛТД», [Электронный ресурс]. URL: <http://irs.tj/>.

References

1. Agreement on the Eurasian Economic Union (signed in Astana on May 29, 2014). Section XVI. Regulation of financial markets. CIS Internet Portal. [Electronic Resource]. URL: <http://www.ecis.info/>.
2. Competitiveness of logistics and transport in the Kyrgyz Republic. UN Economic Commission for Europe publication, 2020. [Electronic Resource]. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/Logistics_and_Transport_Competitiveness_in_Kyrgyzstan_2019_RU.pdf.
3. Concept for the development of road transport of the Kyrgyz Republic for 2020–2024 dated January 15, 2020 No. 7. [Electronic Resource]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/200412>.
4. The main directions for the development of the road industry for 2016–2025, approved by Decree of the Government of the Kyrgyz Republic of July 1, 2016 No. 372. [Electronic Resource]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/98583?cl=ru-ru>.
5. The main directions of the development of railway transport of the Kyrgyz Republic for 2014–2020, approved by the Decree of the Government of the Kyrgyz Republic of September 30, 2014 No. 558. [Electronic Resource]. URL: <http://kjd.kg/ru/about/strategiya-razvitiya-zeleznih-dorog/>.
6. National RC development strategy for 2018–2040 years. [Electronic Resource]. URL: <http://mineconom.gov.kg/storage/directs/documents/209/15421950795bec078718fff.pdf>.
7. Law of the Kyrgyz Republic «On Transport», approved as amended on February 15, 2013, [Electronic resource]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/97?cl=ru-ru>.
8. Law of the Kyrgyz Republic «On road transport», approved in the revision of August 15, 2020, [Electronic resource]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963>.
9. The Law «On the Licensing and Permitting System in the Kyrgyz Republic» as amended on April 22, 2020. [Electronic Resource]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/205058>.
10. How much gasoline costs in the EAEU countries and neighbors — a comparison with Kyrgyzstan, [Electronic resource]. URL: https://vk.com/wall-92148950_37792.
11. Kyrgyzstan and Uzbekistan agreed to build a logistics center, [Electronic resource]. URL: <https://kginfo.ru/kyrgyzstan-i-uzbekistan-dogovorilis-stroit-logisticheskij-czentr-v-ala-buke/>.

12. Taxation of small businesses in CIS member States, [Electronic resource]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30438396#pos=3;-70.
13. Administrative fines for international traffic violations, [Electronic resource]. URL: <https://avtomirrf.ru/mezhdynarodnye-perevozki.html>.
14. Code of Violations of the Kyrgyz Republic of April 13, 2017 No. 58, [Electronic Resource]. URL: <https://svodka.akipress.org/statpage:codex:5/>.
15. Electronic toll collection system in the Republic of Belarus, [Electronic resource]. URL: <https://beltoll.by>.
16. Plato Charging System, [Electronic Resource]. URL: <https://platon.ru/ru/>.
17. National Road Operator JSC «NK “KAZAVYUNEROL”», [Electronic Resource]. URL: <https://ru.qaj.kz>.
18. AK «Innovative Road Solutions LTD», [Electronic Resource]. URL: <http://irs.tj/>.