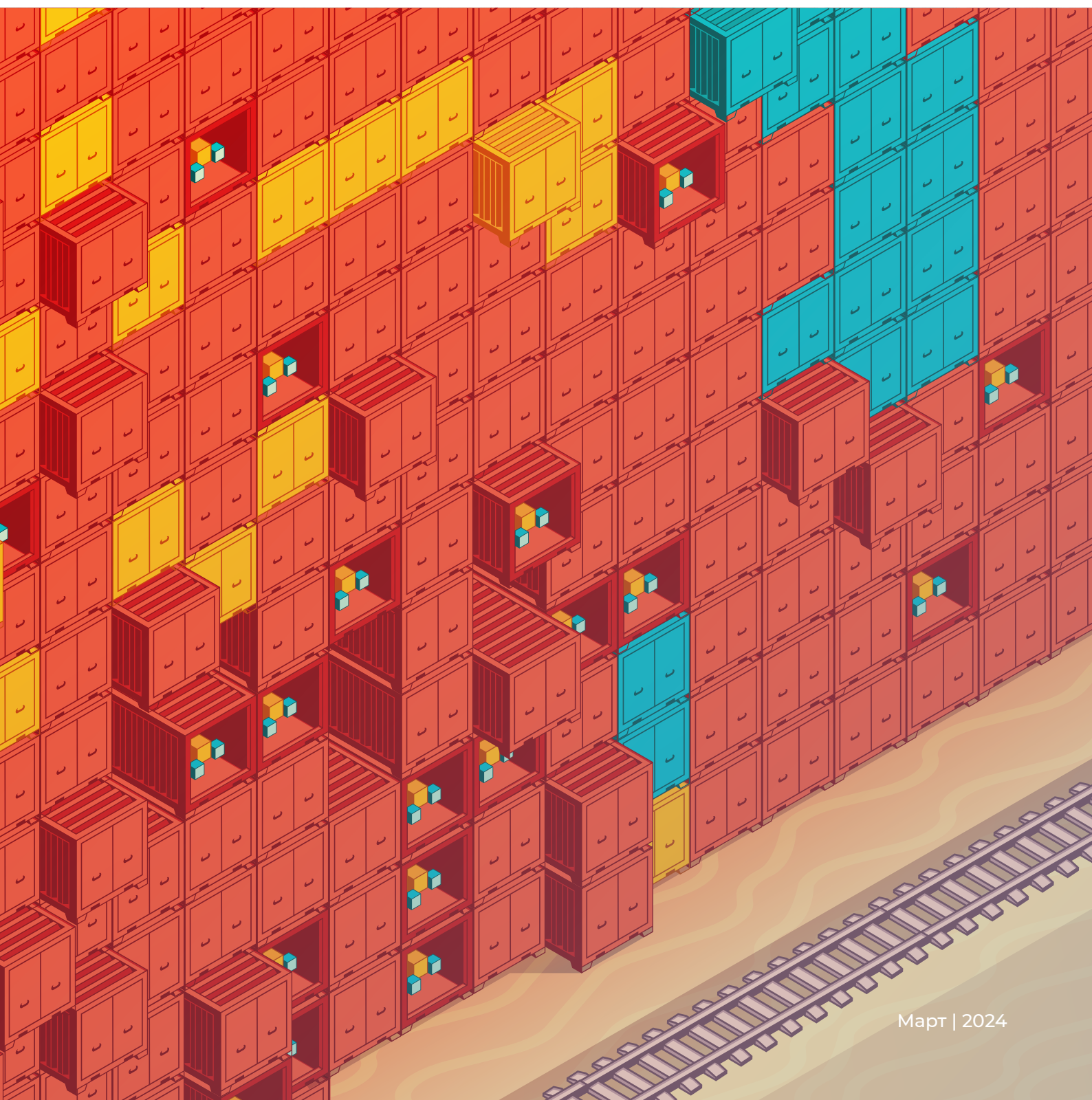


## ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ГРУЗОПОТОКА КЫРГЫЗСТАНА В НАПРАВЛЕНИИ РОССИИ И БЕЛАРУСИ



---

# Оглавление

Резюме.....	2
Взаимная торговля.....	3
Динамика грузопотока Кыргызстана.....	5
Грузопоток между Кыргызстаном и Россией.....	5
Грузопоток между Кыргызстаном и Беларусью.....	7
Товарные рынки Кыргызстана.....	9
Потенциал модального сдвига и контейнеризация грузопотока.....	13
Транспортное сообщение.....	17

# РЕЗЮМЕ

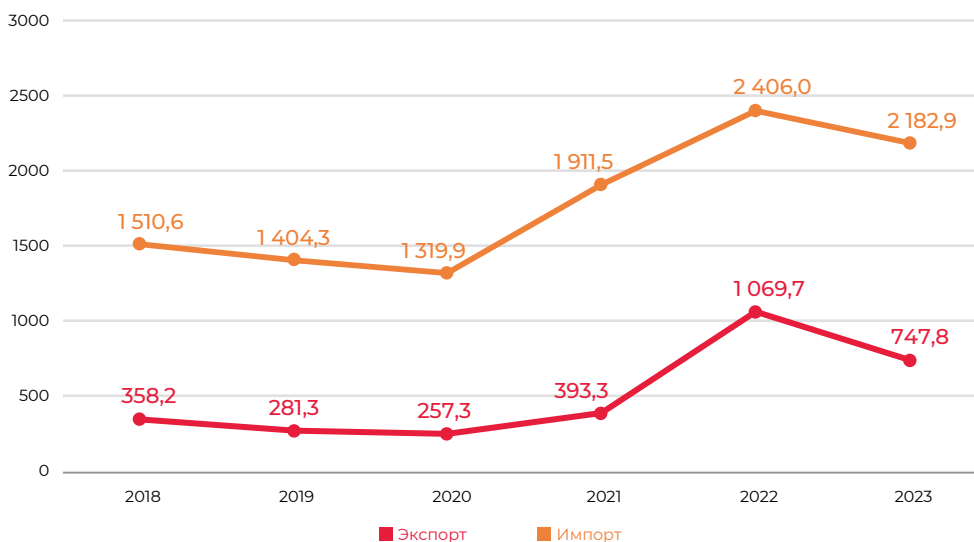
- Актуальная международно-политическая конъюнктура оказывает влияние на мировую экономику, глобальные и региональные торгово-экономические связи. Кыргызская Республика (Кыргызстан) является стратегическим партнером России и Беларуси в Центральной Азии. Участие Кыргызстана в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) с 2015 года обеспечивает благоприятные условия для развития хозяйственных связей, улучшения инвестиционного климата в республике в рамках единого экономического пространства. На сегодняшний день двустороннее сотрудничество базируется на 17 соглашениях. Отношения России и Кыргызстана отличаются высоким уровнем взаимодействия на двусторонней и многосторонней основе — в рамках ЕАЭС, ШНГ, ШОС, ОДКБ.
- Важным фактором расширения внешнеторговой деятельности Кыргызстана с Россией и Беларусью является развитие транспортно-логистических связей. Приняты решения по строительству новых транспортных коридоров и логистических хабов, которые способствуют увеличению грузового товарооборота путем развития железнодорожного сообщения. Кыргызстан стремится занять свою нишу в обеспечении транзитного сообщения между Китаем и западными странами, тем самым стимулируя развитие собственной транспортной инфраструктуры в интересах национальной экономики.
- Из России в Кыргызстан направляются такие товары, как изделия из металлов, продукция из переработанного топлива и сельскохозяйственная продукция. В Россию из Кыргызстана ввозятся фрукты, овощи, текстиль, одежда и продукты сельскохозяйственной переработки. В грузопотоке из Беларуси в Кыргызстан преобладает продукция из древесины, пластмассы и прочие химические продукты. Из Кыргызстана в Беларусь поставляется продукция животноводства и плодоовощная продукция.
- Большая часть товарных позиций относится к категории контейнеропригодных, в связи с чем развитие железнодорожного сообщения между Кыргызстаном, Россией и Беларусью становится перспективным направлением. Повышение транспортной связанности способно генерировать кумулятивные эффекты для трех стран, поскольку будет стимулировать торговлю и экономическую активность. Сдерживающим фактором для развития контейнерных ж/д перевозок между партнерами по ЕАЭС выступает отсутствие единого железнодорожного сообщения между севером и югом Кыргызстана, интегрированного в межгосударственную сеть.

# ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ

Приоритетными направлениями внешнеэкономической деятельности Кыргызстана выступают страны ЕАЭС, Европейский союз и Китай. На 2023 год объем взаимной торговли Кыргызстана на пространстве ЕАЭС в стоимостном выражении составил 4 357,3 млн долларов, из которых на Россию пришлось 67%, на Беларусь — 2,4%. Россия остается одним из ведущих торгово-экономических партнеров Кыргызстана с долей во внешней торговле республики около 19% за 2023 год.

По данным Национального статистического комитета Кыргызстана, в 2023 году объем взаимной торговли Кыргызстана и России составил 2 930,7 млн долларов, снизившись на 15,7% по сравнению с 2022 годом. Российский экспорт в Кыргызстан после исторически рекордного показателя в 2022 году — 2 406,0 млн долларов сократился на 9%, до 2 182,9 млн долларов. Также в 2023 году значительное сокращение показал российский импорт из Кыргызстана — до 747,8 млн долларов, то есть на 30% по сравнению с пиковым значением в 2022 году.

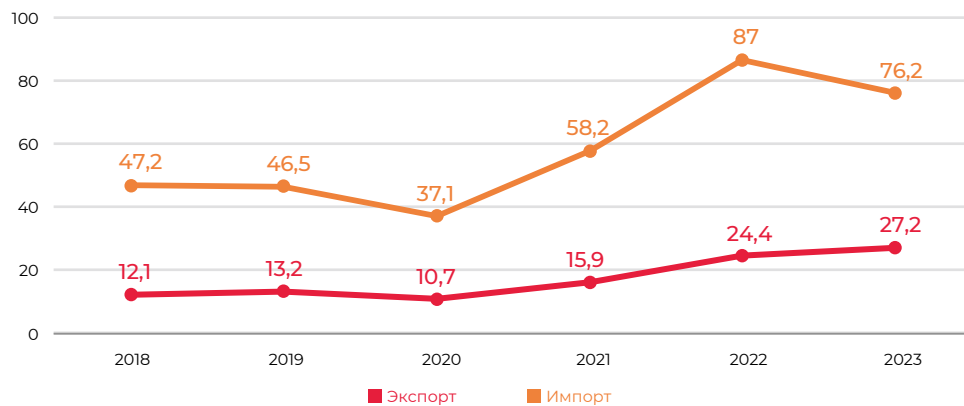
## ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И РОССИИ, МЛН ДОЛЛ.



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

На протяжении последних шести лет взаимная торговля Кыргызстана и Беларуси имела разнонаправленную динамику, особенно значительный рост наблюдался в 2022 году. В 2023 году объем взаимной торговли составил 103,4 млн долларов и по сравнению с 2022 годом сократился на 18,3%. При этом поставки Беларуси выросли на 12% до 27,2 млн долларов, а экспорт Кыргызстана, наоборот, снизился на 12% до 76,2 млн долларов.

## ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И БЕЛАРУСИ, МЛН ДОЛЛ.



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

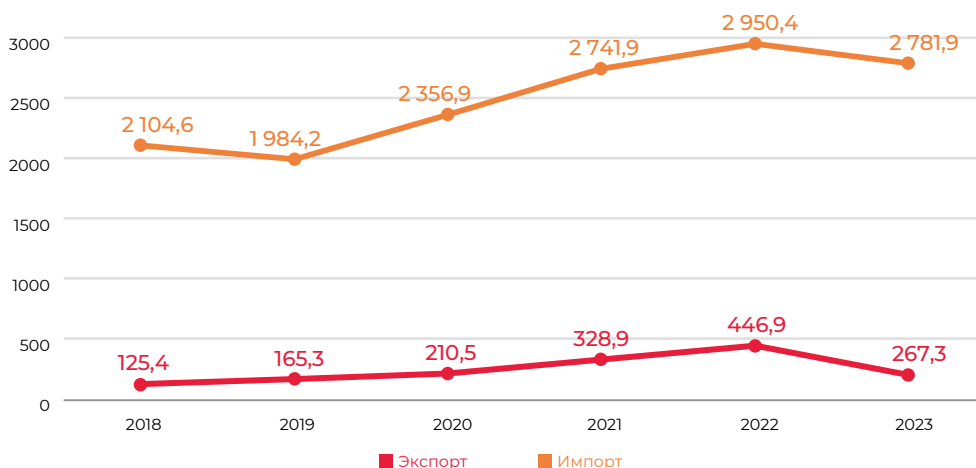
# ДИНАМИКА ГРУЗОПОТОКА КЫРГЫЗСТАНА

Физические грузопотоки экспорта и импорта Кыргызстан — Россия и Кыргызстан — Беларусь также показывают разнонаправленную динамику с тенденцией к росту.

## Грузопоток между Кыргызстаном и Россией

На протяжении 2018–2023 годов Кыргызстан демонстрировал дефицит в торговле с Россией. Вплоть до 2023 года грузопоток по направлению из России в Кыргызстан значительно превышал встречный поток. Кроме того, начиная с 2019 года и до 2022 года показатель объема поставок в Кыргызстан демонстрировал планомерный рост. Так, за четыре года грузопоток в Кыргызстан увеличился на 47% и достиг в 2022 году рекордного значения — 2 950,4 тыс. тонн. Однако в 2023 году объем поставок упал до уровня 2021 года — 2 781,9 млн тонн.

### ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И РОССИИ, ТЫС. ТОНН



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

Грузопоток из России в Кыргызстан в 2023 году показал незначительное снижение — на 6%, или на 168,5 тыс. тонн. Такой незначительный спад произошел в связи с изменениями в структуре грузопотока — увеличением объемов по одним товарным позициям и снижением объемов по другим. Основными составляющими грузопотока из России в Кыргызстан стали:

- 1. Черные металлы:** спрос на российскую металлопродукцию, а именно нелегированные горячекатаные прутки, стальные трубы и листовой прокат, в течение продолжительного времени был высоким, но в 2023 году физический импорт черных металлов уменьшился на 255 тыс. тонн.
- 2. Переработанное топливо:** импорт из России снизился на 108 тыс. тонн. В категорию переработанного топлива входят нефтепродукты и нефтяной кокс и битум.
- 3. Зерно и продукты перемола:** импорт из России увеличился на 112 тыс. тонн. Благодаря увеличению закупок пшеницы, зернобобовых и пшеничной муки в 2023 году Кыргызстану удалось справиться с угрозой повышения цен на социально значимую продукцию и поддержать связанные с ней производства, а именно мукомольные предприятия, работа которых во многом зависит от импортного сырья.
- 4. Химические вещества и удобрения:** импорт азотных, смешанных и калийных удобрений вырос на 67 тыс. тонн, химических веществ (карбонаты, хлориды, бромиды, антифризы) — на 12 тыс. тонн.
- 5. Металлоизделия:** в 2023 году импорт изделий из металлов (алюминиевые емкости, железнодорожные изделия, фитинги, крепежная арматура) увеличился на 34 тыс. тонн.

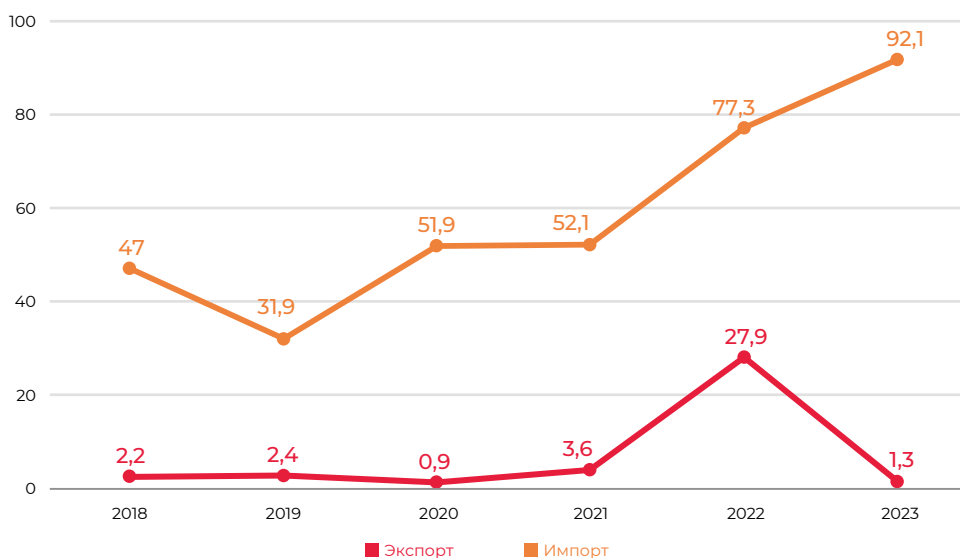
В 2023 году грузопоток из Кыргызстана в Россию снизился на 40%, физический отток составил 180 тыс. тонн. Основными его составляющими выступают:

- 1. Текстильные изделия:** экспорт хлопчатобумажной пряжи, трикотажных полотен, тканей из Кыргызстана в Россию уменьшился на 98 тыс. тонн в 2023 году. Существенное снижение объема могло быть вызвано исчезновением необходимости в приобретении сырья в связи с открытием конечных производств на территории Кыргызстана, где непосредственно отшиваются необходимые текстильные изделия.
- 2. Одежда:** физический прирост экспорта в Россию составил 25 тыс. тонн. Легкая промышленность, которая включает в себя производство текстиля и одежды, является одним из ключевых секторов экономики Кыргызстана. Россия остается основным рынком сбыта женской верхней одежды, произведенной в Кыргызстане: только на Россию приходится 96% экспорта. По сравнению с 2022 годом объем поставок увеличился в пять раз.
- 3. Лом черных металлов:** экспорт лома снизился на 27 тыс. тонн. Причиной резкого снижения поставок стал **запрет** на вывоз из Кыргызстана лома и отходов черных металлов с целью недопущения критического недостатка сырья для отечественных переработчиков.

## Грузопоток между Кыргызстаном и Беларусью

В течение 2018–2023 гг. физические грузопотоки экспорта и импорта Кыргызстана и Беларуси показывали переменную динамику. На протяжении всего исследуемого периода Кыргызстан имел дефицит в торговле с Беларусью. Начиная с 2019 года грузопоток из Беларуси в Кыргызстан демонстрирует тенденцию к росту, к 2023 году объем поставок в Кыргызстан достиг 92,1 тыс. тонн. Объем экспорта Кыргызстана в Беларусь в 2023 году сократился до 1,3 тыс. тонн по отношению к пиковому показателю в 2022 году.

### ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ КЫРГЫЗСТАНА И БЕЛАРУСИ, ТЫС. ТОНН



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

В 2023 году грузопоток из Беларуси в Кыргызстан показал положительную динамику: абсолютный прирост составил 14,8 тыс. тонн. Основными его составляющими выступают:

- 1. Изделия из древесины:** импорт из Беларуси увеличился на 4 тыс. тонн. В последние годы белорусская продукция деревопереработки (ДСП, ДВП) умеренно экспортировалась в Кыргызстан, однако санкционные ограничения развернули белорусскую лесную отрасль на Восток, что привело к кратному росту поставок древесины в 2022 году и увеличению объема в 2023 году.
- 2. Химические материалы:** в условиях роста спроса на химические продукты в Кыргызстане импорт из Беларуси увеличился на 7,4 тыс. тонн.



Грузопоток из Кыргызстана в Беларусь в 2023 году показал кратное снижение: абсолютный отток экспорта составил 26,6 тыс. тонн. В основной перечень входят:

- 1. Каменный уголь:** в 2022 году Кыргызстан экспортировал 23 тыс. тонн каменного угля в Беларусь, а по итогам 2023 года экспорт данной продукции совсем прекратился. Причиной стало снижение добычи каменного угля в Кыргызстане, а также переориентация поставок на Казахстан.
- 2. Автотехника:** экспорт автозапчастей в Беларусь снизился на 2 тыс. тонн. Фактором снижения поставок стал переход Беларуси на китайский рынок автотехники.

# ТОВАРНЫЕ РЫНКИ КЫРГЫЗСТАНА

За 2023 год в грузопотоке из России в Кыргызстан преобладает продукция из переработанного и первичного топлива — 42% физического грузопотока. Эти категории представлены такими видами товаров, как нефтепродукты, торф, нефтяной кокс и битум, ароматические продукты переработки топлива. Следующие 23% грузопотока составляет продукция сельского хозяйства, а именно остатки переработки зерна и бобовых, а также сахар. Из товаров металлургической промышленности (14,2%) среди поставок преимущественно выделяются изделия из черных металлов, алюминий и нелегированная сталь

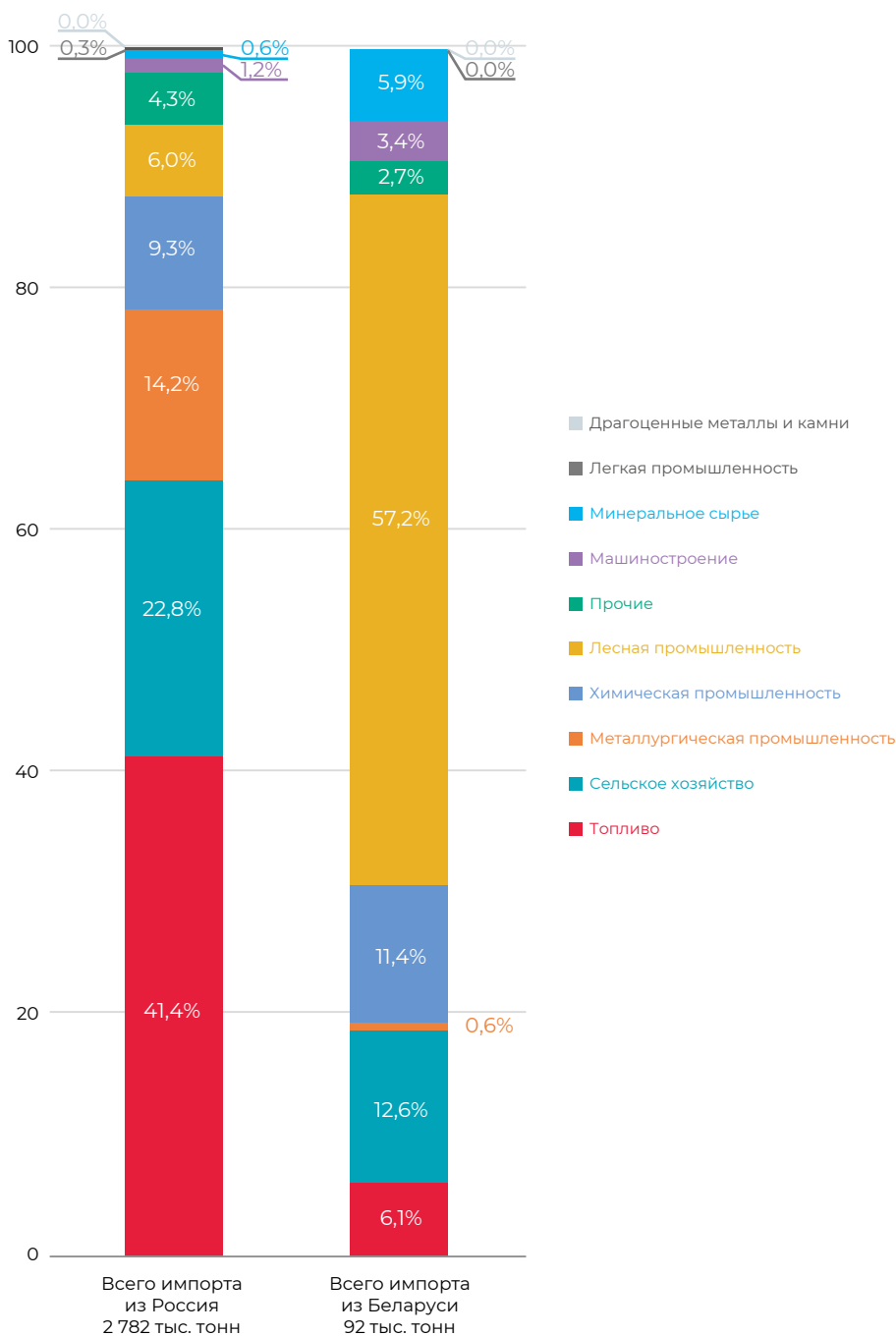
Россия является крупным поставщиком топлива в Кыргызстан, поставки нефтепродуктов в республику осуществляются на беспрошленной основе в рамках [Соглашения](#) между Правительством Российской Федерации и Правительством Киргизской Республики о сотрудничестве в сфере поставок нефти и нефтепродуктов. К тому же в 2025 году планируется [запуск общего рынка нефти и нефтепродуктов ЕАЭС](#), который приведет к увеличению объемов поставок нефтепродуктов и оптимизации логистики.

Кыргызстан не способен в полной мере обеспечивать себя зерном, и до 2021 года основной объем пшеницы в республику поставлял Казахстан. Однако рост цен на пшеницу в 2022 году привел к переориентации на российское зерно, импорт которого на 20-25% дешевле казахского; тенденция продолжилась в 2023 году.

В грузопотоке из Беларуси в Кыргызстан значительную долю занимает продукция лесной промышленности (ДСП, ДВП, фанера) — 57% физического грузопотока. Следующие две категории импорта из Беларуси — сельское хозяйство и химическая промышленность — занимают 13% и 11% соответственно.

В Кыргызстане лесные ресурсы очень ограничены, вследствие чего управление лесными ресурсами в стране осуществляется с позиций защитного лесоводства, что означает практически полный запрет на заготовку древесины. В республике действует [закон](#) «О запрещении рубки, транспортировки, приобретения и сбыта, заготовки и использования, экспорта особо ценных древесных пород». В силу законодательства производство изделий из дерева работает исключительно на привозных лесоматериалах, в том числе белорусского происхождения. К тому же санкции ЕС в отношении белорусской древесины привели к пересмотру экспортной стратегии лесной отрасли и необходимости разворота товарных потоков с Запада на Восток, что привело к наращиванию объемов поставок в Кыргызстан.

### СТРУКТУРА ИМПОРТА КЫРГЫЗСТАНА ПО ОТРАСЛЯМ, 2023 ГОД, ТОНН



Источник: Trade Map

Структура экспорта Кыргызстана в Россию в 2023 году отличается высокой степенью диверсификации. Так же, как и в структуре импорта, выделяются три крупнейшие категории — сельское хозяйство (плодоовощная продукция), легкая промышленность (текстильные изделия) и машиностроение (бытовая техника, автомобили и автозапчасти), составляющие 40%, 17% и 16% соответственно.

Уход с российского рынка европейских брендов предоставляет определенные возможности для кыргызских текстильных производителей. Успешная интеграция Кыргызстана в российский сегмент легкой промышленности обеспечивает синергию между двумя странами. Текстильное производство на территории Кыргызстана распределено относительно равномерно. Значительная часть текстильного производства (29%) сосредоточена в городе Бишкек, затем вторую позицию (28,5%) занимает Джалал-Абадская область, третью позицию (23%) — Чуйская область, и 17% производства сосредоточено в Ошской области. [Сотрудничество Кыргызстана и России](#) набирает обороты; при поддержке Российско-Кыргызского фонда развития были запущены текстильная фабрика «Кыргыз Текстиль ЛТД» в Оше и [проект «Технополис»](#) в Чуйской области, который предполагает комплекс из сорока швейных предприятий.

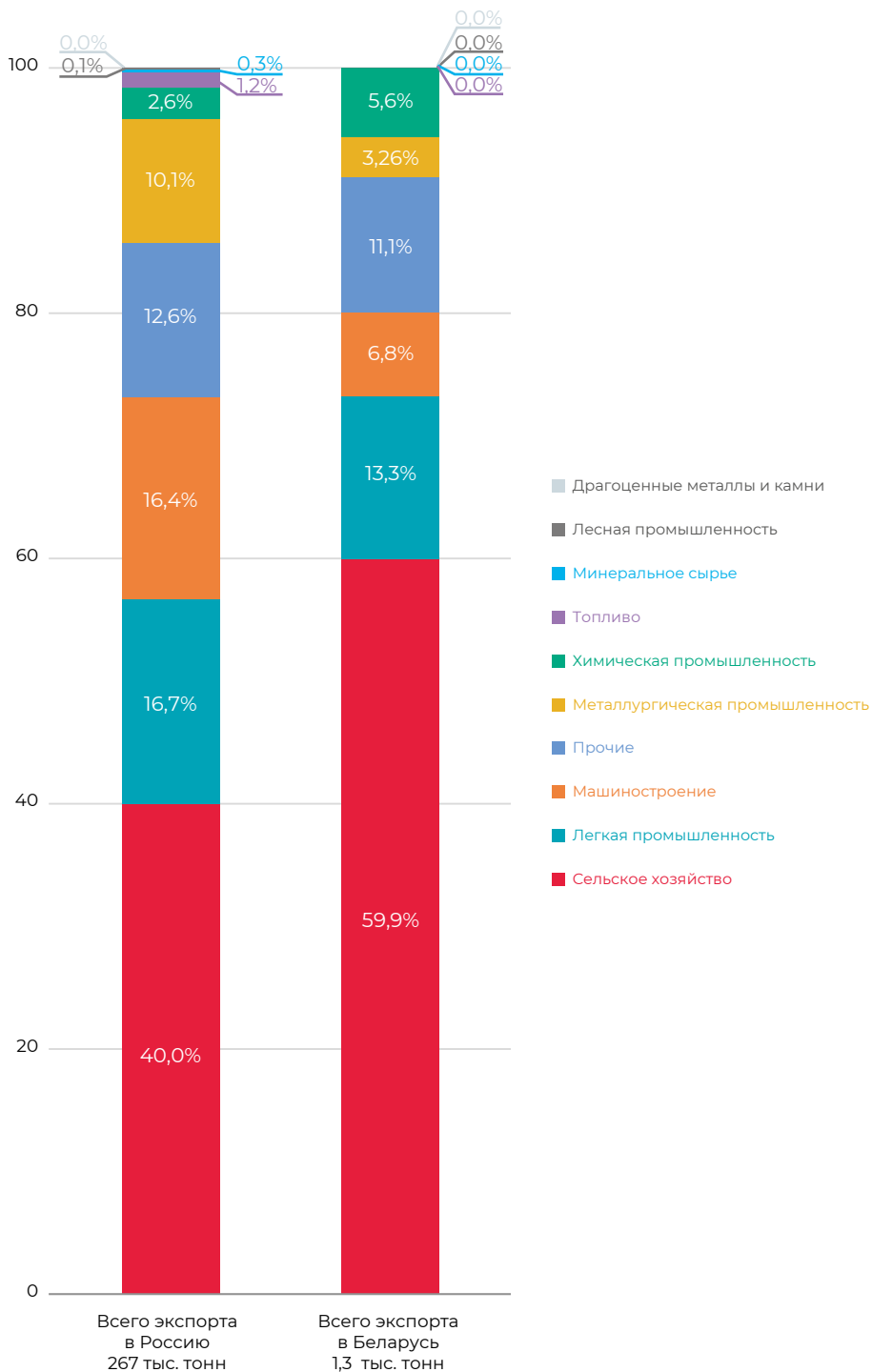
## АДМИНИСТРАТИВНАЯ КАРТА КЫРГЫЗСТАНА



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики

В грузопотоке из Кыргызстана в Беларусь товарная структура носит ярко выраженную сельскохозяйственную направленность — преобладает продукция животноводства (мясо птицы и говядина) и готовая продовольственная продукция (60%). Следующие 13% грузопотока составляют текстильные материалы и изделия. Металлоизделия, на которые приходится 11% поставок, представлены преимущественно крепежной арматурой и проволокой.

### СТРУКТУРА ЭКСПОРТА КЫРГЫЗСТАНА ПО ОТРАСЛЯМ, 2023 ГОД, ТОНН



Источник: Trade Map

# ПОТЕНЦИАЛ МОДАЛЬНОГО СДВИГА И КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ГРУЗОПОТОКА

Кыргызстан не имеет выхода к морю. Развитие ж/д инфраструктуры страны требует значительных инвестиций, поэтому основными транспортными средствами для грузоперевозок остаются автомобильная дорога и воздушный транспорт. Использование данных видов транспорта сказывается на стоимости перевозки грузов в межгосударственном сообщении. Самым эффективным с точки зрения затрат для перевозки грузов между Кыргызстаном, с одной стороны, и Россией и Беларусью, с другой стороны, представляется железнодорожный транспорт.

Для оценки того, какой потенциальный объем грузопотока может быть переключен с автомобильного транспорта на железнодорожные контейнерные перевозки, были проанализированы все товарные позиции физического экспорта и импорта Кыргызстана из России и Беларуси в 2023 году на предмет того, могут ли они перевозиться в контейнерах.

Из 715 товарных позиций, экспортированных из России в Кыргызстан в 2023 году, как минимум 581 позиция является пригодной для транспортировки по железной дороге — исходя из номенклатуры железнодорожных грузоперевозок, представленной в статистике [портала ERAI](#). Это означает, что из 2 781 870 тонн грузов, перевезенных из России в Кыргызстан за 2023 год, 1 117 457 тонн — потенциальный грузопоток для железной дороги.

Общий количественный объем потенциального железнодорожного грузопотока из России в Кыргызстан составляет 98 285 ДФЭ в год<sup>1</sup>, а крупнейшими его составляющими выступают товары металлургической промышленности (прутки нелегированные горячекатаные, стальные трубы и листовой прокат), сельскохозяйственные товарные позиции (продукция животноводства, корма и напитки) и продукция лесной промышленности (ДСП и ДВП). Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему в ДФЭ представлен в таблице ниже.

<sup>1</sup> Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе [статистики](#) грузоперевозок ERAI.

Таблица 1.

### ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ РОССИИ В КЫРГЫЗСТАН В ДФЭ

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2023, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	1 117 457		98 285
1	7214	Металлургическая промышленность	Прутки нелегированные горячекатаные	160 485	11,2	14 353
2	3102	Химическая промышленность	Азотные удобрения	130 580	11,7	11 132
3	4410	Лесная промышленность	Древесно-стружечные плиты	76 364	11,7	6 527
4	7208	Металлургическая промышленность	Листовой прокат	52 357	12,4	4 222
5	7306	Металлургическая промышленность	Стальные трубы	52 846	13,7	3 857
6	0207	Сельское хозяйство	Мясо и субпродукты птицы	13 060	3,6	3 628
7	2202	Сельское хозяйство	Безалкогольные напитки	29 058	10,4	2 794
8	2302	Сельское хозяйство	Корма	27 394	10,9	2 513
9	2009	Сельское хозяйство	Соки фруктовые	14 957	6,0	2 493
10	4410	Лесная промышленность	Древесно-волоконистые плиты	26 074	11,9	2 191
			Прочие	534 282		43 915

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

Проведенный анализ показал, что из 204 411 тонн кыргызского экспорта в Россию почти все товарные позиции являются контейнеропригодными, а именно 186 446 тонн. С учетом товарной структуры количественный объем потенциального железнодорожного грузопотока составляет 17 тыс. ДФЭ в год, при этом наибольший объем приходится на сельскохозяйственную продукцию (орехи, корнеплоды и косточковая продукция) и машиностроение (автозапчасти, бытовая техника). Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному количеству ДФЭ представлен в таблице ниже.

Таблица 2.

### ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ КЫРГЫЗСТАНА В РОССИЮ В ДФЭ

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2023, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	186 446		17 205
1	0802	Сельское хозяйство	Орехи, кроме кокосовых, бразильских и кешью	19 085	11,1	1 715
2	8402	Машиностроение	Оборудование для мойки, заполнения или упаковки	12 956	12,3	1 052
3	7005	Прочие	Стекло полированное	11 645	11,5	1 016
4	0706	Сельское хозяйство	Съедобные корнеплоды	7 505	7,8	962
5	7404	Металлургическая промышленность	Медные отходы и лом	10 420	12,3	847
6	6907	Прочие	Облицовочная плитка и схожие изделия	9 648	12,5	773
7	0809	Сельское хозяйство	Косточковые плоды	5 918	8,0	740
8	8708	Машиностроение	Автозапчасти	11 284	18,4	613
9	6002	Легкая промышленность	Узкие трикотажные полотна с эластомерными или резиновыми нитями	5 541	9,9	560
10	6406	Легкая промышленность	Детали обуви, аксессуары	5 020	10,8	465
			Прочие	83 127		7 926

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

Исходя из товарных позиций грузопотока из Беларуси в Кыргызстан, 90 674 из 92 111 тонн являются контейнеропригодным грузом. Общий объем потенциального железнодорожного грузопотока Беларусь — Кыргызстан составляет 9 тыс. ДФЭ в год.

Расчеты потенциального объема поставок по товарам в ДФЭ демонстрируют, что древесные изделия являются наиболее перспективным направлением грузопотока. Так, для транспортировки таких товарных позиций, как древесно-стружечные плиты и древесно-волоконистые плиты, потребуется больше половины потенциального количества контейнеров — 4 тыс. ДФЭ. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному числу ДФЭ представлен в таблице ниже.



Таблица 3.

### ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ БЕЛАРУСИ В КЫРГЫЗСТАН В ДФЭ

№	HS4	Отрасль	HS4 товар	2023, тонн	Средний удельный вес, тонн/ДФЭ	ДФЭ
			Всего контейнеропригодных грузов	90 674		9 117
1	4410	Лесная промышленность	Древесно-стружечные плиты	46 829	12,6	3 724
2	0207	Сельское хозяйство	Мясо и субпродукты птицы	4 181	3,6	1 161
3	1701	Сельское хозяйство	Сахар	3 908	3,9	1 002
4	2501	Минеральное сырье	Поваренная соль	5 463	12,0	455
5	2710	Топливо	Нефтепродукты	5 615	12,4	453
6	4411	Лесная промышленность	Древесно-волоконистые плиты	5 384	12,4	436
7	3402	Химическая промышленность	Моющие средства и ПАВ	4 940	13,4	370
8	8701	Машиностроение	Тракторы и тягачи	2 038	7,3	281
9	6907	Прочие	Облицовочная плитка и схожие изделия	2364	12,5	189
10	3907	Химическая промышленность	Полиацетали, полиэфир, поликарбонаты	2728	21,9	124
			Прочие	9 952		1 045

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

Грузопоток в сообщении Кыргызстан — Беларусь распределен по различным товарным позициям преимущественно сельскохозяйственной отрасли. Весь объем белорусского импорта из Кыргызстана, составляющий 1 151 тонну, представлен контейнеропригодными грузами. Следовательно, общий количественный объем потенциального железнодорожного грузопотока из Кыргызстана в Беларусь составляет около 187 ДФЭ в год.

С учетом структуры и объемов текущей взаимной торговли в физическом выражении между Кыргызстаном и Россией и Кыргызстаном и Беларусью ощутима тенденция к железнодорожным контейнерным перевозкам между тремя странами. Однако, учитывая незначительный грузопоток между Кыргызстаном и Беларусью, видна перспектива объединения с грузопотоком в Россию и из нее. Таким образом, при переориентации перевозок между странами «на рельсы» объем экспортного железнодорожного грузопотока в Кыргызстан составит около 107,4 тыс. ДФЭ, импортного — 17,4 тыс. ДФЭ.

# ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ

Кыргызстан обладает потенциалом в сфере логистики. Расположение страны, граничащей с Казахстаном, Китаем, Таджикистаном и Узбекистаном, в сердце Центральной Азии делает республику потенциальным транзитным пунктом на маршрутах между этими странами и сопредельными регионами.

Автомобильный транспорт является наиболее широко используемым видом транспорта для логистики в Кыргызстане из-за горного рельефа страны и слаборазвитой железнодорожной сети. В стране имеется разветвленная дорожная сеть, которая облегчает перемещение товаров по всей стране. В 2023 году автомобильным транспортом было перевезено 41 291,9 тыс. тонн грузов, тем самым доля грузов, перевезенных автотранспортом, в структуре грузоперевозок составила 80,9%.

Железнодорожный транспорт имеет устоявшуюся нишу в логистике Кыргызстана. В 2023 году в республике железнодорожным транспортом было перевезено 9 372,8 тыс. тонн грузов, что составляет 18,4% всех грузоперевозок. Кыргызстан работает над улучшением своей железнодорожной инфраструктуры, однако острым остается вопрос развития сети железных дорог внутри республики и интеграции ее с железнодорожными путями в соседних странах.

Основная проблема для Кыргызстана — разорванность железнодорожных сетей. Для ее решения запланировано строительство двух железнодорожных маршрутов, которые должны пересечься между собой и дать импульс развитию экономики страны. На сегодняшний день железная дорога Кыргызстана является тупиковой, она разделена на два географических участка. Северный участок ведет в Казахстан по маршруту Балыкчы — Турксиб, а южный обеспечивает выход к железнодорожным магистралям Китая и Узбекистана. Такая конфигурация является исторической и связана со сложившимся экономико-географическим положением страны и ее регионов.

Первым проектом, направленным на развитие ж/д инфраструктуры, стало строительство железной дороги на севере страны. В декабре 2022 года в рамках инвестиционного саммита Кыргызстан и Россия подписали [Меморандум](#) о совместной реализации проекта строительства железнодорожной линии Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече. Железнодорожный маршрут начинается от города Балыкчы в Иссык-Кульской области, далее маршрут пролегает в Нарынскую область до города Кочкора, а затем до крупного угольного месторождения Кара-Кече.

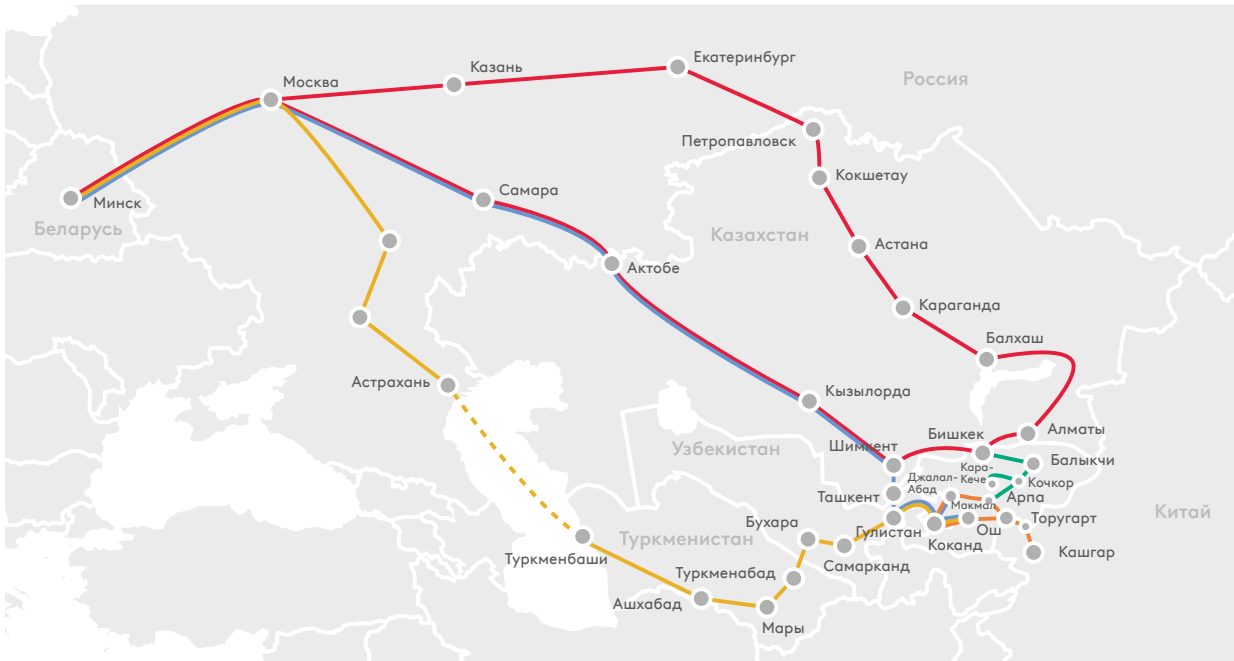
Целесообразность строительства железной дороги Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече заключается в перевозке угля от месторождения Кара-Кече до основного потребителя в Бишкеке. Сегодня уголь перевозят автомобильным транспортом до Балыкчы, где затем перегружают в вагоны. Проект железной дороги является первым шагом в соединении разрозненных северного и южного железнодорожных маршрутов в стране. Его реализация не только создаст единую внутреннюю железнодорожную сеть, но также позволит направить экспорт и импорт через север страны в направлении Казахстана, России и в обратном направлении.

Второй уровень целесообразности заключается в том, что новая железная дорога позволит соединить север Кыргызстана не только с югом, но и с Китаем через второй масштабный [проект](#) Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ). При помощи Китая Кыргызстан существенно диверсифицирует экспортные направления и модернизирует транспортную инфраструктуру. Кыргызский участок железной дороги начнется с перевала Торугарт, где соединится с конечной железнодорожной станцией Кашгар в Китае, откуда железнодорожная линия протянется на северо-запад через Арпу и Макмал до Джалал-Абада, где уже она соединится с железнодорожной сетью Узбекистана. Сопряжение северного маршрута с линией железной дороги ККУ (Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече — Макмал — Джалал-Абад) позволит подключиться к транзитным потокам, которые также можно было бы замкнуть на севере Кыргызстана. В результате железнодорожная станция на границе Китая и Кыргызстана в рамках проекта ККУ может даже стать конкурентом для железнодорожных станций Алтынколь и Достык на границе Казахстана и Китая.

Кыргызстан продолжает постепенную модернизацию железных дорог, в первую очередь на севере страны. Одним из самых перспективных для развития транспортного потенциала страны стал проект по [электрификации железнодорожной ветки](#) Балыкчы — Турксиб. Действующая ветка проходит по Иссык-Кульской и Чуйской областям Кыргызстана и связывает их с крупным железнодорожным узлом в Казахстане. На сегодняшний день железная дорога Балыкчы — Турксиб остается главной артерией, соединяющей Кыргызстан с другими странами. Реализация проекта позволит повысить скорость движения составов и увеличить пропускную способность линии. Кроме того, в проекте заложена экологическая составляющая: электрификация сократит выбросы.

Новой возможностью для связи России и Беларуси с Кыргызстаном может стать мультимодальный маршрут [«Южный транспортный коридор»](#). В ноябре на транспортном форуме ШОС в Узбекистане был подписан меморандум о его формировании и развитии. Маршрут будет начинаться в Кыргызстане, затем пройдет через Узбекистан и Туркменистан до порта Туркменбаши на Каспийском море и далее морским транспортом через акваторию до порта Оля в Астрахани, откуда с помощью железнодорожного сообщения достигнет Беларуси. Однако можно предположить, что начальной точкой маршрута станет Китай. Для этого возможно будет задействовать автомобильную магистраль Китай — Кыргызстан — Узбекистан, но железнодорожный проект ККУ открывает новые перспективы, поэтому строительство данной железнодорожной ветки является стратегической задачей для Кыргызстана.

## СХЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ КЫРГЫЗСТАНА С РОССИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ



- Транспортный коридор «Кыргызстан – Казахстан – Россия – Беларусь» [действует]
- Транспортный коридор «Узбекистан – Кыргызстан – Китай» [проектирование]
- Железнодорожный маршрут «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече» [строительство]
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Каспийское море – Россия) [меморандум]
- Транспортный коридор «Кыргызстан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь» [действует]

Источник: ERAI

Отсутствие связи между двумя линиями железных дорог (северной и южной) ограничивает ж/д сообщение Кыргызстана с Россией и Беларусью. Действующими маршрутами для транспортировки грузов из Кыргызстана считаются транспортный ж/д коридор на севере, проходящий через Казахстан, и коридор на юге республики — через Узбекистан и Казахстан. В связи с этим грузоотправители отдают предпочтение автомобильному транспорту, в то время как ж/д контейнерные грузоперевозки все еще остаются перспективным направлением.

Анализируя рынок контейнерных железнодорожных грузоперевозок в сообщении Кыргызстан — Россия, следует отметить ограниченное число компаний, оперирующих в данном сегменте, а также низкую прозрачность ценообразования. Расстояние до Москвы от северной части Кыргызстана (Бишкек) преодолевается за 11–15 дней, от южной части (Ош/Джалал-Абад) — за 13–17 дней. Средняя рыночная ставка контейнерных ж/д перевозок составляет порядка 5 500 долл. за СФЭ. При выборе маршрута важную роль играет пересечение нескольких таможенных и государственных границ: так, маршрут на юге Кыргызстана предполагает пересечение двух транзитных стран, в то время как с севера предстоит пересечь только одну. Преимущественно грузоперевозки между Россией и Кыргызстаном осуществляются автомобильным видом транспорта, несмотря на более высокую стоимость перевозки. Так, рыночная стоимость автомобильных контейнерных перевозок Москва — Бишкек варьируется от 5 900 до 6 100 долл. за СФЭ.

Таким образом, отсутствие системы железнодорожного сообщения между севером и югом Кыргызстана, интегрированной в межгосударственное сообщение, выступает сдерживающим фактором развития транспортной инфраструктуры и транзитного потенциала. Решение проблемы разорванности железнодорожной сети позволит направить экспортную и импортную части транзита через север республики по направлению в Россию и Беларусь и обратно. Однако связанность двух полюсов Кыргызстана во многом зависит от строительства железной дороги на юге республики в рамках проекта ККУ, начало которого ожидается в 2024 году. Принимая во внимание то, что данный проект включен в Национальную стратегию развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы, строительство железнодорожной магистрали может растянуться до 2030 года. В случае реализации проекта, безусловно, произойдут изменения в распределении логистических потоков. Маршрут ККУ обеспечит кратчайший путь в сообщении Китай — Европа — Китай, тем самым создавая из Кыргызстана новый транзитный хаб в Центральной Азии. Для России, с другой стороны, реализация данного проекта не только позволит нарастить экспортно-импортные операции с Кыргызстаном, но и открывает дополнительные транспортные маршруты с Китаем и прежде всего с Синьцзян-Уйгурским автономным районом, который во многом заинтересован в развитии торгового сотрудничества с Россией.