



## Развитие торговли агропродовольственными товарами между Кыргызстаном и Пакистаном

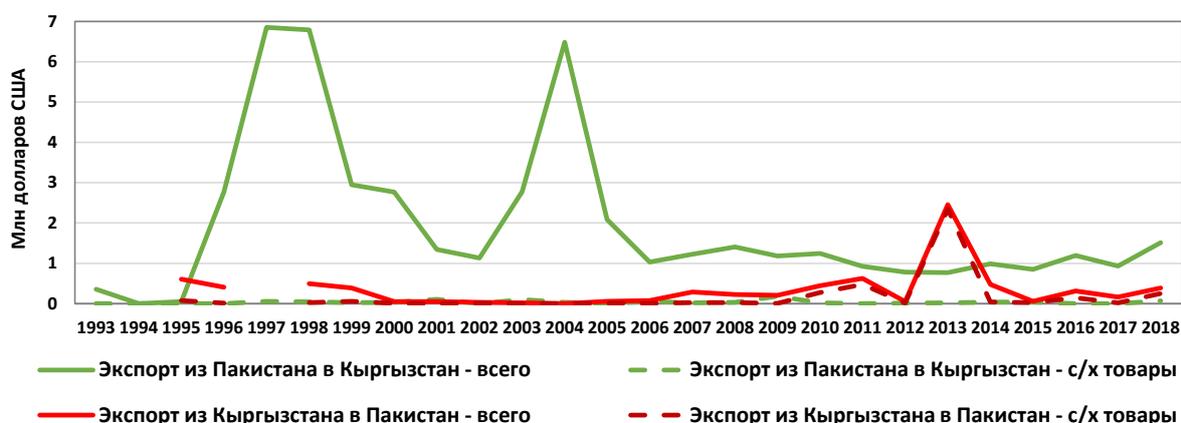
*Зехра Вахид<sup>1</sup>, Роман Могилевский<sup>2</sup>, Залина Еникеева<sup>2</sup>,  
Мария Ямщикова<sup>2</sup>, Физза Малик<sup>1</sup>*

**Выражение признательности:** Данный материал представляет собой краткую версию документа, подготовленную при поддержке Института Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Полную версию статьи на английском языке можно найти здесь: <https://www.carecinstitute.org/wp-content/uploads/2020/02/02.Opportunities-and-Challenges-of-Agrifood-Trade-between-Kyrgyzstan-and-Pakistan.pdf>.

### Текущая ситуация

Кыргызская Республика (Кыргызстан) и Исламская Республика Пакистан (Пакистан) – близкие соседи: расстояние между столицами этих двух стран составляет около 1000 км. Несмотря на географическую близость, экономические связи между двумя странами слабы, а двусторонние торговые потоки – минимальны (Рисунок 1); в 2018 году товарооборот между двумя странами составил менее 0,1 % общего товарооборота как Кыргызстана, так и Пакистана.

**Рисунок 1. Торговля между Кыргызстаном и Пакистаном, млн долларов США**



Источник: База данных UN Comtrade

1 Лахорский университет управленческих наук, Лахор, Исламская Республика Пакистан  
2 Университет Центральной Азии, Бишкек, Кыргызская Республика

Это отражает общую ситуацию в торговле между Центральной Азией и Южной Азией. Однако, поскольку Кыргызстан и Пакистан стремятся диверсифицировать свою продуктовую и географическую структуру торговли, потребность в расширении торговли с соседями из Южной и Центральной Азии очевидна. Помимо выгоды двусторонней торговли между Пакистаном и странами Центральной Азии интересны существующие важные транзитные возможности для обеих сторон. Кыргызстан может стать воротами для Пакистана на рынки России и других членов Евразийского экономического союза, в то время как Пакистан предлагает услуги своих морских портов (например, Карачи), которые географически являются ближайшими морскими портами для Кыргызстана, а также для некоторых других стран Центральной Азии.

В обеих странах сельское хозяйство является одним из крупнейших секторов экономики (11,6 % ВВП в Кыргызстане и 22,9 % ВВП в Пакистане в 2018 г., источник: WDI<sup>1</sup>). Агропродовольственные товары составляют значительную часть общего экспорта (21 % и 13 % общего объема экспорта товаров в Пакистане и Кыргызстане, соответственно, источник: UN Comtrade<sup>2</sup>). По состоянию на 2018 год специализация экспорта агропродовольственных товаров в этих двух странах была в основном взаимодополняющей: тремя ключевыми экспортными агропродовольственными товарами для Пакистана были рис, сахар и пшеница, а для Кыргызстана – фасоль, хлопковое волокно и хлебобулочные и кондитерские изделия. Следовательно, есть потенциальные возможности для взаимной торговли агропродовольственными товарами. Однако, как показано на Рисунке 1, такая торговля в настоящее время практически отсутствует<sup>3</sup>. Недостаток знаний о рынке у обеих сторон является одной из причин низкого уровня двусторонней торговли. Исторически сложилось так, что Пакистан торговал агропродовольственными товарами в основном с Европой, а Кыргызстан – с Россией и другими бывшими советскими республиками, а затем и с Турцией. Сегодня государства Центральной Азии практически не обладают знаниями о предпочтениях потребителей в Южной Азии, а также налаженными и заслуживающими доверия деловыми контактами или способностью оценивать выгоды и издержки торговли со своими соседями из Южной Азии, и наоборот. Поскольку крупные торговые компании ориентируются на традиционные рынки, изучение новых рынков оставлено более мелким торговым компаниям, потенциал которых ограничен. Существует также языковой барьер: немногие пакистанские бизнесмены знают русский язык достаточно, чтобы работать в Кыргызстане и Средней Азии; то же самое можно сказать и о знании английского языка кыргызскими бизнесменами. Торговля также страдает от отсутствия эффекта масштаба. Поставки товаров происходят малыми партиями и нечасто; постоянные торговые издержки (исследование рынка, соблюдение технических, трудовых и других нормативных требований страны-импортера и т.д.) съедают значительную часть торговой наценки. Можно сказать, что недостаточное знание рынка и отсутствие эффекта масштаба усиливают друг друга и образуют порочный круг.

Логистика является еще одной серьезной проблемой для торговли между Пакистаном

1 Показатели мирового развития.

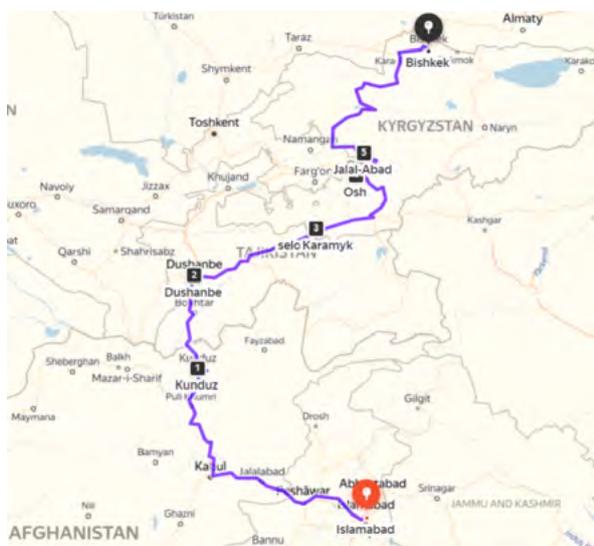
2 База статистических данных ООН по торговле товарами.

3 Статистика может быть не совсем точной. Например, пакистанские мандарины широко продаются на рынках Бишкека и регионов Кыргызстана, что не отражено в статистике.

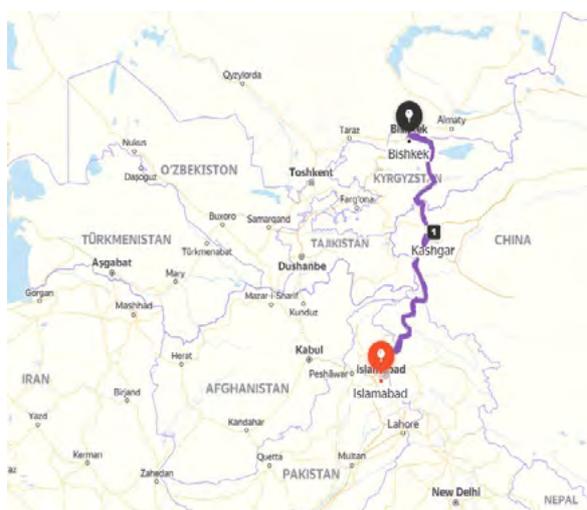
и Кыргызстаном. Существующие транспортные маршруты между Южной и Центральной Азией далеко не просты. Поскольку Центральная Азия не имеет выхода к морю и между двумя регионами нет железнодорожного сообщения, морские перевозки исключены. Автомобильные дороги – это основной вид транспорта для торговли. Наиболее часто используемый маршрут между Пакистаном и Кыргызстаном пролегает через затронутый конфликтом Афганистан и Таджикистан (Рисунок 2а). Остальные автомобильные маршруты проходят через Афганистан, Иран, Туркменистан, Узбекистан и только потом заходят в Кыргызстан.

**Рисунок 2. Торговые пути между Пакистаном и Кыргызстаном**

а) Имеющийся маршрут через Афганистан и Таджикистан



б) Потенциальный маршрут через Китай



Источники: Интервью с логистическими компаниями, Yandex Maps

Просматривается интересный потенциальный альтернативный маршрут, связанный с проектами строительства дорог в Центральной Азии, Синьцзяне (Китай) и Пакистане. Реконструкция дороги Бишкек-Нарын-Торугарт<sup>4</sup> (произведенная в рамках программы расширения транспортного коридора ЦАРЭС) значительно улучшила транспортное сообщение между Кыргызстаном и Синьцзяном. Развитие дорожной сети в этой провинции Западного Китая в сочетании с работами на Каракорумском шоссе, ведущимися в рамках Пакистано-китайского экономического коридора (СРЕС), позволят проложить самый короткий возможный маршрут перевозки одним видом транспорта из Пакистана в Кыргызстан (Рисунок 2б). До недавнего времени транзит через территорию Китая был юридически невозможен как для кыргызских, так и для пакистанских грузовых автомобилей. Вступление Китая в Международный союз автотранспортных перевозок с его системой международного таможенного транзита и гарантий МДП (Кыргызстан и Пакистан присоединились к этой системе ранее) создает возможности для максимально быстрого автомобильного транзита на пути между Центральной и

4 Пограничный пункт пропуска на кыргызско-китайской границе.

Южной Азией. Реализация этих возможностей зависит от оснащения пограничных пунктов пропуска во всех трех странах необходимыми информационными системами и установления практики беспрепятственного таможенного оформления. Правительства трех стран и бизнес-сообщества также должны приложить усилия для решения остающихся вопросов, которые сделают этот транзит технически возможным и экономически жизнеспособным.

### **Государственная политика**

Правительства обеих стран рассматривают расширение и диверсификацию торговли как важные цели своей политики. Обе страны являются членами ВТО, и применяемые ими импортные тарифы режима наибольшего благоприятствования (РНБ) не очень высоки. Простая средняя тарифная ставка РНБ для импорта сельскохозяйственных товаров составляет 9,2 % в Кыргызстане и 13,5 % в Пакистане (источник: ВТО). Обе страны являются активными участниками региональных соглашений о преференциальной торговле. Кыргызстан является членом Евразийского экономического союза (ЕАЭС, вместе с Казахстаном, Российской Федерацией и двумя другими странами), что включает таможенный союз стран-участниц ЕАЭС. Помимо этого Кыргызстан имеет режим свободной торговли с некоторыми другими бывшими советскими республиками (включая Таджикистан и Узбекистан) в рамках Зоны свободной торговли СНГ. Пакистан является членом Южноазиатской зоны свободной торговли (вместе с 7 другими странами Южной Азии) и имеет соглашения о свободной торговле с некоторыми другими странами, включая Китай.

Правовая основа для транзитной торговли между Центральной Азией и Пакистаном через Китай была создана с заключением четырехстороннего транзитного соглашения между Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Пакистаном, подписанного в 1995 году. Позже были приняты несколько дополнительных протоколов к соглашению; Таджикистан также выразил заинтересованность в присоединении к соглашению.

Правительства Кыргызстана и Пакистана вложили значительные средства в развитие транспортной и пограничной инфраструктуры. Кыргызстан восстановил и строит несколько стратегических дорог, связывающих страну со всеми ее соседями. Эти дорожные проекты финансируются за счет льготных кредитов, предоставленных АБР, Китаем и другими двусторонними и многосторонними донорами. В сотрудничестве с Китаем Пакистан в настоящее время развивает экономический коридор Китай–Пакистан, который теперь включает новый порт Гвадар на Аравийском море.

Вкладывая значительные средства в развитие физической инфраструктуры, правительства двух стран, однако, не предпринимают сопоставимых усилий по созданию и обеспечению надлежащей институциональной инфраструктуры для торговли, что включает таможенную деятельность и другие системы упрощения процедур торговли, визы для водителей грузовиков и создание благоприятных условий для ведения торговли между Пакистаном и Центральной Азией.

### **Рекомендации**

Торговля агропродовольственными товарами между Кыргызстаном и Пакистаном является незначительной. В прошлом она сталкивалась с серьезными логистическими проблемами. Однако новые транспортные коридоры открывают значительные воз-

возможности для развития такой торговли с учетом взаимодополняемости их экспорта. Для развития торговли Правительства и другие заинтересованные стороны могли бы предпринять ряд мер, включая:

- продолжение развития транспортной инфраструктуры, соединяющей две страны, и мобилизацию необходимых ресурсов для поддержания ее в рабочем состоянии;
- обеспечение полной работоспособности механизма МДП и бесперебойного транзита иностранных грузовиков через территорию Китая в сотрудничестве с китайскими властями; это включает также выдачу въездных / транзитных виз водителям грузовиков;
- содействие открытию прямых авиарейсов между Пакистаном и Кыргызстаном;
- рассмотрение возможности заключения соглашения о свободной торговле между Пакистаном и ЕАЭС (включая Кыргызстан)<sup>5</sup>;
- смягчение / отмена визового режима между двумя странами;
- содействие открытию пакистанских торговых домов в Бишкеке и Оше, Кыргызстан и, как минимум, одного кыргызского торгового дома в Пакистане;
- улучшение доступа к ключевой торговой и рыночной информации о Кыргызстане (таможенные и технические правила, санитарные и фитосанитарные меры, меры безопасности пищевых продуктов, предпочтения потребителей, соответствующая упаковка и маркировка и т.д.) для торговцев и производителей агропродовольственных товаров в Пакистане, и наоборот;
- предоставление налоговых и иных льгот для частных инвестиций в грузовые автомобили, отвечающие требованиям МДП, рефрижераторные контейнеры, логистические центры / склады с холодильными установками и т.д.; поощрение инвестиций в обучение персонала логистических и торговых компаний;
- повышение потенциала трейдеров и заинтересованных участников агропродовольственной отрасли в вопросах международной торговли;
- обеспечение лучшего отношения к участникам торговли (отсутствие задержек, прозрачные бизнес-процессы на границах, четкие и предсказуемые требования безопасности) в обеих странах и сотрудничество со странами транзита по установлению и поддержанию надлежащих стандартов транзита;
- включение всех транзитных маршрутов между Пакистаном и Кыргызстаном в механизм оценки эффективности и мониторинга коридоров ЦАРЭС; регулярная публикация отчетов о мониторинге этих маршрутов.

5 ЕАЭС уже имеет соглашения о свободной торговле с Вьетнамом, Сербией, Сингапуром, Соглашение об экономическом торговом сотрудничестве с Китаем и временное соглашение, ведущее к формированию зоны свободной торговли, с Ираном.