

6.1.7. Транспортная инфраструктура

440. **Общая оценка текущей ситуации.** Дорожная сеть обеспечивает до 95% пассажирских и грузовых перевозок в Кыргызской Республике. Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет около 34000 км, включая 18810 км дорог общего пользования и 15190 км дорог городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Протяженность автомобильных дорог общего пользования международного значения составляет 4163 км, государственного – 5678 км, местного значения 8969 км. Из них 38% дорог с асфальтобетонным и черногравийным покрытием, 53% с гравийным покрытием и 9% грунтовых.

441. Состояние основной части дорожной сети в настоящее время не соответствует требованиям, что является серьезным препятствием на пути социально-экономического развития республики. Из обследованных в 2005 г. 4300 км автодорог в республике – две трети находились в неудовлетворительном состоянии. Одна пятая исследованных дорог находилась на такой стадии разрушения, за которой восстановление асфальтового покрытия практически невозможно.

442. Другой важной частью транспортной системы республики является гражданская авиация, чье эффективное и прогрессивное развитие необходимо для обеспечения национальной безопасности, устойчивого экономического роста и повышения уровня жизни населения. С начала перестройки экономических отношений объемы производственной деятельности гражданской авиации сократились во много раз, что повлекло за собой ухудшение финансового положения авиапредприятий, а следовательно, и снижение темпов их развития, однако начиная с 2004 г. кыргызские авиакомпании постепенно начинают увеличивать объемы воздушных перевозок.

443. **Проблемы и достижения.** В дорожной отрасли начиная со времени обретения республикой независимости и до 2005 г. наблюдался застойный период. Из-за низкого уровня финансирования объемы ремонта автомобильных дорог были

незначительными, а качество дорог с каждым годом ухудшалось. Из-за полного износа парка дорожно-строительной техники вместо применения механизмов повсеместно стал преобладать ручной труд. С каждым годом накапливался объем невыполненного ремонта автодорог, что привело к потере по 200 км дорог с твердым покрытием ежегодно.

444. В 2006 г. Министерством транспорта и коммуникаций была разработана Стратегия развития дорожного сектора на 2007-2010 гг. Во исполнение данной Стратегии с 2006 г. удалось создать предпосылки для стабилизации и развития дорожной сети.

445. Международные транспортные коридоры обеспечивают доступ Кыргызской Республики к региональным рынкам товаров, услуг и играют существенную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами внутри страны и осуществлении выхода на рынки соседних стран. Сохранение и улучшение региональных дорожных коридоров является главным приоритетом государства.

446. В настоящее время из 2242 км международных транспортных коридоров реабилитировано 590 км (26,3%), завершены проекты реабилитации автодорог Бишкек-Ош, Бишкек-Георгиевка, реабилитируются 382 км (17%) дорог, на что привлечено 120,7 млн. долл. США, в том числе 85,4 млн. долл. США в виде кредита, 35,3 млн. долл. США – на грантовой основе.

447. С начала реабилитации по основным международным транспортным коридорам практически не уделялось внимания ремонту внутренней сети автомобильных дорог, которая обеспечивает доступ к транспортным коридорам и связывает между собой области, города и села. В 2006-2007 гг. удалось произвести средний ремонт 1300 км, или 18% от общей протяженности дорог с твердым покрытием, капитальный ремонт – 45 км, или 0,6%, построить 8 новых и капитально отремонтировать 17 мостов; начат капитальный ремонт автодороги Тюп-Кеген. Закуплено 195 единиц дорожно-строительной техники и оборудования, в том числе 121 единица – на средства республиканского бюджета.

448. Наиболее важным является обеспечение транспортной

независимости страны, для чего необходимо построить объездные дороги в обход территорий соседних государств.

449. В 2007 г. построена новая автодорога Пульгон-Бургонду с гравийным покрытием, протяженностью 49 км. В текущем году начато асфальтирование данной дороги, завершается строительство 56-метрового моста через реку Сох, стоимостью 113 млн. сомов. Продолжается строительство объездной автодороги вокруг таджикских сел Чорку и Сурх, протяженностью 23,5 км. На средства Евросоюза подготовлен проект строительства объездной дороги Интернациональное-Кулунду.

450. Развитие транзитного потенциала республики предполагает помимо реабилитации автомобильных дорог также и развитие железнодорожного транспорта. В настоящее время сеть железных дорог КР представлена разрозненными, не связанными тупиковыми линиями различной протяженности, обеспечивающими выход из Кыргызстана на железнодорожную сеть соседних государств – Казахстана и Узбекистана. Остальные железнодорожные линии проходят по юго-западным районам Кыргызстана и связывают наиболее крупные промышленные и населенные пункты этих регионов с Ферганским железнодорожным кольцом. Для повышения транзитного потенциала республики важным проектом является строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Помимо обеспечения международного транспортного коридора, реализация проекта железной дороги через Торугарт, с выходом на города Балыкчы, Кара-Суу и Андижан позволит связать северные и южные регионы республики посредством железнодорожной связи.

451. На сегодняшний день 80% радиолокационного, навигационного, связного и метеооборудования, используемого для обслуживания воздушного движения, физически и морально устарело, а также выработало свой ресурс. Требуется полная замена радиолокаторов в аэропортах «Манас» и «Ош», а также установка радиолокационных и аэронавигационных средств в аэропорту «Иссык-Куль». Во всех приписных аэропортах необходимо обновить радиотехническое оборудование. В настоящее время уже завершены все работы в аэропорту Ош и введена в эксплуатацию система посадки СП-200. Установлено оборудование в аэропорту «Манас». Реализация данных мероприятий позволила

принимать воздушные суда при более сложных метеоусловиях, существенно сократить задержки авиарейсов, качественно повысить безопасность и регулярность полетов. По результатам проведенных работ, аэропорт «Манас» получил 2-ю категорию точности захода на посадку, а аэропорт Ош – 1-ю категорию.

452. **Приоритеты.** Учитывая, что основным видом транспорта, используемым в Кыргызской Республике, является автомобильный транспорт, приоритетом должна стать реабилитация международных транспортных коридоров и ремонт автодорог внутренней сети. В гражданской авиации главным приоритетом должна стать полная модернизация аэронавигационного оборудования.

453. **Цель.** Исходя из сложившейся ситуации по дорожной сети и для решения имеющихся проблем необходимо достижение двух основных целей развития **дорожного** сектора:

- (i) повышение транспортного транзитного потенциала страны;
- (ii) увеличение доступа к местным рынкам товаров, возможностям трудоустройства и социальным услугам.

В гражданской авиации:

- (i) обеспечение безопасности полетов.

454. **Задачи.** Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

(i) реабилитация шести маршрутов автомобильных дорог и строительство железной дороги, представляющих собой международные транспортные коридоры:

- Ош-Сарыташ-Иркештам (протяженность 258 км);
- Суусамыр-Талас-Тараз (протяженность 199 км);
- Бишкек-Нарын-Торугарт (протяженность 539 км);
- Сарыташ-Карамык (протяженность 136 км);
- Ош-Баткен-Исфана (протяженность 385 км);
- Каракол-Тюп-Кеген (протяженность 76 км);
- Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан;

(ii) сохранение и улучшение внутренней сети автомобильных дорог с твердым покрытием;

(iii) обеспечение транспортной независимости страны;

(iv) замена устаревшего аэронавигационного оборудования.

455. **Перспективы развития на 2009-2011 гг. Политика и меры.** Для решения поставленных задач необходимо внедрение

новых механизмов взаимодействия частного бизнеса и государства, законодательства о платных автомобильных дорогах и новой концепции работы дорожного фонда.

456. Новая система управления сетью автомобильных дорог должна предусматривать осуществление единого подхода, основанного на разделении политической роли Министерства транспорта и коммуникаций от хозяйствующих функций по управлению дорожным хозяйством путем институциональных изменений и осуществления акционирования дорожных предприятий. Данная задача будет осуществляться в рамках стратегического изменения распределительной системы к системе управления сектором с использованием рыночных механизмов.

457. Акционирование дорожных предприятий должно происходить поэтапно. В подготовительном этапе, в 2009 г., необходимо завершить разработку необходимых технических, нормативных и правовых основ. Следующим этапом станет процесс акционирования ДЭПов в 2011-2013 гг.

458. Региональная деятельность пассажирского и грузового транспорта согласовывается в рамках программы экономического сотрудничества стран Центральной Азии (ЦАРЭС). Странами ЦАРЭС разработан план действий по устранению препятствий для развития торговли и транспортного сообщения. Кыргызская Республика является активным участником данной программы и намерена инициировать регулятивные реформы, параллельно сохраняя и улучшая участки региональной дорожной инфраструктуры.

459. Для решения задачи по поддержанию и развитию внутренней сети автомобильных дорог, начиная с 2009 г., ежегодно необходимо:

- (i) восстанавливать слой износа автодорог с асфальтобетонным покрытием на протяжении свыше 800 км с устройством шероховатой поверхностной обработки;
- (ii) производить капитальный ремонт не менее 100 км автодорог с укладкой асфальтобетонного покрытия;
- (iii) финансирование ремонта и содержания автодорог в размере не менее 1500,0 тыс. сомов;
- (iv) ежегодно предусматривать 250,0 млн. сомов на закупку

дорожно-строительной техники и оборудования и в течение 3-х лет достичь уровня механизации 50%.

460. В 2009-2011 гг. необходимо продолжить мероприятия по обеспечению транспортной независимости страны в приграничных районах республики. Общая протяженность объездных автомобильных дорог, строительство которых планируется в обход территорий соседних государств, составляет порядка 170 км. Основная доля по строительству объездных автодорог приходится на Баткенскую область – требуется построить около 125 км автодорог. Планируется начать полномасштабные работы по устройству асфальтобетонных покрытий и строительству мостов.

461. Расходы, связанные с эксплуатацией транспортных средств, быстро возрастут в случае, если не обеспечено надлежащее содержание автомобильных дорог. Поэтому важным является совершенствование системы финансирования.

462. Финансирование ремонта и содержание автомобильных дорог должно быть основано на принципе «пользователь платит» и предусматривать поэтапный переход в сферу рыночных отношений, а проезд по автомобильной дороге должен рассматриваться как предоставляемая государством услуга. Необходимо вести целевые налоги и сборы, ставки которых должны максимально отражать объемы предоставляемых пользователям дорог услуг и компенсировать наносимый автомобильным дорогам ущерб.

463. **Программы и проекты.**

- (i) Ош-Сарыташ-Иркештам (протяженность 258 км);
- (ii) Суусамыр-Талас-Тараз (протяженность 199 км);
- (iii) Бишкек-Нарын-Торугарт (протяженность 539 км);
- (iv) Сарыташ-Карамык (протяженность 143 км);
- (v) Ош-Баткен-Исфана (протяженность 385 км);
- (vi) Каракол-Тюп-Кеген (протяженность 76 км);
- (vii) строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан;
- (viii) устройство свыше 800 км шероховатой поверхностной обработки покрытия, укладка не менее 100 км асфальтобетонного покрытия дорог ежегодно;
- (ix) капитальный и средний ремонт автомобильных дорог, реконструкция и ремонт мостов и дорожных сооружений;

(x) строительство дорог в обход соседних государств для обеспечения транспортной независимости;
(xi) модернизация аэронавигационного оборудования аэропортов «Манас», «Ош» и «Иссык-Куль».

464. **Ресурсы.** В целом, для развития транспортной инфраструктуры республики необходимо 16,7 млрд. сомов, в том числе на реабилитацию транзитных коридоров – 8,7 млрд. сомов. Общая сумма финансирования, требуемая для модернизации аэронавигационного оборудования аэропортов «Манас», «Ош» и «Иссык-Куль», составляет 1 млрд. сомов.

465. **Ожидаемые результаты.** Реализация настоящей Стратегии будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Кыргызстана и окажет значительное содействие в расширении транспортных услуг населению. Вся транспортная система перейдет на качественно новый уровень функционирования. До 2011 г. будет реабилитировано 1424 км, или 63,5% международных транспортных коридоров, будет улучшено состояние 4773 км дорог и капитально будет отремонтировано 450 км. Из 18810 км дорог общего пользования 6650 км, или 35%, будет соответствовать необходимым требованиям и нормам безопасности. В 2005 г. этот показатель был равным 3,5%.