

[09.10.2002] Более 95% **транспортных предприятий в** **Кыргызстане принадлежат** **частным лицам. К.Жумалиев**

Из интервью вице-премьер-министра КР К.Жумалиева:

...На сегодня автотранспорт перевозит 97% грузов и 90% пассажиров.

С начала экономических реформ в транспортной отрасли более 95% транспортных предприятий были приватизированы и большей частью превращены в акционерные общества. На 1 января 2002 г. было зарегистрировано по республике 265 тыс. единиц автотранспорта, в их числе 55.1тыс. грузовых, 189.7тыс. легковых, 5.5тыс. специальных машин и 14 545 автобусов.

...Мы хотим довести качество автобусных перевозок до международных норм, создаем для этого условия. В этой области много различных задач, таких как обеспечение равных прав, развитие научно-технического прогресса в отрасли, привлечение иностранных инвесторов, развитие конкуренции. Так как 95% средств автотранспорта принадлежит Акционерным обществам и частному сектору, их деятельность контролируется государством посредством выдачи лицензий. А тарифные цены городского пассажирского транспорта устанавливаются местными властями.

...В Кыргызстане нет единого железнодорожного узла. Железнодорожное сообщение разбито на Северную и Южную железные дороги... Отсутствие железной дороги соединяющей север и юг республики порождает множество экономических и социальных проблем. Поэтому самой насущной проблемой является строительство железной дороги, соединяющей север и юг и выходящей на Китай через Джалал-Абад. Этот проект, который соединил бы два больших региона Кыргызстана, имеет большое социально-экономическое и политическое значение.

На сегодняшний день Кыргызская железная дорога – государственное предприятие. Ее длина 424,6 км, число грузовых вагонов – 2457... Основные линии перевозки пассажиров – Бишкек-Москва, Бишкек–Новокузнецк, Бишкек–Свердловск. Кроме того, ежедневно осуществляются междугородние и местные рейсы. Мы постоянно участвуем в собраниях международного уровня, касающихся налаживания железнодорожных связей. На сегодня разработано несколько международных проектов по строительству железных дорог с участием Кыргызстана. По Кыргызстану они должны были осуществляться в 3 этапа: 1 этап Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече; 2 этап – Джалал-Аббад –Казарман – Торугарт – Кашкар; 3 этап – Кара-Кече – Казарман. Если мы осуществим этот проект, то присоединимся к мировым трансконтинентальным железнодорожным узлам, появится возможность выйти к Персидскому заливу, Средиземному морю, к Европе и Китаю. Кроме того, актуальной является проблема электрификации киргизской железной дороги. Сейчас рассматривается вопрос электрификации железной дороги Луговая-Балыкчи (321 км) и Луговая-Аламедин. Для этого были определены средства в \$40 млн.

...В течение 5-6 лет Республиканская гражданская авиация подвергалась большим изменениям и обновлениям. Закончился 1 этап реконструкции международного аэропорта «Манас» (\$46 млн.). Планируется 2 этап реконструкции (\$20 млн.). Сейчас осуществляются воздушные рейсы наших авиакомпаний в развитые страны мира. Это Индия, Китай, Турция, Германия, Сингапур, Сирия, Пакистан, Иран. Кроме того, в этом направлении были подписаны договоры между странами и государством.

«Эркин Тоо», 9 октября 2002