

# Развитие транспортной инфраструктуры

1. Несмотря на высокую затратность реабилитации, создания, и эксплуатации инфраструктурных объектов, процесс развития транспортной системы является важным источником экономического роста и имеет значительный потенциал для создания новых рабочих мест и сокращения бедности.

2. В течение 1999-2001 годов все виды транспорта функционировали бесперебойно и способствовали в целом удовлетворению потребностей экономики и населения в данном виде услуг. За 2001 год пассажирооборот всех видов транспорта возрос на 5.3% против уровня 2000 года, в том числе автомобильного транспорта – на 9,6%, железнодорожного – на 11.8%. Совершенствовалась система воздушного транспорта и международных сообщений. Только за 2001 год было выдано 113 лицензий и более 800 разрешений на использование воздушного пространства Кыргызстана иностранными воздушными судами.

## **Автомобильные дороги**

3. Автомобильные дороги являются важнейшим звеном единой транспортной системы инфраструктуры экономики Кыргызской Республики. На долю автомагистралей приходится основной объем перевозок грузов и пассажиров. Проложенные через многочисленные перевалы, они являются единственными транспортными путями, соединяющими экономические районы, разделенные горными хребтами.

В Кыргызстане давно сложилась опорная сеть автомобильных дорог, которая связывает все регионы и области республики и обеспечивает выход в соседние страны Центральной Азии и далее – в Россию и европейские страны, а также в КНР и транзитом в Пакистан и в Индию.

Общая протяженность автомобильных дорог в Кыргызской Республике составляет более 34.0 тыс. км, из них около 19.0 тыс. км являются дорогами общего пользования. Из общей сети автодорог большое значение в функционировании экономики имеют магистральные дороги международного значения. В результате постоянного расширения и совершенствования экономических связей страны нагрузка транспортного потока по автодорогам

значительно увеличилась. Практически вся сеть дорог осталась открытой для проезда всех типов автомобилей из государств ближнего и дальнего зарубежья.

4. В стране проводится работа по улучшению состояния и содержания автомобильных дорог общего пользования. При финансовой поддержке Азиатского Банка Развития, Исламского Банка Развития, Правительства Японии успешно осуществляется проект реабилитации стратегически важной дороги Бишкек-Ош. Планируется начало работ по региональному проекту «Реабилитация автомобильной дороги Бишкек – Алматы». При поддержке Всемирного Банка реализуется проект развития городского транспорта, важным компонентом которого является реконструкция дорог в городах Бишкек, Ош, Джалал-Абад.

5. Вместе с тем, техническое состояние автомобильных дорог общего пользования республики находится в крайне неудовлетворительном состоянии. Транспортно-эксплуатационные показатели и технический уровень автомобильных дорог по основным направлениям транспортных потоков не соответствуют современным требованиям перевозок и безопасности дорожного движения. Из общей протяженности дорожной сети более 60% дорог не имеют усовершенствованных покрытий и менее 20% дорог имеют дорожные одежды, пригодные для пропуска большегрузных автомобилей .

В республике преобладают дороги IV и V технических категорий, имеющие в основном гравийные и грунтовые покрытия. Износ сети автодорог общего пользования составляет 72%, более 50% дорожных сооружений требуют капитального ремонта и реконструкции. Более 75% имеющейся дорожно-строительной техники с высокой степенью износа, в том числе более половины не подлежат ремонту.

Ухудшение сети автомобильных дорог республики, которое имеет устойчивую тенденцию, прямо связано с нестабильным финансированием. Ежегодно выделяемые средства обеспечивают всего лишь 18-20% от общей годовой потребности дорожной отрасли республики.

6. **Основной целью** развития сети автомобильных дорог республики является обеспечение устойчивого автомобильного сообщения между всеми населенными пунктами, приведение дорог в соответствие с международными техническими требованиями.

Минимально необходимый ремонт автодорог должен составить в 2002 году – 150 км, в 2003 – 250 км, в 2004 – 300 км и в 2005

году – 400 км.

Для развития экономики страны важным является реконструкция основных автомобильных дорог общей протяженностью 4594 км. Из них приоритетному инвестированию с целью реконструкции и реабилитации подлежат транзитные межгосударственные, межрегиональные участки и дороги с интенсивным движением общей протяженностью 2682 км. Это такие дороги, как: Бишкек- Кара-Балта –Ош – Сары-Таш – Иркештам; Бишкек – Нарын – Торугарт; Балыкчы – Чолпон-Ата – Каракол – Боконбаево – Балыкчы; Ош – Исфана, в том числе обходная дорога Кок –Талаа – Пульгон – Бурганды – Баткен; Суусамыр – Талас – Тараз; Алматы – Бишкек – Ташкент, участок Георгиевка (Кордой) – Чалдовар, Кочкор – Дыйкан – Кара-Кече.

7. Необходимо разработать правовые, регулятивные и институциональные меры для вовлечения частного сектора в сбор оплаты с потребителей за использование дорог и их содержание. Необходимо разработать стратегию развития автомобильных дорог. Нужно создать механизмы обеспечения достаточного технического обслуживания дорожной сети и частичного ее улучшения.

Будут определены сегменты дорог или дорожные активы для привлечения частных инвестиций и созданы совместные предприятия.

Необходимо обеспечить повышение эффективности транспортного сектора, путем ускоренного развития частного предпринимательства.

Предстоит принять необходимые меры по обеспечению круглогодичной проходимости автомобильных дорог в сельской местности.

Городскому бедному населению будут предоставлены доступные пассажирские услуги с помощью развития общественного, дешевого транспорта.

8. Необходимо исследовать возможности и обеспечить развитие взаимовыгодного регионального сотрудничества по интеграции автомобильных и сети железных дорог Кыргызской Республики в существующие международные транспортные сети, с целью извлечения дополнительных выгод и преимуществ от стратегически важного геополитического расположения страны.

### **Железные дороги**

9. Железные дороги являются составной частью транспортной системы республики и должны во взаимодействии с другими видами

транспорта своевременно и качественно удовлетворять потребности населения и экономики в перевозках на внутреннем и международном железнодорожном сообщении.

В связи с ограниченностью бюджетных ресурсов состояние подвижного состава, оборудования и других основных фондов железнодорожного транспорта подошло к критическому уровню. Значительная их часть эксплуатируется за пределами нормативного срока, а другая приближается к этому сроку. Из-за недостаточного количества и неудовлетворительного состояния подвижного состава выполнение некоторых международных маршрутов стало экономически неэффективным (убыточным). На этих маршрутах снизилась частота движения. Сложное финансовое положение на Кыргызской железной дороге не позволяет осуществлять обновление подвижного состава и других технических средств за счет собственных ресурсов.

10. **Главной целью** в развитии железнодорожного транспорта является предоставление качественных железнодорожных транспортных услуг для развития торговли и перевозок.

11. Для этого необходимо решить следующие **приоритетные задачи**:

- разработать всесторонний комплексный план восстановления Кыргызской железной дороги, с целью увеличения удельного веса грузоперевозок в структуре внешней торговли;
- осуществить расширение ремонтной базы для подвижного состава (грузовых вагонов, пассажирских вагонов, локомотивов);
- предусмотреть переход на систему гарантированного обеспечения перевозок по договорам и долгосрочным контрактам;
- организация системы фирменного транспортного обслуживания, базирующейся на широком применении современных средств информации;
- сделать железнодорожные грузоперевозки привлекательными для малого и среднего предпринимательства;
- обеспечивать проведение гибкой тарифной политики.

### **Воздушное сообщение**

12. Авиационный транспорт является перспективным и приоритетным видом транзитных перевозок для Кыргызстана, который находится в центре Трансевразийского сообщения. Кроме

того, Кыргызстан находится в центре двух направлений воздушных сообщений: между Европой и Японией, а также между Юго-восточной Азией и Россией, далее к восточному побережью США (это самые кратчайшие пути).

Использование аэропорта «Манас» г. Бишкек как связующего звена для двух воздушных направлений в качестве транзитной базы с целью дозаправки самолетов, хранения грузов на карго терминалах – это будущее, совершенно новое и перспективное направление развития не только воздушного транспорта страны, но всей экономики в целом.

Используя имеющееся благоприятное географическое положение и высокообразованные людские ресурсы, страна должна выполнять функции регионального бизнес-центра для банковского дела, страхования коммерции, материально – технического обеспечения международных перевозок, оказывать услуги складирования, авиастыковки, бизнес-услуги и т.д. Иными словами, Кыргызстан должен выполнять функции соединительного звена, связывая Восток и Запад, Юг и Север. Поэтому осуществляемые проекты в республике по реконструкции аэропорта «Манас» в г. Бишкек и аэропорта в г. Ош являются очень важными для развития инфраструктуры страны в целом.

Улучшение авиационного сообщения крайне важно и для расширения привлечения прямых иностранных инвестиций и развития интеграционных отношений в Центральном-Азиатском регионе, со странами СНГ и дальнего зарубежья. Для этого необходимо наличие крупных инвестиционных вложений и скорейшее завершение институциональных реформ, способствующих эффективности работы этого сектора.

Работа аэропортов, управление воздушным движением и коммерческая авиация должны четко разграничиваться по видам деятельности и комплексу оказываемых ими услуг. Важнейшим решением в данном направлении является радикальная реструктуризация и приватизация Кыргызских авиалиний и последующее укрепление и развитие их структуры и материально-технической базы. Это позволит сократить бремя бюджетных расходов и значительно улучшит эффективность работы сектора.

Для развития инфраструктуры воздушного транспорта необходимо решение следующих **приоритетных задач**:

- усовершенствование навигационного и метеорологического оборудования для управления воздушным движением;

- модернизация инфраструктуры аэропортов для пассажирских и грузовых перевозок и содержания воздушных судов;
- совершенствование управления системой гражданской авиации в соответствии со структурными преобразованиями;
- модернизация воздушных судов, находящихся в эксплуатации, с целью улучшения их технико-эксплуатационных характеристик.