

Транспортная инфраструктура

1. Развитие и постоянное поддержание транспортной инфраструктуры является необходимым фактором экономического роста, развития внешней торговли и сокращения уровня бедности. Исходя из сложившейся транспортной структуры страны около 95% внутренних перевозок осуществляется автомобильным транспортом, поэтому в среднесрочной перспективе приоритетной является дорожная инфраструктура. Общая протяженность автомобильных дорог в Кыргызской Республике составляет около 28000 км. Протяженность дорог общего пользования составляет около 18744,8 км, остальные 9255 км – дороги сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4140,4 км, государственного – 5678 км, местного значения – 8926,4 км. Из них протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 1712935 км. Дороги с гравийным покрытием – 9609,3 км, грунтовые дороги – 1615,3 км., остальные 7520,2 км. дорог имеют асфальтобетонное покрытие.

2. В рамках настоящей стратегии предполагается достижение 2 основных целей по дорожной инфраструктуре: (I) обеспечение доступа к региональным рынкам товаров и услуг, и (II) обеспечение доступа к местным рынкам товаров и услуг, труда и социальных услуг. Для достижения первой цели необходимо поэтапное улучшение состояния транспортных коридоров путем их реабилитации и доведения до международных рабочих стандартов, а для достижения второй цели улучшение внутренней сети дорог вследствие существенной недостаточности ресурсов будет осуществлена приоритизация отдельных участков, на реабилитацию и доведение которых к рабочим стандартам будут сконцентрированы имеющиеся средства и ресурсы.

3. Общая протяженность транспортных коридоров составляет 2231 км, и к которым относятся 8 маршрутов: Бишкек-Ош (672 км), Бишкек-Георгиевка (16 км), Бишкек-Чалдовар (31 км), Бишкек-Нарын-Торугарт (533 км), Тараз-Талас-Суусамыр (199 км), Ош-Сарыташ-Иркештам (253 км), Ош-Исфана (385 км), Сарыташ-Карамык (142 км). По данным последних исследований основная часть транспортных коридоров находится в неудовлетворительном состоянии что приводит к удорожанию себестоимости перевозимых товаров, увеличению эксплуатационных расходов при перевозке и затрачиваемого на перевозку времени. В настоящее время из 2231

км охвачено реабилитацией лишь 717 км.

4. В рамках настоящей стратегии ставится цель обеспечить к 2010 году полную реабилитацию дорог: Бишкек-Ош, Тараз-Талас-Суусамыр, Ош-Исфана, Бишкек-Георгиевка. Учитывая ограниченные внутренние ресурсы, основная часть необходимых инвестиций должна быть представлена международными финансовыми институтами в рамках соответствующих проектов.

5. Финансирование работ по содержанию автомобильных дорог из бюджета страны в последние годы сохраняется на уровне 200-250 млн. сомов ежегодно, что составляет 15-20% от требуемого объема средств, необходимого для поддержания дорожного полотна в требуемом транспортно-эксплуатационном состоянии. Из-за недостаточного финансирования, ежегодно теряется около 200 км автодорог с твердым покрытием, и в последние пять лет уже потеряно порядка 1000 км дорог. Изношенность внутренней сети является серьезным ограничением на развитие всей экономики республики в целом, и особенно для роста уровня товарности сельского хозяйства, что является одним из основных приоритетов сельскохозяйственной политики СРС.

6. В этой связи определяющим фактором для сохранения внутренней сети автодорог является поиск механизмов адекватного и своевременного финансирования работ. Поскольку с экономической точки зрения дороги являются публичным благом, частное финансирование в долгосрочной перспективе не может сколько-нибудь существенным источником финансирования. Основным источником финансирования в обозримой перспективе могут являться только инвестиции доноров. В этой связи весьма приоритетной является, возможно, скорая квалификация Кыргызской Республики в качестве полноценного реципиента средств американской корпорации Вызовы тысячелетия (МСС)[1], для чего необходимо существенное улучшение ряда показателей связанных с демократизацией общества, уровнем коррупции и эффективностью государственного управления.

7. Вместе с тем, Кыргызская Республика примет меры по изысканию внутренних возможностей. В частности часть отдельных местных дорог, соединяющих сельские населенные пункты с районными центрами, будет передана местным сообществам в рамках финансово-экономической децентрализации. Будет пересмотрена система существующих дорожных налогов и сборов, составляющих основу Дорожного фонда и введен новый Дорожный

фонд второго поколения, связанного с введением дорожного тарифа, учитывающего не только плату за доступ, но и плату за использование дорог.

8. Существующая сеть железной дороги общего пользования протяженностью 417,2 км не имеет непрерывной протяженности и разделена на два участка – Северный 258 км (в т.ч. 60,3 км на территории Казахстана) и Южный 98,9 км. Эти разрозненные, тупиковые железные дороги не обеспечивают потребности даже внутрирегиональных связей, а отсутствие кратчайших транспортных выходов на мировые рынки, в значительной степени, осложняет развитие внешнеэкономических связей Кыргызской Республики и увеличивает долю транспортных затрат в цене экспортной продукции.

9. Приоритетной целью в железнодорожном секторе в среднесрочной перспективе является развитие транзитного потенциала Кыргызстана посредством строительства железнодорожной транспортной магистрали Узбекистан – Кыргызстан – Китай.

10. Для достижения этой цели, будут проводиться интенсивные переговоры для возобновления работы трёхсторонней экспертной группы по строительству железнодорожной транспортной магистрали Узбекистан – Кыргызстан – Китай. Предстоит проработать с узбекской стороной вопрос по одобрению Отчета по предварительному технико-экономическому обоснованию проекта, подготовить и согласовать проект Межправительственного Соглашения по строительству Китайско-Кыргызско-Узбекской железнодорожной магистрали. В 2007 году необходимо разработать ТЭО проекта.

[1] В настоящее время Кыргызская республика квалифицируется только как потенциальный получатель пилотных грантов.