

**Государственная патентно-техническая библиотека  
Кыргызской Республики**

**Отдел справочно-информационного обслуживания**

**Реализация транспортных инфраструктурных  
проектов в Кыргызстане**

**Обзорная информация**

**Бишкек – 2016 г.**

Кыргызская Республика – страна транзита, имеющая все шансы стать важным маршрутом при перевозке грузов по транспортным коридорам Центральной Азии. На сегодняшний день наземный транспорт Кыргызской Республики играет все большую роль в установлении связи между Западом и странами центрально-азиатского региона. Дороги, как артерии, также жизненно необходимы для страны, они укрепляют и приводят в движение целое государство.

Отдел справочно-информационного обслуживания ГПТБ подготовил информационный обзор на тему:

## **Реализация транспортных инфраструктурных проектов в Кыргызстане**

Обзор рассчитан на широкий круг читателей и, надеемся, окажет несомненную помощь в удовлетворении запросов специалистов и учащейся молодежи.

Обзор составлен по изданиям местной печати, содержит справочно-информационный материал и имеет следующие разделы:

- 1. Развитие транспортной инфраструктуры - национальная политика государства**
- 2. Развитие автомобильного транспорта**
- 3. Развитие железнодорожного транспорта**
- 4. Список использованной литературы**

Подробно с указанной информацией Вы можете ознакомиться в ГПТБ по адресу: г. Бишкек, пр. Эркиндик 58-А, каб. 221, тел. 66-46-59, ОСИО.

e-mail: [gptbkr@rambler.ru](mailto:gptbkr@rambler.ru)

сайт: [www.gptb.patent.kg](http://www.gptb.patent.kg)

**Составитель: главный библиограф**

**Алымкулова А. А.**

## **Развитие транспортной инфраструктуры – национальная политика государства**

Транспортная система является важным направлением развития экономики Кыргызской Республики и успешной интеграции ее в мировую транспортную отрасль. Решению проблем в автодорожном комплексе во многом способствует сотрудничество с международными институтами и программами. На мировом уровне это сотрудничество с ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕС, в региональном масштабе со странами СНГ, ЭКО, ШОС, ЕврАзЭС, TRACEKA и другие.

Как отмечается в Стратегии развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 годы, утвержденной Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 октября 2012 года № 677, автомобильный транспорт является основным видом транспорта в стране, обеспечивающим 95% от общего объема грузовых и 97% пассажирских перевозок. Значение автомобильного транспорта остается важнейшим фактором устойчивого социально-экономического развития страны, одним из главных инструментов в решении экономических и социальных задач республики.

Автотранспортная отрасль Кыргызской Республики также переживает процесс глубокой трансформации, становясь все более эффективной, надежной, безопасной и экологичной. Научно-технический прогресс и законодательные меры по стимулированию замены парка привели к повышению привлекательности автомобильного транспорта для перевозки пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

Ключевое положение Кыргызской Республики в Центральном-Азиатском регионе на перекрестке важнейших путей, соединяющих Европу и Азию, предопределило роль автомобильного транспорта в реализации транзитного потенциала страны.

Благодаря реализации национальных программ, а также международных проектов, финансируемых по линии международных финансовых институтов, в том числе в рамках Программы Центрально-Азиатского экономического сотрудничества (ЦАРЭС), в Кыргызской Республике реабилитирована и функционирует сеть автомобильных дорог, достаточная для масштабных перевозок на дальние расстояния. Тем самым созданы предпосылки для возрождения исторического Великого шелкового пути, по которому много столетий назад шли караваны из Китая в Европу.

Перспективы развития автомобильных перевозок на дальние расстояния между Европой и Азией наиболее отчетливо показал проект «Новая Евро-Азиатская Автотранспортная инициатива» (NELTI), осуществленный Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) при активном участии кыргызских автотранспортных компаний.

Национальная транспортная политика Кыргызстана находится на начальном этапе и до недавнего времени она не была оформлена

документально. Документ с изложением политики развития автотранспортного сектора на 2011-2015 годы был подготовлен, но пока не утвержден.

До 2011 года к транспортному сектору имел отношение ряд национальных программ:

- Стратегия развития страны (2009-2011 гг.);
- Программа развития автомобильного и водного транспорта (2009-2011 гг.);
- Программа развития транспорта и связи (2009-2011 гг.);
- Стратегия развития автомобильных дорог (2007-2010 гг.).

Две основные задачи развития дорожной отрасли в рамках Стратегии развития страны на 2009-2011 гг. заключались:

- в укреплении транзитного потенциала страны;
- в расширении доступа к местным рынкам, создании новых рабочих мест и развитии социальных услуг.

Для достижения поставленных целей предполагалось выполнить следующие задачи:

- Реконструкция шести автодорог и строительство железной дороги, образующих международные транспортные коридоры:
  - Ош-Сары-Таш-Иркештам (участок дороги 258 км.),
  - Суусамыр-Талас-Тараз (участок дороги 199 км.),
  - Бишкек-Нарын-Торугарт (участок дороги 539 км.),
  - Сарыташ- Карамык (участок дороги 736 км.),
  - Ош-Баткен-Исфана (участок дороги 385 км.),
  - Каракол-Тюп-Кеген (участок дороги 76 км.),
  - Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан.
- Ремонт и усовершенствование внутренней дорожной сети с твердым покрытием;
- Обеспечение транспортной независимости страны;
- Замена устаревшего аэронавигационного оборудования.

Также были предусмотрены меры, касающиеся аспектов транспортной политики. Проведение предполагаемых задач требовало введения новых форм государственно-частного партнерства, принятия законодательных актов о платных автомобильных магистралях и новой концепции для дорожного финансирования.

На региональном и международном уровнях Кыргызская Республика определяет свою транспортную политику в соответствии с программами, участницей которых она является, в частности ТРАСЕКА и ЦАРЭС, в рамках которых координируются региональные мероприятия в области пассажирских и грузовых перевозок. Кыргызстан пересекают международные коридоры ЦАРЭС I, II, III, V. Страны-участницы ЦАРЭС разработали план действий (до 2020 г.) по устранению препятствий для развития торговли и транспортных связей между ними. Будучи активной участницей этой программы, Кыргызская Республика намерена реализовать инициированное ЦАРЭС

реформирование нормативно-правовой базы , параллельно с сохранением и улучшением элементов региональной дорожной инфраструктуры в стране.

Законодательная база, регулирующая транспортный сектор была создана и оптимизируется с момента обретения Кыргызстаном независимости . На сегодняшний день главным юридическим документом в отношении транспортного сектора является Закон « О транспорте» от 08.08. 1998 года с внесенными в него поправками (от 01.08. 2003 г., 07.02 2005 г., 06.02 2006 г., 15.07. 2006 г.

Помимо этого, основными инструментами регулирования транспортного сектора являются:

- Закон «Об автомобильных дорогах» (01.08.1998 г) ;
- Закон «О дорожном движении в Кыргызской Республике» (20.04. 1998г.) ;
- Закон «О железнодорожном транспорте» (09.08 1998 г);
- Закон «О государственно-частном партнерстве» (12.01. 2012 г.) ;
- Таможенный кодекс (12.07. 2004 г.) ;
- Стратегия развития таможенной службы на 2011- 2013 годы;
- Закон «Об автомобильном транспорте» (новый законопроект внесен на рассмотрение парламента в июне 2012 года).

На международном уровне Кыргызстан представлен участием в следующих организациях:

- Координационное Транспортное Совещание государств-участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ). Деятельность КТС заключается в устранении всевозможных транспортных барьеров (в том числе для кыргызских перевозчиков ) на территории СНГ ;

- ТРАСЕКА;
- Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- Организация экономического сотрудничества (ОЭС);
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);
- Совет по транспортной политике Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС);
- Межправительственный совет дорожников;
- Программа ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР);
- Межправительственный Совет Дорожников (МСД).

Кыргызская Республика также подписала следующие конвенции ЕЭК ООН:

- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров ;
- Конвенция о дорожном движении;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах;
- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа;
- Конвенция МДП.

Кыргызстан также имеет устоявшиеся двусторонние и многосторонние отношения со странами-бенефициарами «LOGMOS» в области

автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, а также наладила тесное сотрудничество в области таможенного дела.

В течение последних нескольких лет с помощью МФИ был завершен и инициирован ряд восстановительных проектов. Самыми важными проектами являются проекты реконструкции дорог Бишкек –Ош, Бишкек-Алматы, Ош Сары-Таш-Иркештам (255 км.. завершены в 2015 году) и Иркештам –Сары-Таш-Карамык (172 км). На следующих участках дорог проводятся работы по реконструкции: Тараз-Талас-Суусамыр (199 км), Бишкек-Нарын-Торугарт (497 км, завершение работ планируется в 2014 году), Бишкек-Балыкчи и Ош-Баткен-Исфана.

Организация альтернативного маршрута к коридору «Север-Юг» является основным приоритетом правительства Кыргызстана, поскольку он улучшит сообщение между двумя основными регионами - Бишкеком и Ошем и создаст дополнительный транзитный коридор из Таджикистана в Россию через Кыргызстан и Казахстан. Предлагаемый маршрут протяженностью 435 км соединит Джалал-Абад с Балыкчы через Казарман и Арал. Кыргызстан обратился к Казахстану и России с предложением об участии в финансировании проекта, бюджет которого оценивается в 850 млн. долл. В сентябре 2013 года также был подписан договор с Эксим банком Китая на получение кредита в размере 400 млн. долл. Договор должен быть ратифицирован парламентом Кыргызстана.

Современные логистические центры частично сформировались на базе существующих терминалов, частично построены по специальным проектам и являются крупным звеном логистической цепи по продвижению сырья, заготовок и готовой продукции до клиентов.

Понятие «терминал» пришло с развитием международных экономических связей. В переводе с английского terminal обозначает конечную остановку, пункт назначения. В мировой практике принято понятие freight terminal транспортно- распределительный центр, оказывающий не только услуги по складированию товаров всевозможного назначения, но и предлагающий широкую гамму сопутствующих услуг.

В настоящее время в Кыргызстане нет мультимодальных логистических центров, однако есть планы по их созданию. Так, большие надежды власти Кыргызстана связывают с созданием крупного логистического центра на базе аэропорта «Манас» для обеспечения гражданских грузоперевозок. В силу масштабы проекта и его высокой стоимости власти намереваются привлечь к реализации проекта иностранных инвесторов в числе последних фаворитами являются инвесторы из России, Турции и США. Предполагается, что центр будет обслуживать транзитные грузы, следующие из Китая в Россию и Европу.

Имеются планы по созданию торгово-логистического центра на границе Кыргызстана и Казахстана в Кара-Балте. Бизнесмены Кыргызстана в настоящее время не могут полностью удовлетворить спрос со стороны казахстанских и российских потребителей.

Сегодня потребители требуют в большом количестве однородные товары, они намерены покупать круглогодично. Агробизнесмены не имеют возможности создавать запасы такой продукции и вынуждены везти ее без предварительных договоренностей, на свой страх и риск, а при таких поставках значительно повышаются расходы на казахстанской и российской таможне. Новый торгово-логистический центр позволил бы снизить таможенную составляющую стоимости товара, так как поставки будут производиться в рамках соответствующих договоров. Подешевеет и товар, прибывший на территорию региона железнодорожным транспортом большими партиями.

Имеется большая потребность в создании логистического центра в Оше, втором по величине городе Кыргызстана, расположенном в плодородной Ферганской долине, неподалеку от границ с Узбекистаном и Таджикистаном. Проект создания логистического центра поддерживается проектом «LOGMOS». По имеющейся информации, в настоящее время собранный урожай овощей и фруктов реализуется «из рук в руки», т.е. практически «с колес». По мере созревания урожая его владельцы связываются с владельцами транспортных компаний и заказывают необходимое количество грузовиков. В силу отсутствия возможностей хранения овощей и фруктов (нет складских площадей с холодильниками), около 30% урожая попросту теряется.

При достаточной политической поддержке ЛЦ в Оше мог бы обслуживать сельскохозяйственный экспорт всей Ферганской долины, включая мясную продукцию, и повлиять на изменение структуры торговли в регионе: переход от розничной торговли к оптовой. При наличии контейнерного терминала МЛЦ мог бы также обслуживать китайский и турецкий импорт.

Другие центры логистики запланированы в Балыкчы и Сары-Таш, но в настоящее время неурегулированы вопросы их финансирования и эксплуатации.

## Развитие автомобильного транспорта

Основным видом транспорта в Кыргызстане является автомобильный транспорт.

Дорожная сеть Кыргызстана состоит из 34000 км. дорог, в том числе 18800 км. автомобильных дорог общего пользования и 15190 км. дорог городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий с ограниченным доступом. Автомобильные дороги общего пользования включают:

- 4160 км. дорог международного значения ;
- 5680 км. дорог государственного значения ;
- 970 км. дорог местного значения.

38% дорог имеют асфальтобетонное и черногравийное покрытие , 53% - гравийное покрытие и 9% дорог являются грунтовыми. Состояние дорог является одной из основных задач развития страны. Содержание дорог является предметом большинства финансируемых МФО транспортных проектов в стране.

В 2009 году из 35,8 млн. тонн общего объема грузоперевозок 34,5 млн. тонн грузов было перевезено автомобильным транспортом (таким образом, доля автомобильных перевозок составила 95%). Общий автопарк в 2011 году насчитывал 52000 грузовиков. Из обследованных в 2005 году 4300 км. автодорог две трети находились в неудовлетворительном состоянии. Одна пятая исследованных дорог находилась на такой стадии разрушения, за которой восстановление асфальтового покрытия практически невозможно.

В дорожной отрасли начиная со времени обретения республикой независимости и до 2005 года 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.

Трудности в развитии автотранспортной отрасли республики объясняются:

- ухудшением технического состояния транспортных средств ;
- ухудшением технического состояния автомобильных дорог, отсутствием стабильной и надежной системы финансирования эффективного функционирования автомобильных дорог;
- неразвитостью логистической инфраструктуры, то есть складов, транспортных узлов и терминалов, логистических услуг. В Кыргызстане наблюдается нехватка грузовых транспортно- экспедиционных предприятий, отсутствуют связанные с логистикой банковские и страховые службы. Слишком узкий рынок не способствует приходу в страну международных компаний по логистике ;



- проникновением на внутренний транспортный рынок иностранных перевозчиков;

- неуправляемым разгосударствлением предприятий автомобильного транспорта и игнорированием соблюдения нормативов и правил эксплуатации частными транспортными компаниями ;

- отсутствием подвижного состава , соответствующего международным экологическим стандартам.

Международные перевозки автомобильным транспортом республики начали развиваться с 1993 года. В целях развития международных автоперевозок и участия в них отечественных перевозчиков , заключены соглашения о международных автомобильных сообщениях с 18 государствами дальнего и ближнего зарубежья. Это 11 стран СНГ, Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, а также Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия и Польша.

Большую роль в масштабном решении всего блока транспортных проблем сыграло вхождение Кыргызстана как и других государств Центральной Азии в Организацию экономического сотрудничества (ЭКО), объединяющую государства Южно-Азиатского региона .

Основными международными автотранспортными (транзитными) коридорами , которые используют кыргызские автоперевозчики , являются автодороги :

Бишкек-Жалал-Абад-Ош ;

Бишкек-Нарын-Торугарт-Кашкар ;

Ош-Сары-Таш-Иркештам-Кашкар ;

Ош-Кок-Тала-Пульгон-Баткен-Исфана ;

Бишкек-Тараз- (Казахстан)-Шымкент (Казахстан)-Ташкент (Узбекистан) ;

Ош-Жалал-Абад-Андижан- (Узбекистан) ;

Бишкек-Алматы (Казахстан)-Усть-Каменогорск (Казахстан)-Россия ;

Бишкек-Алматы (Казахстан)-Караганда (Казахстан)-Астана (Казахстан)-Петропавловск (Казахстан)-Россия) ;

Бишкек-Чимкент (Казахстан)-Кызыл-Орда (Казахстан)-Актюбинск (Казахстан)-Россия.

Географическое расположение Кыргызстана позволяет привлечь грузопотоки по «Великому Шелковому Пути». Несмотря на неоднократные изменения, главные артерии «Великого Шелкового Пути», проходили через территорию Кыргызстана : Бишкек-Балыкчи-Торугарт (Кыргызстан)-Кашкар (Китайская Народная Республика). Жалал-Абад-Иркештам (Кыргызстан)-Кашкар (Китайская Народная Республика).

В настоящее время уделяется большое внимание развитию торгово-экономических отношений с Китайской Народной Республикой КНР). С 1997 года между Кыргызстаном и КНР на паритетной основе открыты четыре регулярных пассажирских маршрута , которые в настоящее время полноценно функционируют : Бишкек-Кашкар—Бишкек, Бишкек-Аргуш-Бишкек, Нарын-

Кашкар-Нарын, Нарын-Аргуш-Нарын. В 2002 году открыты еще два автобусных маршрута: Ош-Кашкар-Ош и Ош-Аргуш-Ош.

В международном плане неизмеримо высока роль автодороги Бишкек-Ош. Она активно вовлечена в процесс международной транспортной интеграции, как в рамках пяти государств Центральной Азии, так и в рамках государств Организации Экономического Сотрудничества.

Продолжение автодороги в северном направлении в г. Алматы дает выход в Казахстан и Россию. Развитие ее в южном направлении – Ош-Сары-Таш-Иркештам до границы с Китаем к морским портам Пакистана.

Приоритетной задачей для правительства является интеграция национальной инфраструктуры дорог в региональные и международные сети.

## **Развитие железнодорожного транспорта**

Другое немаловажное звено транспортной системы – железнодорожный транспорт. Его развитие позволит ускорить поток грузоперевозок и пассажиров в сопредельные страны, используя транзитный потенциал. Кыргызстан не имеет единой железнодорожной сети, но имеет несколько тупиковых линий, унаследованных от Советского Союза. Общая длина сети составляет 467 км, ширина колеи имеет российский стандарт (1520 мм). Отдельные железнодорожные ветки обеспечивают сообщение регионов Кыргызстана с Казахстаном на севере и Узбекистаном на юге. Северная магистраль идет от Иссык-Куля в Казахстан, проходя через кыргызскую столицу Бишкек, в то время как четыре тупиковые линии в Таш-Кумыре, Джалал-Абаде, Оше и Кызыл-Кие в юго-западной части страны соединяют густонаселенные промышленные центры с Ферганским железнодорожным кольцом в Узбекистане.

Единственным оператором железных дорог является государственная компания «Кыргызская железная дорога» («Кыргыз темир жолу»). Она занимается пассажирскими и грузовыми перевозками.

В 2009 году по железной дороге было перевезено 5% от общего объема грузовых перевозок, что соответствует 1,3 млн. тонн перевезенных грузов. Все пребывающие по железной дороге контейнеры поступают из Казахстана и обрабатываются на железнодорожном контейнерном терминале Луговое, расположенном недалеко от Бишкека.

В 2012 году терминал обработал порядка 17 тыс. TEU, что на 10% больше показателя 2011 года.

Структура железнодорожной сети Кыргызстана и отсутствие прямых связей с международными рынками увеличивает стоимость национального экспорта. По этой причине Кыргызстан намерен развивать железнодорожную инфраструктуру, несмотря на то, что большую часть территории страны занимают горы.

Главный проект, обсуждаемый на официальных встречах Китая и Кыргызстана за последние 15 лет – это строительство железнодорожной линии

Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Эта трансконтинентальная железнодорожная линия, проходя через территорию Кыргызстана, соединила бы Китай с Узбекистаном и далее Центральной Азией и Персидским заливом.

Существующие разрозненные тупиковые железные дороги не удовлетворяют в полной мере потребности во внутриреспубликанских перевозках. Поэтому стержневым вопросом дальнейшего развития сети национальных железных дорог является формирование южного коридора Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, которая пройдя через территорию Кыргызстана, соединит тихоокеанские порты с Персидским заливом и Средиземноморьем.

В 2002 году правительство Китая предоставило правительству Кыргызской Республики технический грант в размере 20 млн. юаней для подготовки предварительной технико-экономического обоснования для китайско-кыргызско-узбекской железнодорожной магистрали на территории республики.

В исследовании, выполненном Первым проектно-изыскательским институтом Министерства железных дорог КНР, были сделаны заключения о целесообразности строительства новой магистрали, ее преимуществах по сравнению с существующими транспортными коридорами и вывод о жизнеспособности проекта, его технической, экономической осуществимости и безопасности в экономическом отношении.

Основываясь на результатах данного исследования, кыргызско-китайская экспертная группа окончательно согласовала вариант маршрута, который конкурентоспособен практически по всем техническим и экономическим показателям.

Трасса начинается в китайском городе Кашкар, пересекает кыргызско-китайскую государственную границу в районе перевала Торугарт и далее движется через перевал Тузбель, спускаясь по долине реки Арпа, пересекая Ферганский хребет протяженным тоннелем, проходит южнее города Узген и доходит до пограничного города Кара-Суу, недалеко от Оша. Длина железной дороги составляет 268,4 км. Необходимо будет пройти 48 тоннелей общей протяженностью 48,9 км. Кроме этого, нужно построить 95 мостов общей протяженностью 20,9 км, из них особо крупные через реки Кара-Дарья (214 м), Куршаб (157 м) и Яссы (157 м).

Предварительная смета проекта составляет 2 млрд. долл. В соответствии с последними уточненными прогнозами, объем грузоперевозок по железной дороге может возрасти до 15 млн. тонн в год, а рост пассажирских перевозок до 250 тыс. человек в год. Срок окупаемости составляет около 10 лет.

Основной проблемой Кыргызстана является рассредоточенность его железнодорожной сети, решение которой проект Китай-Кыргызстан-Узбекистан не предлагает.

Большей унификации сети способствовало бы строительство железнодорожной ветки «Север-Юг», проект которого обсуждается. Маршрут Балыкчы –Кочкор-Кара-Кече-Арпа-Кара-Суу позволит создать национальную

железнодорожную сеть надежных транспортных узлов, обеспечивающей интеграцию сравнительно бедного юга и более богатого севера.

Маршрут «Север-Юг можно впоследствии до границы с Таджикистаном в районе Ачилкании и сделать частью железнодорожной линии Россия-Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан. Эта инициатива была озвучена президентом Кыргызстана на состоявшейся 23 мая 2013 года в Бишкеке неформальной встрече президентов в рамках заседания Организации договора о коллективной безопасности.

В настоящее время ведется изучение вопросов технической и финансовой осуществимости проекта.

Среди других железнодорожных проектов следует отметить :

- Проект электрификации железнодорожного участка Луговая –Бишкек (Проект ЦАРЭС КЫРИПЧ, сроки реабилитации - 2011-2016 годы). У республики нет своего дизельного топлива, зато потенциал гидроэнергоресурсов очень большой, поэтому вопрос необходимости перехода железнодорожных участков на электротягу весьма актуален. Электрификация участка (157 км) позволит решить не только экономические проблемы , но и окажет существенное влияние на экологическую обстановку в республике.

- Проект реабилитации путей (Балыкчы-Чалдовар-Луговая), сроки реализации – 2011-2015 годы (Программа ЦАРЭС, проект КЫРИП 5).

- Проект реабилитации путей (Балыкчы-Чалдовар-Луговая), сроки реализации – 2011-2015 годы (Программа ЦАРЭС, проект КЫРИП 5).

- Закупка оборудования для цеха ремонта (технического обслуживания вагонов (Программа ЦАРЭС на 2011-2012 годы, проект КЫРИП 6).

## Список использованной литературы:

1. Ащеулов Дм. Хорошие дороги - залог процветания // Слово Кыргызстана.- 2015.- 23 сентября.- С. 6.
2. Маткеримов Т. Ы., Разакова И. Проблемы развития транспортного сектора в Кыргызстане // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И. Разакова.- 2015.- № 2.-С. 89.
3. Развитие железных дорог Кыргызстана в партнерстве с Россией, ЕАЭС необходимо , как хлеб, соль и воздух // Общественный рейтинг.- 2015.- №31; 1 октября.-С 8.
4. Рахимов К. К. Проблемы и перспективы развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике ( На примере проекта строительства железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан). Автореф. дисс. на соиск. учен. степени д-ра философии.-Б., 2014.- С. 3-4.
5. Создание дорог – только начало пути к транспортным коридорам, а основное – довести качество и обслуживание дорог до уровня международных стандартов ( Интервью дал директор Госдирекции инвестиционных программ Министерства транспорта и коммуникаций) / Беседовала Е. Мешкова //Слово Кыргызстана.- 2014.- 29 августа.-С. 7.
6. Состояние транспортной системы и развития международных автомобильных перевозок грузов в Кыргызской Республике // В кн. Советбеков Б. С. Логистика и интермодальные перевозки.-Б. , 2014.-С6-8, 34.