

**Государственная патентно-техническая библиотека
Кыргызской Республики**

Отдел справочно-информационного обслуживания

**Совершенствование транспортной
инфраструктуры
в Кыргызской Республике**

Обзорная информация

Бишкек - 2014

Для государственного, экономического, политического и социального развития железные и автомобильные дороги являются очень важным фактором.

Отдел справочно-информационного обслуживания подготовил обзорную информацию на тему:

Совершенствование транспортной инфраструктуры в КР

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

1. Состояние дорожно-транспортной инфраструктуры.
2. Развитие транспортно-распределительных центров.
3. Стратегия транспортной политики.
4. Дороги как залог развития страны.
5. Список использованной литературы.

Библиографический обзор рассчитан на студентов, специалистов и широкий круг читателей.

Подробно с указанной литературой можно ознакомиться в ГПТБ по адресу: г. Бишкек, пр. Эркиндик, № 58а, каб. 221, т. 66 46 59, ОСИО.

e-mail: gptbkr@rambler.ru

Составитель: Поляхова О.В.

Состояние дорожно-транспортной инфраструктуры

После обретения независимости транспортная система Кыргызстана из-за переориентации экономики на новые для нее рынки претерпела серьезную структурную перестройку.

Автомобильный транспорт является наиболее массовым в Кыргызстане, и дальнейшая автомобилизация со всеми ее плюсами и минусами неизбежна. Этому виду транспорта характерен большой охват территории, где он может эксплуатироваться. Кыргызстан, благодаря своему географическому положению, имеет довольно густую сеть автомобильных дорог.

В целом, автомобильный транспорт Кыргызстана можно охарактеризовать как развитый, эффективно работающий. Происходит постоянное обновление автодорожного хозяйства: обновляются дороги, мосты, объездные и подъездные пути, ремонтируется устаревшая инфраструктура. Существует множество проектов реконструкции старых и строительства новых автодорог, которые могут вывести транспортную отрасль страны на новый уровень развития и эффективности работы. Железнодорожный транспорт по-прежнему очень важен для Кыргызстана, но изменившееся геополитическое положение страны отрицательно сказалось на осуществлении железнодорожных связей с зарубежными странами, а также между севером и югом страны. Между севером и югом никакого сообщения нет. В Кыргызстане нет единого железнодорожного транспортного узла, от которого бы расходились в разных направлениях магистрали, которые связывали бы столицу с важными экономическими районами и другими государствами мира, не пересекая соседние страны. Осуществление транзитного железнодорожного коридора – это большое будущее для республики.

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

Главная задача транспорта – обеспечение внешнеэкономических связей. По своему географическому положению Кыргызстану предназначено быть транзитной страной между зонами наиболее активного роста мировой торговли.

Ограниченность финансовых ресурсов на содержание, эксплуатацию и развитие инфраструктурной системы страны в последние годы привели к значительной деградации и износу. Ограниченность бюджетных средств не позволяет увеличить объем государственных инвестиций, направляемых на восстановление инфраструктурной базы и реализацию новых проектов. На сегодняшний день реабилитация существующих дорожных сетей и строительство новых осуществляется за счет значительного объема кредитных средств, полученных под государственную гарантию.

Однако, кредиты не позволяют покрыть полную потребность в финансировании транспортной инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура, обеспечивающая автомобильные, авиационные и железнодорожные перевозки, находится в критическом состоянии, а объем грузопассажирских перевозок ежегодно возрастает до 10% в год, поэтому стратегическим целевым направлением развития будет повышение транспортного транзитного потенциала страны для улучшения доступности населения к рынкам товаров и услуг.

Для достижения поставленных целей необходимо решение следующих задач:

- реабилитация пяти маршрутов автомобильных дорог, представляющих собой международные транспортные коридоры;
- сохранение и улучшение внутренней сети автомобильных дорог с твердым покрытием;
- обеспечение транспортной независимости страны;
- разработка ТЭО и начало строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан и железнодорожной ветки, соединяющий север и юг страны;
- воздушно-транспортного узлового центра.

Основным видом транспорта, используемым в Кыргызстане, является автомобильный транспорт, поэтому основным приоритетом в среднесрочной перспективе является удовлетворение потребностей населения в пассажирских и грузовых транспортных перевозках, обновление и пополнение парка автотранспортных средств, а также сохранение и развитие дорожной сети.

Политика и меры в сфере развития транспортных услуг направлены на внедрение механизмов государственно-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе. Предстоит создать максимально благоприятные условия для привлечения в этот сектор экономики частных инвестиций, включая прямые иностранные, а также содействовать дальнейшему расширению участия всех потребителей в развитии инфраструктурных проектов.

Решение этих задач будет осуществляться в рамках программы экономического сотрудничества стран Центральной Азии (ЦАРЭС), предусматривающей согласованную региональную деятельность пассажирского и грузового транспорта. Странами ЦАРЭС разработан план действий по устранению препятствий для развития торговли и транспортного сообщения.

Кыргызстан является активным участником данной программы и намерен инициировать регулятивные реформы, параллельно сохраняя и улучшая участки региональной дорожной инфраструктуры.

Для решения задач по сохранению и улучшению внутренней сети автомобильных дорог ежегодно необходимо будет:

- восстановить слой износа автодорог путем устройства шероховато-поверхностной обработки на протяжении свыше 300 км;
- произвести капитальный ремонт не менее 150 км автодорог с укладкой асфальтобетонного покрытия.

Решение задач по обеспечению транспортной независимости страны будет осуществляться через строительство новых объездных автомобильных дорог. 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.

В рамках решения других важных задач будет разработано ТЭО проекта строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, что позволит в дальнейшем принять обоснованное инвестиционное решение и приступить непосредственно к процессу строительства железной дороги. Также будет подготовлено ТЭО строительства железнодорожной линии, соединяющей север и юг страны. Будет проведена реконструкция и модернизация аэропортов «Ош», «Иссык-Куль», «Баткен», «Исфана», «Манас» и создание на его базе авиатранспортного хаба.

Развитие транспортно-распределительных центров

Развитие конкурентной среды в сфере рынка транспортных услуг и международных перевозок грузов в Кыргызстане, существенные изменения в системе экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которого рассматривается логистика. В мировой экономической системе логистика как наиболее эффективный, рыночно-ориентированный способ планирования, формирования и развития грузопотоков и сопутствующих им потоков с наименьшими издержками и максимальным синергетическим эффектом во всей логической цепи прочно завоевала свои позиции.

Транспорт является неотъемлемым звеном этой системы. Транспортирование грузов сопряжено с большими издержками, требует учета большого количества факторов.

Отсутствие в Кыргызстане транспортно-логической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность

использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать его потенциал. Поэтому особую актуальность приобретает создание в Кыргызстане сети региональных транспортно-логистических центров различных уровней, образующих в совокупности интегрированную транспортно-логистическую систему.

В условиях нашей республики государство должно принимать активное участие при реализации крупных проектов по созданию транспортно-распределительных центров. Органы государственного управления должны сосредоточиться на решении следующих проблем:

- разработка генеральной программы развития транспортно-распределительных центров с учетом комплекса экономических, транспортных и экологических факторов;
- выработка и правовое закрепление системы гарантий и льгот, которые получают участники программы, а также механизмы их взаимоотношений при реализации программы;
- контроль использования привлекаемых финансовых ресурсов и выделяемых бюджетных средств, а также практика предоставления льгот участникам программы.

Разумеется, формирование транспортно-логистических систем в Кыргызстане имеет ряд специфических особенностей, которые должны учитываться в теории и методологии научных исследований. При этом на первый план выходит задача проработки методологических принципов и теоретических проблем, связанных с глубоким и скрупулезным исследованием экономики страны и, в частности, транспортного комплекса и соответствующим синтезом организационно-функциональных структур объектов и субъектов управления в логистической системе.

Проектирование и реализация в Кыргызстане программ по созданию и развитию транспортно-распределительных центров позволит существенно повысить качество и эффективность транспортного обслуживания клиентуры, обеспечить синхронизацию процессов производства, транспортировки и сбыта готовой продукции.

Стратегия транспортной политики

Для государственного, экономического, политического и социального развития железные и автомобильные дороги являются очень важным фактором.

Транспортная система КР представлена автомобильным, железнодорожным, воздушным, внутренним водным и трубопроводным транспортом.

Использование автотранспорта для массовых транзитных грузоперевозок, связанное с большими затратами на развитие автопарка и усиление автомобильных дорог, не позволит по экономическим и эксплуатационным показателям достаточно эффективно освоить прогнозные объемы транзитных грузопотоков.

Существующие сегодня в Кыргызстане разрозненные железные дороги не обеспечивают потребности даже внутрирегиональных связей, а отсутствие кратчайших транспортных выходов на мировые рынки в значительной степени осложняет развитие внешнеэкономических связей КР.

На современном этапе основным видом транспорта в КР является автомобильный.

При конкуренции наилучшие шансы имеют не только страны с большими потенциальными ресурсами, но и те, которые могут реализовать имеющиеся возможности в области быстрого развития транспортных коммуникаций и дальнейшего использования их в рамках единой стратегии.

В развитии дорожного хозяйства основными задачами являются:

- улучшение транспортно-эксплуатационных качеств сети автомобильных и железных дорог, повышение безопасности дорожного движения, обеспечение сохранности за счет приоритетного финансирования работ по ремонту и содержанию дорог;

- существенное повышение качества строительства и содержания автомобильных и железных дорог в горных районах, экологической безопасности;

- в разработке стратегии действий и выборе приоритетов в деятельности дорожных органов первостепенное значение придается развитию международных дорог. Важным мотивом этого является стратегия преобразования КР из тупиковой в транзитную страну соответственно изменениям и геополитическому положению республики, находящейся в центре пересечения транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию.

Дальнейшее развитие КР позволяет сделать вывод, что общими приоритетными направлениями в области автомобильного и железнодорожного транспорта будут:

- развитие межгосударственных автотранспортных связей;
- интеграция автотранспорта республики в международную автотранспортную систему перевозок на основе создания национальной нормативной базы отрасли в соответствии с международными требованиями;

- повышение конкурентоспособности автотранспортных перевозчиков;
- совершенствование стратегии и политики управления автомобильным и железнодорожным транспортом в условиях рыночной экономики;

- содействие в создании и деятельности предприятий различных форм собственности на автомобильном и железнодорожном транспорте с привлечением как отечественных, так и иностранных инвесторов.

Правительство Кыргызской Республики заинтересовано в разработке новых программ, поиске эффективных решений для достижения конкурентоспособного состояния транспорта республики на мировом уровне.

Дороги как залог развития страны

Дороги – кровеносные сосуды страны, особенно в условиях Кыргызстана. Будучи горной страной, наша республика связывается в единое целое благодаря дорогам. Причем важнейшее значение имеют дороги автомобильные. Именно по ним доставляются грузы и перемещаются люди в самые отдаленные уголки страны. В связи с этим строительство новых и реабилитация уже существующих чрезвычайно важны для развития Кыргызстана. Одним из крупнейших проектов, осуществляемых в настоящее время, является реабилитация автомобильной дороги Ош-Сары-Таш-Иркештам. Данная трасса относится к транспортному коридору Центральная Азия-Средиземноморье-Восточная Азия. Полноценный ввод в эксплуатацию дороги международного значения приведет к экономическому росту и расширению местной инфраструктуры и торговли, а также росту торговых отношений с соседними странами – Китаем, Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном.

Транспортный коридор Ош-Сары-Таш-Иркештам проходит по горным районам Ошской области, на высоте от 3000 до 3800 м над уровнем моря. Главный транспортный коридор юга Кыргызстана находится на балансе Управления автомобильной дороги Ош-Сары-Таш-Иркештам при Министерстве транспорта и коммуникаций КР.

Заказчиком реабилитации дороги является Министерство транспорта и коммуникаций КР в лице группы по реализации инвестиционных проектов. Подрядным исполнителем выступает китайская корпорация «Чайна роунд энд Бридж Корпорейшн». А приемка реабилитированной дороги, согласно всем международным стандартам и требованиям, будет производиться независимой компанией, прошедшей тендер.

Следует отметить, что развитие разветвленного транспортного сообщения, в частности транспортного коридора Ош-Сары-Таш-Иркештам, является приоритетным пунктом во взаимоотношениях между Кыргызстаном и КНР. Вопросы налаживания тесных транспортных коммуникаций между двумя странами обсуждались еще в сентябре 2004 года во время визита тогдашнего премьера Госсовета КНР в КР. Тогда же начались переговоры о строительстве железной дороги, которая соединила бы три страны – Китай, Кыргызстан и Узбекистан.

Правительство должно обратить самое серьезное внимание на состояние наших дорог. Необходимо увеличить финансирование этой сферы, ведь 95% экономики Кыргызстана зависит от дорог. Стабильное и поступательное развитие экономики (а, следовательно, спокойная социальная обстановка) напрямую связано с нормальным функционированием дорожной сети. Следовательно, руководство страны должно постоянно уделять этому вопросу повышенное внимание.

Список использованной литературы

1. Национальная стратегия устойчивого развития КР на период 2013-2017 гг.//Нормативные акты КР.-2013.-№ 9.-С.49-50.
2. Байрамукова И. Железная дорога из Китая: ловушка или перспектива?//Деловой собеседник.-2013.-№ 31.-С.53-53.
3. Болотов Э.А. и другие. Современное состояние транспортного комплекса и перевозки пассажиров и грузов в КР//Вестник КГУСТА.-2010.-№ 2.-С.77-81.
4. Давлятов У.Р. и другие. Пути повышения качества транспортных услуг//Вестник КГУСТА.-2010.-№ 2.-С.64-68.
5. Егемкулова Б.А. Влияние транспортных перевозок на развитие экономики КР//Вестник КГУСТА.-2009.-т.2, № 4.-С.115-120.
6. Жоробеков Б.А. и другие. Развитие транспортно-распределительных центров//Вестник КГУСТА.-2010.-№ 2.-С.61-64.
7. Ибраев К. Дорога, дорога, ты значишь так много...//Слово Кыргызстана.-2013.-26 апреля С.24.
8. Ибраев К. Нам любые дороги дороги//Слово Кыргызстана.-2013.-4 июня.-С.7.
9. Исаков М. Экономические аспекты развития Кыргызской железной дороги//Экономический вестник.-2009.-№ 4.-С.12-13.
10. Мешкова Е. Малокровие транспортных артерий в Кыргызстане//Слово Кыргызстана.-2013.-19 июня.-С.4.
11. Турсунов М. Хорошие дороги – богатая страна//Деловой собеседник.-2012.-№ 24.-С.16-17.