

**Министерство транспорта и коммуникаций
Кыргызской Республики**

**ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ
ОТРАСЛЕЙ МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
НА 2009-2011 г.г.**



Бишкек-2008

ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Введение

Дорожная сеть обеспечивает до 95 процентов пассажирских и грузовых перевозок в Кыргызской Республике. Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет около 34000 км, включая 18810,0 км, дорог общего пользования и 15190 км дорог городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4163,0 км, государственного – 5678 км, местного значения – 8969,0 км. Из них протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 7228 км, в том числе 11 км с цементобетонным покрытием, 4969 км с асфальтобетонным покрытием и 2248 км с чернотравийным покрытием. Дороги с гравийным покрытием – 9961 км, грунтовые дороги – 1621 км.

Дорожная сеть страны в настоящее время находится в плохом состоянии, что является серьезным препятствием на пути социально-экономического развития нашей республики. Из обследованных в 2005 году 4300 км автодорог в республике – две трети находились в очень плохом состоянии. В структурном плане одна пятая исследованных дорог находилась в такой стадии разрушения, за которой восстановление асфальтового покрытия практически невозможно. Только экстренные и неотложные меры и действия могут предотвратить дальнейшее разрушение дорожной сети.

Настоящая стратегия предлагает комплексный подход к решению, накопившихся в секторе проблем.

1.1. Анализ состояния дорожной сети

Фактически 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 очень незначительными, а качество текущего ремонта и содержания с каждым годом ухудшалось. Кроме того, ввиду износа парка дорожно-строительной техники, вместо

применения механизированных работ повсеместно стал применяться ручной труд. С каждым годом накапливался объем невыполненного ремонта автодорог, все это привело к тому, что, начиная с 1996-1997 годов, наша республика начала ежегодно терять около 200 км автодорог с твердым покрытием, и практически к 2005 году было потеряно порядка 1000 км автодорог, для восстановления которых требуется проведение реабилитационных работ и реконструкция.

Международные транспортные коридоры

Международные транспортные коридоры обеспечивают практически единственный способ доступа Кыргызской Республики к региональным рынкам товаров, услуг, и играют существенную роль в обеспечении связи между основным экономическими центрами внутри страны и осуществлении выхода в рынки соседних стран. Сохранение и улучшение региональных дорожных коридоров является естественным приоритетом государства в дорожном секторе.

С 1996 года Правительство Кыргызской Республики начало привлекать инвестиции международных банков для восстановления автомобильных дорог международного значения. Первым пилотным проектом по реабилитации автодорог стала реабилитация автодороги Бишкек-Ош. Данная автодорога является главной дорожной артерией Республики, как во внутригосударственном, так и в международном плане.

Для реабилитации автомобильной дороги Бишкек-Ош потребовалось более 10 лет, и ее завершение принесло значительные экономические и социальные выгоды для всех слоев населения республики - бизнесменам, грузо - и пассажироперевозчикам и простым гражданам республики. Несмотря на данные положительные моменты реабилитации, необходимо отметить, что 10 лет слишком большой срок для восстановления 530 км автодороги из общей 674 км протяженности автодороги Бишкек-Ош.

Внутренняя сеть автомобильных дорог

С момента начала реабилитационных работ по основным международным транспортным коридорам, очень мало внимания стало уделяться ремонту внутренней

сети автомобильных дорог, которая обеспечивает доступ к транспортным коридорам и связывает между собой области, города и села. Объемы ремонта автодорог, из-за низкого финансирования были очень незначительны, что привело состояние внутренней сети автодорог к критическому порогу.

В Послании Президента Кыргызской Республики Бакиева К.С. от 10 января 2008 года к Жогорку Кенешу Кыргызской Республики было отмечено - «Второй блок вопросов, который вызывает серьезные опасения, связан с устойчивой деградацией инфраструктуры. Частично эта проблема актуальна и для дорожного сектора, который **ежегодно теряет около 100 км автомобильных дорог**. Не начав решение этих проблем сегодня, мы столкнемся с техногенными проблемами завтра». Для решения данной проблемы объемы ремонта по внутренней сети автодорог должны быть достаточны для поддержания их в хорошем эксплуатационном состоянии.

Проблемы транспортной зависимости страны

Еще одной проблемой, имеющей социально-политический характер, является обеспечение транспортной независимости страны, для решения которой необходимо обеспечить строительство объездных дорог в местах сопряжения приграничных территорий и в обход территорий таджикских и узбекских анклавов. Осуществление строительства данных объездных дорог будет способствовать социально-экономическому развитию всего юго-западного региона республики, сокращению уровня бедности и снижению социального напряжения, улучшению качества обслуживания общественным транспортом, и уровня доступа к нему со стороны бедных слоев населения. Решение задач по транспортной независимости позволит увеличить объемы внутреннего транспортного сообщения юго-западного региона, где расположены узбекские и таджикские анклавы, через которые проходят существующие автомобильные дороги.

1.2. Цели программы

Исходя из анализа состояния дорожной сети и для решения обозначенных в ней проблем, настоящей программой ставятся две основные цели развития дорожного сектора.

1-я Цель: Повышение транспортного транзитного потенциала страны.

В свете Послания Президента Кыргызской Республики Бакиева К.С. к народу Кыргызстана от 19 сентября 2007 года, в котором было обозначено следующее: «Необходимо продолжить работу по обеспечению доступности и расширению транспортной сети страны, **загружая ее транзитными международными потоками. Прежде всего, мы должны улучшить сами дороги.** Приоритетными проектами на ближайшие годы определены: автомагистрали Ош-Сарыташ-Иркештам, Бишкек-Нарын-Торугарт, Суусамыр-Талас-Тараз, Ош-Баткен-Исфана, Сарыташ-Карамык-Жергетал.», достижение данной Цели является первостепенной задачей в дорожном секторе страны.

Для достижения 1-й Цели Программы необходимо решения **задачи по реабилитации международных транспортных коридоров**, проходящих по территории нашей республики.

Настоящая Программа предусматривает приведение до 2010 года к эксплуатационным стандартам следующих приоритетных автомобильных дорог:

- Ош-Сарыташ-Иркештам;
- Тараз-Талас-Суусамыр;
- Бишкек-Нарын-Торугарт;
- Сарыташ-Карамык;
- Ош-Баткен-Исфана;
- Тюп – Кеген.

Также необходимо отметить, что в последние годы, несмотря на общее плохое состояние автомобильных транспортных коридоров, наблюдается устойчивое увеличение объемов грузоперевозок с сопредельными государствами, в особенности с Китайской Народной Республикой, с которой значительны тенденции по увеличению экспорта товаров. Особенно это касается автомобильной дороги Бишкек-Нарын-Торугарт и Ош-Сарыташ-Иркештам. Для выполнения поставленной задачи по реабилитации ключевых региональных коридоров необходимо привлечение внешних инвестиций. Следует активизировать работу с такими ведущими международными финансовыми институтами, как АБР, ВБ, ИБР, ЕБРР и др. Вместе с тем, в связи с невозможностью за столь короткое время привлечения

больших объемов внешних инвестиций, мы должны привлекать на такие участки внутренние капитальные вложения из республиканского бюджета.

Региональная деятельность пассажирского и грузового транспорта согласовывается в рамках программы экономического сотрудничества стран Центральной Азии (ЦАРЭС). Странами, участвующими в ЦАРЭС, разработан план действий по устранению препятствий для развития между ними торговли и транспортного сообщения. Кыргызская Республика является активным участником данной программы, и намерена осуществить инициированные ЦАРЭСом регулятивные реформы, параллельно сохраняя и улучшая участки региональной дорожной инфраструктуры в республике.

2-я Цель: Увеличение доступа к местным рынкам товаров, возможностям трудоустройства и социальным услугам

Достижение 2-й Цели данной программы возможно решением двух задач:

- 1- Сохранение автодорог с твердым покрытием;
- 2- Обеспечение транспортной независимости страны.

Необходимо отметить, что решение двух задач являются обязательными, но недостаточными условиями для полного достижения 2-й Цели Программы. Для полного достижения 2-й Цели Программы необходимо решать несколько подзадач и наиболее значимое из них - Передача хозяйствующих функций МТиК КР в частный сектор. Полное решение данной задачи возможно только с решением задачи по акционированию дорожных предприятий. Актуальность данной задачи было озвучено Президентом Кыргызской Республики Бакиевым К.С. в Послании к Жогорку Кенешу Кыргызской Республики от 10 января 2008 года – «...Кроме того, необходимо все, без исключения, государственные предприятия перевести в форму акционерных обществ с открытым публичным предложением их акций на фондовом рынке. ...»

3-я Задача для дорожного сектора является задачей долгосрочного характера, так как ее решение сопровождается множеством рисков. В среднесрочном плане нами ставится задача по созданию наиболее благоприятных условий для развития частного сектора и разработке механизмов взаимодействия МТиК КР с частным сектором. Подробное описание решения данной задачи будет ниже.

1.3. Сохранение автодорог с твердым покрытием.

Общая протяженность всей внутренней сети автомобильных дорог, кроме транспортных коридоров, составляет около 16600 км, из них автодорог с твердым покрытием около 5.000 км, с гравийным покрытием – 10.000 км, грунтовых автодорог – 1.600 км.

Ключевой проблемой для поддержания внутренней дорожной сети на необходимом эксплуатационном уровне является вопрос соотношения объемов финансирования к размерам обслуживаемой дорожной сети. Объем средств выделенных в 2007 году позволили Министерству транспорта и коммуникаций КР произвести средний ремонт автодорог на протяжении 694 км, капитальный ремонт с устройством асфальтобетонного покрытия на протяжении 43 км, строительство 3 новых мостов. Основная часть внутренней сети автомобильных дорог в настоящее время находится в неудовлетворительном и плохом состоянии, в связи с чем, до 2010 года министерством транспорта и коммуникаций КР в этом направлении должны быть предприняты меры, с целью сохранения автомобильных дорог с твердым покрытием. Начиная с 2008 года для решения данной задачи Министерству ежегодно необходимо:

- восстанавливать слой износа автодорог с асфальтобетонным покрытием на протяжении до 1000 км с устройством шероховатой поверхностной обработки
- производить капитальный ремонт не менее 100 км автодорог с укладкой асфальтобетонного покрытия;

Необходимо ежегодно дополнительно предусматривать финансовые средства в пределах 250,0 млн. сом на закупку дорожно-строительной техники и оборудования, так как из-за сильной изношенности парка дорожно-строительной техники, обеспеченность дорожных подразделений техникой и оборудованием очень низка и колеблется в пределах 25 %. В течение 3-х лет обеспеченность дорожных предприятий дорожно-строительной техникой должна повыситься до 50 %. В дальнейшем, по мере решения задачи по акционированию дорожно-эксплуатационных предприятий, актуальность данной проблемы должна пойти на убыль, по мере осуществления акционирования предприятий. Уровень финансирования ремонта и содержания автодорог должна сохраняться на уровне

1500,0 тыс. сом., так как в противном случае выделяемые средства не могут обеспечить рентабельность работы акционерных предприятий, но за счет эффективного использования оборудования и рабочего времени акционерными предприятиями экономическая эффективность бюджетных вливаний в дорожную отрасль должна повыситься на 20-25%.

1.4. Обеспечение транспортной независимости страны

В 2008-2010 годах необходимо продолжить мероприятия по обеспечению транспортной независимости страны в приграничных районах республики. 50 % средств, ежегодно выделяемых по внутренним капитальным вложениям из республиканского бюджета необходимо направлять на строительство объездных автомобильных дорог в обход приграничных территорий и анклавов соседних государств.

Общая протяженность объездных автомобильных дорог, планируемых построить в обход территорий соседних государств, составляет порядка 170 км. Основная доля по строительству объездных автодорог приходится в Баткенскую область – необходимо построить около 125 км автодорог. Строительство объездных автомобильных дорог необходимо обеспечить с устройством асфальтобетонного покрытия и доведением их до международных стандартов. С 2008 года необходимо начать полномасштабные работы по устройству асфальтобетонных покрытий на вновь построенных гравийных участках автодорог и строительству мостов, на что ежегодно необходимы средства в объеме не менее 180 млн. сомов. С 2009 года для решения задачи по устройству асфальтобетонных покрытий и строительству объездных автодорог, часть средств, выделяемых на ремонт и содержание автодорог необходимо направлять на устройство асфальтобетонных покрытий в объездных автодорогах.

В целях скорейшего завершения строительства обходных автодорог необходимо принять усилия для завершения ТЭО проекта реабилитации автодороги Ош-Баткен-Исфана в 2008 году, что позволит в дальнейшем параллельно привлекать средства международных банков на реабилитацию автодороги Ош-Баткен-Исфана.

1.5. Передача хозяйствующих функций МТиК КР в частный сектор.

Расходы по эксплуатации автотранспорта оказывают серьезное воздействие на затраты и конечную стоимость продукции во всех отраслях и влияют на состояние экономики республики в целом.

При таком положении традиционные подходы и понятия «дорожные затраты», ранее понимавшиеся как затраты дорожных органов, требуют кардинального пересмотра и должны трактоваться гораздо шире, с учетом затрат, понесенных пользователями дорожной сети, т.е. обществом, на долю которого ложится максимальная часть расходов при ухудшении состояния дорог.

Новая система управления сетью автомобильных дорог должна предусматривать осуществление единого подхода, основанного на разделении политической роли министерства транспорта и коммуникаций от хозяйствующих функций по управлению дорожным хозяйством путем **институциональных изменений и осуществления акционирования дорожных предприятий.**

В рамках данной Программы ставится задача по постепенной передаче функций ремонта и содержания дорог частному сектору. Данная задача будет осуществляться в рамках стратегического изменения унаследованной с советских времен распределительной системы к системе управления сектором с использованием рыночных механизмов.

1.6. Институциональные изменения

Министерство транспорта и коммуникаций как орган государственного регулирования останется ответственным за формирование политики в дорожном секторе, обеспечение законодательной и нормативной базы, перспективное планирование финансирования автомобильных дорог.

Реорганизация системы управления в области текущего ремонта и содержания автомобильных дорог предусматривает разделение функций планирования, предоставления подрядов и контроля от функций, связанных с непосредственным выполнением работ.

Структура МТиК будет оптимизироваться соответствующим образом. МТиК оставит за собой минимальные существенные производственные функции по

зимнему содержанию основных дорог, в особенности на перевальных участках и туннелях. Все другие функции будут производиться частным сектором.

Рабочие процедуры, предлагаемого механизма по строительству, содержанию, и эксплуатации дорожной сети будут следовать классической схеме заказчик, подрядчик и независимый инженер (инспектор).

УАД и ПЛУАД будут заключать контракт на поставку услуг и работ по такой же схеме как это проделывается сейчас с существующими ОРП в МТК по иностранным тендерам. Отличие будет в том, что контракты будут меньшего размера с более упрощенной документацией, чтобы предоставить максимальные возможности для подрядчиков.

Необходимо разработать мероприятия по постепенному снижению объема работ по текущему ремонту и содержанию автодорог, выполняемому государственными дорожно-эксплуатационными организациями и увеличению объема этих работ на принципах свободной конкуренции.

До 2005 года ежегодный объем средств, выделяемый на ремонт и содержание автодорог, был недостаточным и поступал нерегулярно. При нестабильном объеме работ дорожное оборудование само по себе окупается чрезмерно долго. Эти факторы отпугивают мелких и средних подрядчиков от участия в инвестировании или вкладов в подготовку квалифицированных кадров. Все это до настоящего времени было тормозом в развитии частного сектора и поэтому необходимо решать следующую подзадачу – **совершенствование финансирования дорожного хозяйства.**

1.7. Акционирование дорожных предприятий

Осуществление акционирования дорожных предприятий должно проходить в несколько этапов:

1-й этап (2008-2010 г.г.) – Разработка Стратегии акционирования. На этом этапе будут подготовлены все необходимые технические нормативные и правовые документации, будут разработаны механизмы взаимодействия частного подрядчика и заказчика в лице УАДов и ПЛУАДов.

В настоящее время Министерством транспорта и коммуникаций КР подготовлен Проект, который предусматривает выполнение всех вышеизложенных

пунктов и проведение пилотного проекта по привлечению частного подрядчика в содержание автодорог. В пилотном проекте будет выбрано два ДЭПа для акционирования, будут подготовлены все правовые и технические документации и заключен контракт на содержание автодороги. За ходом реализации пилотного проекта должно тщательно отслеживаться местными и международными специалистами. По результатам пилотного проекта будут приняты необходимые меры по отладке механизма взаимодействия заказчика и частного подрядчика, а также при необходимости изменения в части правовых и технических документаций.

2-й Этап (2010-2011 г.г.) – Проведение необходимых обучающих семинаров для сотрудников дорожных организаций.

3-й Этап (2011-2013 г.г.) – Акционирование ДЭПов. Форма собственности дорожных предприятий, осуществляющих зимнее содержание в трудных и перевальных участках автодорог, а также в отдаленных и труднодоступных местах останутся без изменений.

1.8. Совершенствование финансирования дорожного хозяйства

Необходимость совершенствования системы финансирования вызвана рядом причин. Одним из основных аргументов является то, что расходы, связанные с эксплуатацией транспортных средств, быстро возрастают в случае ненадлежащего содержания и ремонта автомобильных дорог.

Совершенствование системы финансирования автомобильных дорог должно основываться на принятых в ведущих странах тенденциях, предусматривающих поэтапный переход финансирования находящихся в государственной собственности автомобильных дорог в сферу рыночных отношений, в основу которых должен быть положен принцип «пользователь платит», а проезд по автомобильной дороге должен рассматриваться как предоставляемая государством услуга.

Именно понимание и приемлемость такого подхода, когда за проезд по дороге, как и за любую услугу, надо будет платить и будет являться обязательным условием перехода на рыночные механизмы финансирования дорожной отрасли. Важность этого подхода отмечал и Президент Кыргызской Республики Бакиев К.С., отмечая о новой форме Дорожного фонда в своем Послании к Жогорку Кенешу Кыргызской

Республики от 10 января 2008 года, в частности он сказал: «В части дорог приоритетами должны быть участки транснациональных коридоров с поддержкой сопутствующих инфраструктур.... В этом секторе потребуются также кардинальные изменения в части внедрения новых механизмов взаимодействия частного бизнеса и государства, для чего необходимо внедрение законодательства о платных автомобильных дорогах, **новая концепция работы дорожных фондов.** ...».

Реализация упрощения процедуры администрирования взимания платы за пользование автомобильными дорогами должна осуществляться путем установления целевых налогов и сборов, система и ставки которых должны максимально отражать объемы предоставляемых пользователям дорог услуг и компенсировать наносимый ими автомобильным дорогам ущерб.

Практическая реализация этих принципов должна быть увязана с возможностями населения полностью оплачивать стоимость дорожных услуг и должна происходить плавно, по мере роста платежеспособности населения и сопровождаться постепенным увеличением ставок дорожных налогов.

Система финансирования автомобильных дорог общего пользования должна обеспечивать:

- финансирование в полном объеме содержания действующей сети автомобильных дорог по установленному нормативу, который устанавливается исходя из категории автомобильной дороги, интенсивности движения и дорожно-климатических условий;
- финансирование ремонта действующей сети автомобильных дорог в объемах, обеспечивающих восстановление ежегодного износа;
- перспективное планирование развития автомобильных дорог и своевременное финансирование разработки предпроектной и проектной документации с учетом длительного инвестиционного цикла дорожных проектов и сроков разработки, рассмотрения и утверждения этой документации;
- гибкость, позволяющую использовать для финансирования автомобильных дорог общего пользования наряду с бюджетными средствами внешние и внутренние займы, кредиты, средства частных инвесторов, гранты и т.п.;

- целевой и адресный характер расходования средств на дорожное хозяйство, исключающий возможность их использования на иные нужды;
- ответственность соответствующих органов власти за эффективное и целевое использование средств, направляемых на финансирование автомобильных дорог.

Совершенствование системы финансирования автомобильных дорог республики должно осуществляться совместно с Министерством финансов КР, Министерством экономического развития и торговли и другими заинтересованными министерствами и ведомствами Кыргызской Республики. Совершенствование финансирования включает разработку целого ряда проектов законов и внесение изменений в существующие законы и нормативно-правовые акты, т.е. **совершенствование нормативно-правовой базы.**

1.9. Совершенствование нормативно-правовой базы

В рамках совершенствования нормативно-правовой базы МТиК КР должно проводиться следующие работы:

- разработка проекта закона «О платных автомобильных дорогах»;
- разработка новой редакции проекта закона «О Дорожном фонде»;
- разработка механизма государственно-частного партнерства;
- разработка механизма передачи автодорог под концессию;
- разработка и внедрение минимальных технических требований для платных автодорог и автодорог, переданных под концессию;
- разработка и внедрение методики расчета сметных стоимостей дорожно-ремонтных работ, учитывающие реальные цены на строительные и ГС материалы;
- разработка и внедрение технических спецификаций для содержания автодорог и др.

1.10. Развитие научно-технической базы

Объем и масштабы научных исследований по дорожно-транспортному комплексу и, в частности, по автомобильным дорогам республики, зависят, прежде всего, от реального вклада этого комплекса в экономику страны. В нашей горной республике автомобильные дороги составляют основу всей транспортной системы

государства и совершенно очевидно, что автотранспортные перевозки доминируют во всех отраслях экономики. Поэтому необходимы масштабные научные исследования в дорожно-транспортном комплексе как, доминирующего сектора народного хозяйства. Как показала 16-летняя практика независимого развития республики научные исследования по автомобильным дорогам должны были проводиться в нескольких направлениях. Прежде всего, это оценка и дальнейшее развитие научно-технических разработок, которые перешли от советского периода, совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, которая должна быть переработана и адаптирована к рыночным условиям.

С началом реабилитации основных международных транспортных коридоров, министерство транспорта и коммуникаций столкнулось с проблемой несоответствия существующих с союзного времени нормативов и ГОСТов с применяемыми в международной дорожной практике стандартами. В связи с чем, необходимо скорейшее проведение работ по унификации и адаптации применяемых международных стандартов к условиям нашей республики.

Особое место в развитии автодорожной отрасли республики должно быть отведено всестороннему научному исследованию проблем дорожно-транспортного сектора. Общеизвестный факт, что главные транзитные магистрали республики вовлечены в процесс международной транспортной интеграции. В связи с этим, на повестку дня ставится задача строительства платных автомобильных дорог, привлечение частных инвестиций. Особое внимание будет уделяться изучению и внедрению механизмов государственно-частного партнерство при реализации проектов строительства платных дорог. Возникает необходимость разработки правовых основ, обеспечивающих защиты интересов пользователей платных автомобильных дорог, инвесторов и государства. Необходимо разработать нормативно-техническую документацию регламентирующие минимальные требования транспортно-эксплуатационному состоянию платных автомобильных дорог.

Для изучения и реализации всего спектра, названных научных проблем дорожной отрасли республики, при министерстве транспорта и коммуникации Кыргызской Республики необходимо создать научно-технический центр и на этот

центр возложить научную основу дальнейшего развития автомобильных дорог страны.

1.11. Кадровое обеспечение

В течение последних лет в отрасли имел место отток значительного количества квалифицированных работников. В настоящее время численность работников дорожных органов составила 60 % от уровня 1991 года.

Необходимо отметить, что для достижения в кратчайшие сроки эффективных результатов по сохранению дорожной сети республики актуально применение современных инновационных технологий при ведении дорожно-строительных и эксплуатационных работ, новой передовой высокопроизводительной дорожно-строительной техники и оборудования, для чего, в свою очередь, необходимо наличие высококвалифицированных кадров и специалистов. Данная потребность встает с особой остротой, учитывая некоторую переориентацию профессиональной направленности населения в период рыночных реформ и дефицит в связи с этим квалифицированных кадров в дорожном секторе.

Учитывая специфику и условия труда работников дорожного хозяйства, которым приходится обеспечивать круглосуточный и бесперебойный проезд по автомобильным дорогам республики, в особенности в условиях высокогорья и сложных климатических условиях, необходимо увеличение заработной платы работникам данной отрасли до достойного уровня.

Наряду с подготовкой и переподготовкой рабочих и кадров среднего звена, необходимо проведение переподготовки управленческих кадров. С учетом предполагаемой коммерциализации эксплуатации автодорог, большое внимание, при этом, необходимо уделять обучению работников принципам управления государственными закупками, что позволит, наряду с подготовкой специалистов, достичь экономии государственных средств за счет квалифицированного проведения национальных и международных конкурсных торгов.

1.12. Ресурсное обеспечение

МЛН. СОМ

Потребность в финансовых средствах на перспективный план до 2011 года

Виды работ	2009	2010	2011
Ямочный ремонт	91,8,0	83,8	77,3
Устройство ШПО	280,0	337,5	360,0
Устройство асфальтобетонного покрытия	400,0	428,0	458,0
Устройство чернотравийного покрытия	15,0	16,0	17,0
Устройство гравийного покрытия	140,0	149,0	160,0
Строительство и ремонт мостов, шт.	250,0	268,0	286,0
Строительство новых обходных дорог для обеспечения транспортной независимости	170,0	181,0	194,0
Закупка дорожно-строительного оборудования	250,0	267,0	286,0
ИТОГО:	1596,8	1730,3	1838,3

Перспективный план в натуральных показателях до 2011 года

Виды работ	Ед. изм.	2009	2010	2011
Ямочный ремонт	м2	170000	145000	125000
Устройство ШПО	км	800	900	900
Устройство асфальтобетонного покрытия	км	100	100	100
Устройство чернотравийного покрытия	км	15	15	15
Устройство гравийного покрытия	км	150	150	150
Строительство и ремонт мостов, шт.	шт	10	10	10

Инвестиционные проекты.

№	Дорожные коридоры	Источники финанс	Общая протяж.	Ожид. ст-ть реабили	Планируемое завершение (нарастающим)		
					2009	2010	2011

		ирован ия		тации, млн. \$.	%	км	%	км	%	Км
1	Бишкек- Нарын- Торугарт	АБР	539 км	250	9	50	21	112	26	142
2	Ош- Сарыташ- Иркештам	АБР, ИБР	258 км. (заверш. 18 км.)	102,0	29	75	58	150	100	258
3	Ош-Баткен- Исфана	Всемир- ный Банк	385 км.	135,0	18	70	36	140	57	220
4	Суусамыр- Талас-Тараз	ИБР	199 км. (заверш. 35 км.)	54,0	35	70	70	140	100	199
5	Сарыташ- Карамык	АБР	142 км.	40	32	45	67	95	100	142

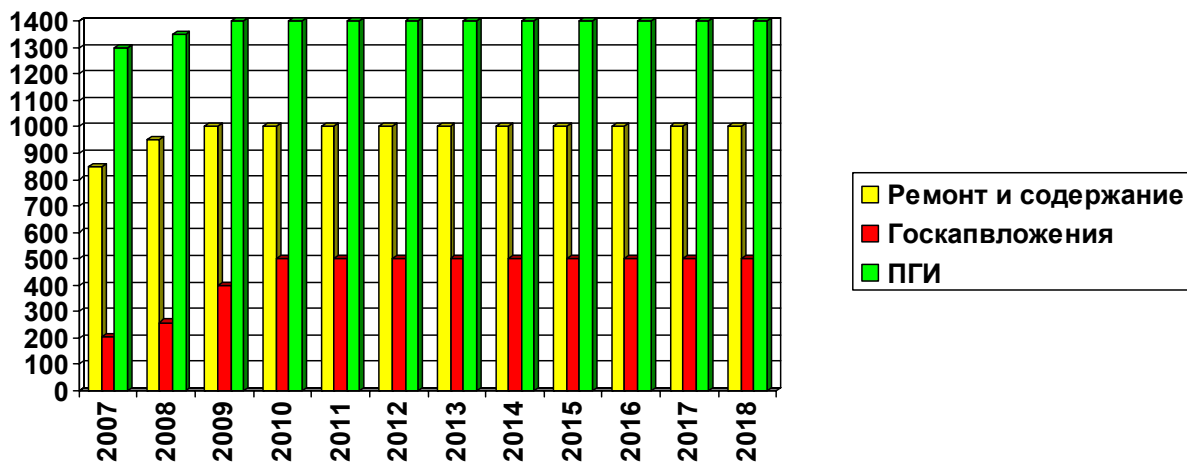
1.13. Прогноз развития автомобильных дорог до 2018 года и до 2028 года.

В 2006 году Министерством транспорта и коммуникаций КР совместно с международными экспертами АБР была проведена работа по инвентаризации опорной сети автомобильных дорог протяженностью около 5400 км, в которую были включены все международные транспортные коридоры, часть государственных и местных автодорог. По автомобильным дорогам опорной сети осуществляется более 80% всех груза и пассажира перевозок, поэтому за период с 1991 г. по 2006 г. они были подвержены значительному износу и разрушению по сравнению с остальной частью дорожной сети. Параллельно были подсчитаны объемы накопившегося недоремонта автомобильных дорог за период 1991-2006 гг., которые составили 10,4 млрд. сомов. Фактически, основная часть предпринимаемых мер Министерством транспорта и коммуникаций КР начиная с 2006 года, направлены были на ликвидацию накопившегося недоремонтом автодорог, и лишь около 30% работ (капитальный ремонт и реализация инвестиционных проектов) направлены на

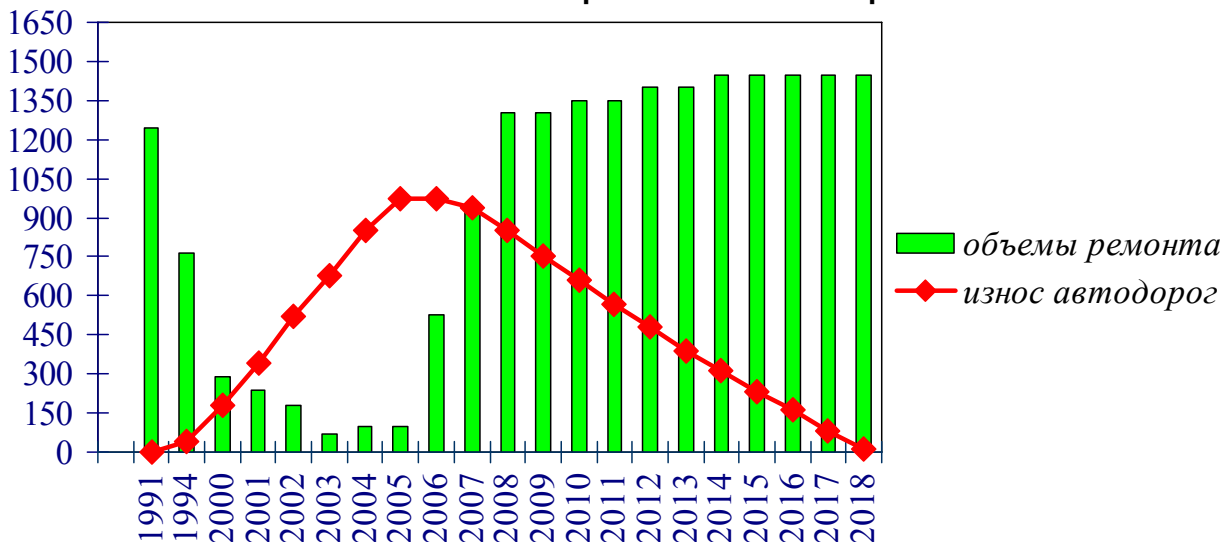
развитие дорожной сети. В 2007 году Министерству транспорта и коммуникаций КР удалось стабилизировать состояние дорожной сети, остановив уровень повышения износа автодорог на уровне приблизительно 900-950 км.

Министерством, учитывая возможности республиканского бюджета, предлагается уровень финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог, при котором приблизительно к 2018 году будет достигнута полная ликвидация накопившегося износа автодорог, и, начиная с 2019 года дорожная отрасль будет в состоянии стабильного развития сети автомобильных дорог.

Предлагаемый уровень финансирования

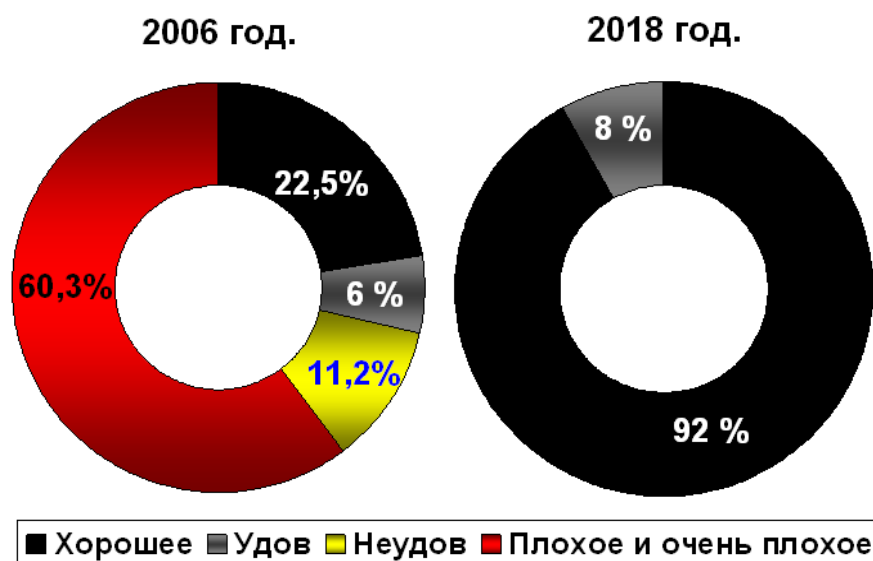


Зависимость износа покрытия от объемов ремонта



За период «Ликвидации недоремонта» достаточные бюджетные средства должны направляться на сохранение опорной сети, в то же время, развитием региональных коридоров следует заниматься за счет привлекаемых внешних инвестиций. Потребуется применение ограничений по расходованию на любом участке дороги до тех пор, пока не будет достигнут уровень финансирования для обеспечения нормативных сроков ремонта автодорог.

По данным исследований, проведенным в 2005 году, из 2242 км обследованных международных транспортных коридоров – 502 км дорог находились в хорошем состоянии, 133 км в удовлетворительном, 250 км в неудовлетворительном и 1346 км находятся в плохом или очень плохом состоянии. Согласно Программы развития, к 2013 году Министерство должно полностью реабилитировать приоритетные транспортные коридоры, а к 2018 году все транспортные коридоры без исключения. Диаграмма сравнения состояний транспортных коридоров на начало 2006 года и к 2018 году показаны ниже.



Для достижения долговременных целей в дорожной отрасли уровень финансирования работ по содержанию автомобильных дорог должна сохраняться в пределах 1350 - 1600 млн. сомов ежегодно (в нынешних ценах), что позволит ежегодно производить около 130 км капитального ремонта с устройством асфальтобетонных покрытий, до 1000 км шероховатой поверхностной обработки, строительство и ремонт 10 мостов. Начиная с 2018 года, по достижении долговременных целей в дорожной отрасли, Министерство должно отказаться от

практики дорогостоящей реабилитации автодорог за счет внешних инвестиций и сосредоточить внимание на недопущения накопления ремонта, обеспечении нормативных сроков ремонта, своевременного повышения мощности автодорог на отдельных участках, строительстве развязок и новых участков автодорог. Также, должны быть введены достаточно платных автодорог для привлечения возможностей и средств частного сектора.

Необходимо подчеркнуть, что для обеспечения финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог на необходимом уровне до 2018 года и далее, в среднесрочном плане, требуется введение отдельных налогов и сборов для ежегодного пополнения средств Дорожного фонда и наиболее достоверно отражающие уровень использования автомобильных дорог пользователями.