



Автомобильный транспорт Кыргызстана 2012-2013



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

**International Road Transport Union
Headquarters**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the Middle East and Region**

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

**Постоянное представительство
IRU в Евразии**

Россия
123610 Москва
Краснопресненская наб. 12
Подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
факс: +7-495-258 17 60
Эл.почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-eapd.org

**IRU Regional Committee for Africa
Secretariat**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org



Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013

«Синяя книга» IRU

Содержание

Список условных сокращений	3
Введение	8
ГЛАВА 1. Автомобильный транспорт и его роль в экономике Кыргызской Республики	10
1.1. Экономика Кыргызской Республики 2010-2013 гг.: оценка и прогноз.....	10
1.2. Характеристика транспортной системы Кыргызской Республики и роли в ней автомобильного транспорта	22
1.3. Автомобильный транспорт в 1990-х годах и начале XXI века: реформы и их результаты	26
1.4. Современное состояние автомобильного парка	29
1.5. Автомобильные дороги : настоящее и будущее	35
1.6. Законодательная и нормативная база в области автомобильного транспорта Кыргызской Республики	40
ГЛАВА II. Автомобильные перевозки	45
2.1. Перевозки пассажиров	45
2.2. Перевозки грузов.....	48
2.3. Международные автомобильные перевозки и их роль в обслуживании внешнеэкономических связей Кыргызской Республики	49
2.4. Двустороннее и многостороннее регулирование международных автомобильных перевозок между Кыргызской Республикой и зарубежными странами	58
ГЛАВА III. Главные проблемы автомобильного транспорта Кыргызской Республики и пути их решения.....	62
3.1. Гармонизация законодательства с международными стандартами, зафиксированными в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта.....	62
3.2. Облегчение международных автомобильных перевозок грузов и упрощение процедур пересечения границ.....	63
3.3. Безопасность дорожного движения и охрана окружающей среды	69
3.4. Образование и подготовка кадров.....	74
3.5. Консульско-визовое обслуживание	75
3.6. Перспективы развития международного сотрудничества в области автомобильного транспорта	77
3.7. Формирование благоприятного инвестиционного и налогового климата в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства	81
3.8. Перспективы развития международных транспортных коридоров, логистики и мультимодальных перевозок грузов	82

3.9. Перспективы совершенствования технического регулирования на автомобильном транспорте Кыргызской Республики.....	89
Заключение	92
Приложение 1. Закон Кыргызской Республики о транспорте	95
Приложение 2. Закон Кыргызской Республики – Технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств	100
Приложение 3. Постановление Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 года N 556 "О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения, и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики" (извлечение)	102
Приложение 4. Постановление Правительства Кыргызской Республики от 20 декабря 1999 года N 711 (извлечение).....	106
Приложение 5. Максимальная общая масса, осевая нагрузка, размеры и другие линейные параметры автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики (утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года N 454).....	107
Приложение 6. Размеры сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики (утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года N 454).....	111
Приложение 7. Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики (утвержден постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года N 454) (извлечение).....	112

Список условных сокращений

АБР – Азиатский банк развития

АМАП – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков

АЗС – автозаправочная станция

АТС – автотранспортное средство

ВВП – валовый внутренний продукт

ВБ – Всемирный Банк

ВТО – Всемирная торговая организация

ГПТ – городской пассажирский транспорт

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ЕБРР – Европейский банк реконструкции и развития

ЕврАзЭС – Евразийское Экономическое Сотрудничество

ЕЭК ООН – Европейская экономическая комиссия ООН

МВФ – Международный Валютный Фонд

МСАТ – Международный Союз автомобильного транспорта

МТК КР – Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики

МДП – система международных автомобильных перевозок на основе Таможенной конвенции МДП 1975 года

МПК TRACECA – Межправительственная комиссия TRACECA

ОЭС – Организация Экономического сотрудничества

СНГ – Содружество Независимых Государств

TACIS – Программа Европейского Союза по оказанию Технического содействия Содруеству Независимых Государств

TRACECA – Программа развития транспортного коридора Европа – Кавказ – Центральная Азия

ШОС – Шанхайская Организация Сотрудничества

ЭСКАТО ООН – Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихоокеанского региона



Уважаемые читатели!

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) уже более 60 лет представляет интересы этого самого популярного вида транспорта на международном, региональном и национальном уровнях через сеть своих членов – 170 ассоциаций международных автоперевозчиков из 74 стран мира. В Кыргызской Республике мы активно сотрудничаем с Ассоциацией международных автоперевозчиков Кыргызстана – AIRTO KR. «Синяя книга» IRU по проблемам автомобильного транспорта Кыргызстана, которую Вы держите в руках, появилась в результате тесного сотрудничества IRU, AIRTO KR, Министерства транспорта Кыргызской Республики и Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова.

Проект IRU по выпуску Синих книг по проблемам автотранспортной отрасли стран Евразии, начатый в 2002 году, был бы неполным без публикации по Кыргызстану. По территории страны проходят международные транспортные коридоры, соединяющие Восток и Запад, играющие важную роль в торговле в Центрально-Азиатском регионе. Вместе с тем, в условиях высокогорья и ввиду труднодоступности регионов страны, автомобильный транспорт является основным видом транспорта в Кыргызской Республике: 95 % грузовых и 97 % пассажирских перевозок осуществляется автомобильным транспортом, который составляет основную часть транспортного сектора страны.

Несомненная ценность выполненного исследования состоит в том, что оно дает оценку состоянию автотранспортной отрасли в Кыргызстане в контексте общего экономического развития страны и в увязке с существующим законодательством в области автомобильного транспорта, дорожным строительством, развитием логистики и другими факторами, определяющими развитие автотранспортных перевозок. Профессиональные рекомендации по развитию автомобильного транспорта в стране, представленные авторским коллективом в «Синей книге», являются «дорожной картой» для отрасли. Их реализация послужит развитию международной автотранспортной отрасли и торговли не только в Кыргызстане, но и во всем Центрально-Азиатском регионе, обеспечивая региональную транспортную интеграцию, в которой автомобильный транспорт играет важную социальную роль, обеспечивая мобильность людей и устойчивое развитие национальной экономики через торговлю, и несет мир и процветание.

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU



Автомобильный транспорт составляет основную часть транспортной отрасли и играет важную роль в социально-экономическом развитии нашей страны. В Кыргызской Республике 95-97 % грузовых и пассажирских перевозок осуществляется именно автомобильным транспортом, тем самым стимулирует развитие регионов и обеспечивает рост внешней торговли. Наряду с этим, необходимо отметить, что в отличие от дорожной отрасли, которая до настоящего времени является государственным сектором, автомобильная отрасль Кыргызской Республики еще во второй половине 90-х годов была полностью приватизирована, и фактически все автотранспортные предприятия страны на сегодняшний день являются частными, но несмотря на это полностью функционируют по законам рыночных отношений и успешно работают на рынке международных автотранспортных услуг.

Принятые за годы независимости основополагающие законодательные акты, определяющие отношения к автомобильному транспорту – закон Кыргызской Республики «О транспорте», «О лицензировании», «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств», «О присоединении Кыргызской Республики к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), совершенному в городе Женеве 1 сентября 1970 года», принятый программный документ «Стратегия развития автомобильного транспорта на 2012-2015 годы», присоединение Кыргызской Республики к восьми основным международным Конвенциям, 34 заключенных двухсторонних и многосторонних межправительственных соглашения, касающихся международного автомобильного сообщения и другие законодательные акты свидетельствуют о внимании всех ветвей власти республики к проблемам автомобильного транспорта.

«Синяя книга» Международного союза автомобильного транспорта (IRU) «Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013» представляет собой полезное пособие о сегодняшнем состоянии, проблемах и перспективах развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики. Аналитический характер издания позволяет сделать анализ состояния автомобильного транспорта, увидеть динамику развития автомобильной отрасли, международных транспортных коридоров, а также имеющиеся проблемы. Самое главное, «Синяя книга» представляет несомненный интерес для всех участников торгово-экономических связей с республикой.

Мы очень признательны инициативе Международного союза автомобильного транспорта (IRU) по подготовке и изданию книги «Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013», а также за предоставленную возможность, как и в других республиках, изложить в «Синей книге» приоритетные для Кыргызской Республики вопросы международного сотрудничества и транспортных коридоров в автотранспортной сфере.

Выход в свет «Синей книги» IRU Международного союза автомобильного транспорта (IRU) «Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013» станет важным событием для автоперевозчиков нашей страны. Она будет полезна для автомобилистов других стран-членов Международного союза автомобильного транспорта (IRU).

Калыкбек Иманалиевич Султанов
Министр транспорта и коммуникаций
Кыргызской Республики



На этапе становления рыночных отношений в Кыргызской Республике наиболее динамично развивающийся вид транспорта – это автомобильный транспорт.

Социально-экономические реформы последних десятилетий обусловили радикальные структурные изменения автотранспорта как отрасли. Вместе с тем изменение системы хозяйственных связей, развитие внутренних и международных товарных рынков поставило перед ним новые задачи и открыло большие перспективы. К знаниям специалистов в области автомобильного транспорта предъявляются все более жесткие требования.

Презентация «Синей книги» IRU «Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013» происходит накануне 60-летия Кыргызского государственного технического университета (КГТУ) им. И. Раззакова (бывшего Фрунзенского политехнического института), который с самого начала своего образования (1954г) выпускает высококвалифицированных специалистов для отрасли автомобильного транспорта. КГТУ является головным среди технических вузов республики, членом международной ассоциации автомобильного и дорожного образования (МААДО), куда входят более 240 вузов стран СНГ и дальнего зарубежья. Вуз активно занимается научно-исследовательскими работами, в том числе и в сфере эксплуатации автомобильного транспорта. Даются практические рекомендации конструкторам заводоизготовителей по оптимизации параметров эксплуатации транспортных средств, повышению их эффективности и безопасности.

Выход «Синей книги» IRU – это возможность систематизировать информацию о состоянии, проблемах и перспективах развития автомобильного транспорта Кыргызстана, о возможности развития транспортного потенциала страны на основе международного сотрудничества. Несомненно, книга станет весомым вкладом в развитие автомобильного транспорта и будет полезна для всех автомобилистов, в том числе для инженерно-технических работников, ученых, студентов, а также операторов всех звеньев. Материалы данной книги вызовут интерес специалистов других отраслей, менеджеров рынка автотранспортных услуг.

В подготовке материалов книги оказали содействие ряд министерств и ведомств республики. Особенно неоценима помощь Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Хочу выразить благодарность всем, а также редакционной комиссии Представительства IRU в Евразии, начальнику управления автомобильного и железнодорожного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Акматову А. Т., декану факультета транспорта и машиностроения Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова, доктору технических наук, профессору Маткеримову Т. Ы. за организацию написания и выпуск данной книги.

Т. Б. Дуйшеналиев
Ректор КГТУ им. И. Раззакова,
доктор физико-математических
наук, профессор



Состояние международных перевозок в Кыргызской Республике можно характеризовать как развивающееся, но во много зависящее от социально-политической обстановки в стране. В связи с этим, количество книжек МДП, выданных Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) Кыргызской Республике за последние годы, имеет тенденцию к незначительному колебанию. Вместе с тем, при правильном взаимодействии государственных органов и общественных организаций Кыргызской Республики, а также международных организаций в вопросах развития внутригосударственных и международных автомобильных перевозок и связанных с ними транспортно-экспедиционных и других операций, содействия модернизации парка грузовых перевозчиков и проведения транспортной политики качества и профессионализма, возможно достижение стабильных результатов.

Ввиду этого, продвижение и содействие развитию в Кыргызской Республике внутригосударственных и международных автомобильных перевозок грузов и/или пассажиров, и обеспечение строгого соблюдения на территории Кыргызской Республики правил и договорных взаимоотношений МСАТ, а также положений многосторонних конвенции ООН, таких как Конвенция МДП и Конвенция о согласовании, является основной целью АМАП КР, что в свою очередь невозможно без построения организационно-прочной, высокопрофессиональной и динамичной Ассоциации, способной к достижению целей путем совершенствования кыргызского законодательства в области автомобильного транспорта и таможенного дела, представления и защиты законных интересов членов Ассоциации и держателей книжек МДП, обеспечения членов Ассоциации, а также держателей книжек МДП необходимой информацией в целях содействия предоставлению качественных услуг.

Туркмен Боотаев

Председатель

Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (AIRTO KR)

Введение

В течение более чем двадцати лет после обретения суверенитета Кыргызская Республика осуществляет курс на развитие рыночной экономики и интеграцию в мировую экономическую, торговую и транспортную системы. В результате осуществленных мер по глубокой экономической трансформации и структурной перестройки реального сектора экономики, созданы новые законодательная и нормативная правовая базы, обеспечиваются необходимые внешнеторговые и транспортно-экономические связи страны.

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 перевозок пассажиров и грузов во всех видах сообщений. Устойчиво растет показатель средней дальности перевозки пассажиров и грузов, что свидетельствует о повышении роли автомобильного транспорта при осуществлении доставок на дальние расстояния.

Существенно возросла роль автомобильного транспорта при осуществлении международных сообщений. В настоящее время ему принадлежит первое место по объемам внешнеторговых перевозок кыргызских грузов.

Ключевое положение Кыргызской Республики в Центрально-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 (ЦАЭС), 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 (MCAT) при активном участии кыргызских автотранспортных компаний.

Необходимо отметить, что произошли значительные изменения и в сфере многостороннего регулирования международного автомобильного транспорта на территории Кыргызской Республики и в целом в Центрально-Азиатском регионе. Усовершенствована и стала более эффективной система международных перевозок с применением книжки МДП на основе соответствующей международной таможенной конвенции 1975 года, включая внедрение механизмов Safe-TIR и CUTE-WISE, а также электронного предекларирования грузов TIR-EPD. Все это создает еще более благоприятные предпосылки для развития международных автомобильных перевозок.

Не менее важны и социальные факторы развития автомобильного транспорта. В Кыргызской Республике все последние годы активно идут процессы автомобилизации. Автомобиль стал для людей символом свободы и гарантией конституционного права на свободу передвижения. Автобусный транспорт выступает самым демократичным видом транспорта, обеспечивающим связи с самыми отдаленными и высокогорными регионами страны.

Настоящая Синяя Книга, подготовленная авторским коллективом сотрудников Кыргызского Государственного Технического Университета им. И. Раззакова и Министерства Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики, нацелена на подведение основных итогов развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики, а также на оценку роли автотранспорта в обеспечении процессов реги-

ональной интеграции и развития евроазиатских транспортных связей. Настоящее издание основывается на результатах более глубокого анализа развития автотранспорта, проведенного ранее, а также на стратегических документах развития экономики и транспорта Кыргызской Республики, в частности на положения Программы Правительства Кыргызской Республики от 5 сентября 2012 года № 2264-V, утвержденной постановлением ЖогоркуКенеша Кыргызской Республики, а также Стратегию развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 годы, утвержденной Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 октября 2012 года № 677.

Глава 1.

Автомобильный транспорт и его роль в экономике Кыргызской Республики

1.1. Экономика Кыргызской Республики 2010-2013 гг.: оценка и прогноз

Общая характеристика экономико-географического положения

Кыргызская Республика расположена на северо-востоке Средней Азии, занимая часть Тянь-Шаня и северные цепи Памиро-Алтая. Границы проходят в основном по естественным рубежам – гребням высоких горных хребтов и рекам, лишь местами они опускаются на равнины Чуйской, Таласской и Ферганской долины. Кыргызстан граничит: на севере – с Казахстаном, на западе и северо-западе – с Узбекистаном, на юго-западе – с Таджикистаном и на юге и юго-востоке – с Китаем (протяженность границы 1049 км). Общая длина границ Кыргызстана - 4503 км. Общая площадь республики - 198,5 км². 94 % страны занимают горы. Средняя высота – 2750 м над уровнем моря.

Территория Кыргызской Республики простирается с запада на восток на 900 км, с севера на юг на 410 км и лежит примерно между 39° и 43° северной широты. Наиболее высоко поднятая часть территории республики находится на ее восточной окраине. Здесь, в горном узле, пограничном с Китаем, возвышаются высочайшие точки всей Тянь-шаньской горной системы – пик Победы (7439 м) и Хан-Тенгри (6995 м). Отсюда хребты веерообразно расходятся на запад и юго-запад, создавая обособленные параллельные цепи, простирающиеся, в основном, в широтном направлении до 300-400 км. На крайней южной границе республики с Таджикистаном выделяется высочайший Чон-Алайский (Заалайский) хребет, где находится вторая по высоте вершина Кыргызстана – пик Ленина (7134 м).

Сложное строение горного рельефа и пестрота экологических условий обусловили большое разнообразие почвенно-растительного покрова и животного мира Кыргызстана. На его территории встречаются пустыни, степи, луга, леса, заросли кустарников, болота, горные тундры и другие типы растительности.

Кыргызская Республика имеет огромный запас водных ресурсов. В 7 самых больших речных бассейнах располагается более 28 000 рек и истоков, 90 % которых имеют длину 10 км. Среди них есть реки с высоким уровнем воды. Например, река Нарын протяженностью более 500 километров.

В Республике Кыргызстан более 2000 озер и искусственных водохранилищ. Озера занимают 3,4 % территории. Около 90 % из них являются высокогорными запрудами и закрытыми озерами. Сары-Челек расположено на юго-западном склоне Чаткальской гряды, на высоте 1873,9 м над уровнем моря, и является биосферным заповедником.

Высокогорное озеро Иссык-Куль расположено внутри Тянь-Шаньских гор, на дне огромной тектонической впадины, на высоте 1606,7 м над уровнем моря. Озеро окружено горами Терской Ала-Тоо на юге и Кунгей Ала-Тоо на севере, озеро Иссык-Куль отличается от других озер по географическим, климатическим и гидрологическим условиям. По форме озеро напоминает трапецию, обращенную основанием на север. По последним исследованиям, длина озера равна 178 км, ширина – 60,1 км; площадь – 6236 км², длина береговой линии – 688 км, максимальная глубина – 669 м, средняя глубина – 278,4 м. Озеро невероятно красивое. По этой причине его называют «Жемчужиной Кыргызстана». Кыргызстан – один из самых больших регионов, в котором находится система современных горных ледников, их общая площадь занимает 8100 км² или 4,2 % территории Республики. 3/4 общей площади ледников принадлежит речному бассейну рек Сырдарья и Тарим, их основные центры находятся на дальнем западе, в бассейне Сары-Джаз, где находится самая большая долина ледников (Южный Энельчек, длиной 60,5 км, Кайынды – 29,0 км), а также горы Терской Ала-Тоо, Кашаал-Тоо, Ак-Шайрык, Чон-Алай. Запасы пресной воды составляют приблизительно 650 млрд. м³, что равно 12-ти речным ресурсам всей республики.

Международное положение

Кыргызская Республика - член более 120 международных организаций, в т.ч. ООН (с 1992) и ряда ее специализированных организаций, МБРР (с 1992), МАР (с 1992), МФК (с 1992), МВФ (с 1992), ОБСЕ (с 1992), ОИК (с 1992), Азиатского банка развития (с 1994), Исламского банка развития (с 1993), ЕБРР (с 1992), СНГ (с 1991), ЦАС (с 1994), ЕврАзЭС (с 2000), ШОС (с 1996) и др.

Демография

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики (Табл.1.1) средняя продолжительность жизни составила 68,7 года, в т. ч. мужчин – 65 лет, женщин – 72,6 года. Возрастная структура: 0-14 лет – 33,6 %, 15-29 лет – 28,3 %, 30-55 лет – 28,6 %, 56-69 лет – 5,9 %, 70 лет и старше – 3,6 %. Во всем населении мужчин 49,4 %, женщин 50,6 %.

Таблица 1.1

Основные демографические показатели Кыргызской Республики

	2007	2008	2009	2010	2011
Численность постоянного населения					
- всего, тыс. ч.	5289,2	5348,3	5418,3	5477,6	5551,9
- городское	1810,5	1823,3	1846,8	1861,7	1884,4
- сельское	3478,7	3525,0	3571,5	3615,9	3667,5
Ожидаемая продолжительность жизни при рождении, лет					
- оба пола	67,8	68,4	69,1	69,3	69,6
- мужчины	63,7	64,5	65,2	65,3	65,7
- женщины	72,2	72,6	73,2	73,5	73,7
На 1000 населения					
- естественный прирост	16,2	16,8	18,5	20,2	20,6
- миграционный отток	-9,6	-7,1	-5,5	-9,3	-7,1

Население

Население республики – 5 551 900 человек.

Из них кыргызы составляют 66,9 %, узбеки – 14,14 %, русские – 10,65 %, всего в КР живут представители более чем 80 национальностей (табл. 1.2).

Таблица 1.2

Национальный состав населения Кыргызской Республики

Наименование показателей	1999 ¹	2009 ²	2010	2011	2012
Все население	4 822 938	5 362 793	5 418 299	5 477 620	5 551 888
в том числе:					
Кыргызы	3 128 147	3 804 788	3 860 549	3 928 796	4 006 009
Русские	603 201	419 583	407 981	394 680	381 562
Узбеки	664 950	768 405	780 583	785 977	796 291
Украинцы	50 442	21 924	20 176	18 433	16 657
Немцы	21 471	9 487	9 240	9 035	8 766
Татары	45 503	31491	30 725	29 639	28 656
Казахи	42 657	33 198	33 047	32 900	32 981
Армяне	1 364	890	856	834	807
Таджики	42 636	46 105	46 686	47 325	48 033
Азербайджанцы	14 014	17 267	17 498	17 823	18 046
Чеченцы	2 612	1 875	1 833	1 784	1 740
Белорусы	3 208	1 394	1 290	1 186	1 109
Грузины	710	598	589	583	571

Наименование показателей	1999 ¹	2009 ²	2010	2011	2012
Литовцы	240	139	141	137	138
Молдаване	778	505	475	453	430
Латыши	195	82	62	60	62
Туркмены	430	2 005	2 014	2 028	2 037
Эстонцы	238	105	98	101	104
Евреи	1 571	604	559	539	508
Уйгуры	46 944	48 543	49 179	49 721	50 346
Дунгане	51 766	58 409	58 914	59 994	61 372
Корейцы	19 784	17 299	17 182	16 938	16 711
Турки	33 327	39 133	39 153	39 534	39 913
Другие национальности	46 750	38 964	39 469	39 120	39 039

¹ Данные приведены по итогам Первой национальной переписи населения (24 марта 1999 г.).

² Данные приведены по итогам переписи населения и жилищного фонда (24 марта 2009 г.).

97 % населения грамотно. На каждую 1000 чел. в возрасте 15 лет и старше высшее образование имеют 105 чел., среднее – 806 чел.

Религия

Ислам (Суни), и Православное Христианство

Языки

Государственный – Кыргызский; Официальный – Русский.

Административно-территориальное деление Кыргызстана

По административно-территориальному разрезу Кыргызская Республика делится на семь областей:

Чуйская область

Занимает площадь 20,2 тыс. кв. км. В области находится 4 города и 5 поселков городского типа, 327 сельских населенных пунктов.

Таласская область

Занимает площадь 11,4 тыс. кв. км. В области находится 1 город и 1 поселок городского типа, 90 сельских населенных пунктов.

Иссык-Кульская область

Занимает площадь 43,1 тыс. кв. км. В области находится 3 города и 5 поселков городского типа, 181 сельский населенный пункт.

Нарынская область

Занимает площадь 45,2 тыс. кв. км. В области находится 1 город и 2 поселка городского типа, 132 сельских населенных пунктов.

Ошская область

Занимает площадь 29,2 тыс. кв. км. В области находится 3 города и 2 поселка городского типа, 467 сельских населенных пунктов.

Джалал-Абадская область

Занимает площадь 33,7 тыс. кв. км. В области находится 5 городов и 8 поселков городского типа, 415 сельских населенных пунктов.

Баткенская область

Занимает площадь 17,0 тыс. кв. км. В области находится 3 города и 5 поселков городского типа, 189 сельских населенных пунктов.

Транспортная система

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.

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, TRACECA и др.

Книга «Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013» – это обобщение опыта развития экономики Кыргызской Республики в целом и его автомобильного комплекса в частности. Коллектив авторов благодарен IRU и Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики за подготовку и издание этой книги. Мы уверены, она станет хорошим помощником участникам международного перевозочного процесса в ознакомлении с транспортным сектором Кыргызской Республики, историей его становления и перспективами развития.

Современное состояние и перспективы развития экономики

После приобретения независимости в 1991г. Кыргызская Республика приступила к переходу к демократической системе государственного управления и рыночной экономике. В мае 1993 года ввела собственную национальную валюту – сом, равный 100 тыйынам. Переход оказался нелегким, результаты варьировались. Можно определить три фазы.

С 1991 по 1995 гг. – острое сокращение производства и доходов совпало с резким ростом числа людей, оказавшихся за чертой бедности (около 50 % населения), ростом социального неравенства и гиперинфляцией, за которыми последовала первоначальная макроэкономическая стабилизация.

С 1996 по 1999 гг. наметилась экономическая стабилизация, рост происходил в ограниченных секторах (сельское хозяйство, золотодобыча и энергетика). Тем не менее, высокий дефицит бюджета и необходимость его покрытия сделали экономику чрезвычайно уязвимой. Происшедший в 1998-1999 гг. кризис возник в основном по причине дефолта в Российской Федерации и последовавшего обвала российского рубля. С 2000 по 2002 гг. наблюдается продолжающийся рост, замедление инфляции, сокращение дефицита бюджета, стабилизация курса обмена валют, но при этом нарастает проблема внешнего долга. Анализ, проведенный МВФ, показал, что за семь лет с момента начала роста ВВП с 1996 г. экономика Кыргызской Республики росла в среднем на 4,7 % в год в реальном измерении.

В настоящее время для выхода экономикой Кыргызской Республики на новый уровень необходимо решить такие задачи как: диверсификация источников роста, увеличение инвестиций, расширение экспорта, развитие мелкого и среднего бизнеса и сельского хозяйства.

По итогам за 2010 год в Кыргызской Республике объем валового внутреннего продукта (ВВП) составил 212,2 млрд. сомов или на 1,4 % меньше, чем в 2009 году, против реального роста на 2,9 % в январе-декабре 2009 года.

Таблица 1.3.

Основные показатели социально-экономического развития Кыргызской Республики за январь-декабрь 2010 года (в % к соответствующему периоду предыдущего года)

Показатели	Январь-декабрь 2009 года	Январь-декабрь 2010 года
ВВП (предварительная оценка)	102,9	98,6
ВВП без учета предприятий по разработке месторождения «Кумтор»	103,4	97,9
Объем промышленного производства	93,6	109,8
Промышленное производство без предприятий по разработке месторождения «Кумтор»	93,5	111,7
Валовый выпуск продукции сельского хозяйства, охоты и лесного хозяйства	107,0	97,2
Объем валовой продукции строительства	122,1	77,2
Инвестиции в основной капитал	130,8	90,2
Услуги	102,2	98,2
Индекс потребительских цен, в % к декабрю предыдущего года	100,0	119,2
Объем внешнеторгового оборота ¹	74,7 ²	110,6 ²
в том числе:		
экспорт	78,2	106,7
импорт	73,3	112,3
Номинальная среднемесячная зарплата,	115,9 ²	113,6 ²

¹ Январь-ноябрь 2010 г., включая объемы внешней торговли физических лиц;

² Январь-ноябрь 2010 г. и январь-ноябрь 2009 г. в процентах к соответствующему периоду предыдущего года;

³ За январь-ноябрь 2010 г., без учета малых предприятий.

Как показывает структурный анализ по вкладам отраслей, снижение объема ВВП на 1,4 % обусловлено снижением объемов валового выпуска продукции сельского хозяйства – на 2,8 %, строительства – на 22,8 % и сферы услуг – на 1,9 %, кумулятивный отрицательный вклад в объем ВВП которых составил (-)2,91 %. Основным сектором экономики, повлиявшим на сохранение темпов в 2010 году, продолжал оставаться промышленный сектор, развивающийся по инерции, положительный вклад которого в реальный темп роста ВВП составил 1,68 %.

Таблица 1.4.

Структура и темпы роста по секторам, формирующим ВВП, в 2010 г.

	Январь-декабрь 2009 года		Январь-декабрь 2010 года			
	Факт (млн. сомов)	в % к ВВП	Пред.факт (млн. сомов)	Темп роста, %	в % к ВВП	Доля вклада в рост ВВП
ВВП	201222,9	100	212177,4	-1,4	100	-1,4
Сельское хозяйство	37750,9	18,8	39334,8	-2,8	18,5	-0,52
Промышленность	34071,9	16,9	41093,3	9,9	19,4	1,68
Строительство	13488,6	6,7	11998,9	-22,8	5,7	-1,53
Услуги	93758,7	46,6	97397,5	-1,9	45,9	-0,86
Чистые налоги на продукты	22152,8	11,0	22352,9	-1,4	10,5	-0,15

К числу основных факторов, которые негативно повлияли на показатели экономического роста в отчетном периоде, следует отнести:

- напряженность социально-политической ситуации, особенно в южных регионах страны;
- сокращение совокупного спроса;
- снижение инвестиционной активности, отток капитала из страны, который составил 118,0⁴ млн. долл. США (47,4 % от поступивших прямых иностранных инвестиций);
- прямое разрушение и простои предприятий из-за политических событий в апреле и июне на юге страны;
- неблагоприятные погодные условия (дождливая весна, сели, засушливое лето);
- сложности с поставками и рост цен на ГСМ;
- закрытие границы с Казахстаном и Узбекистаном.

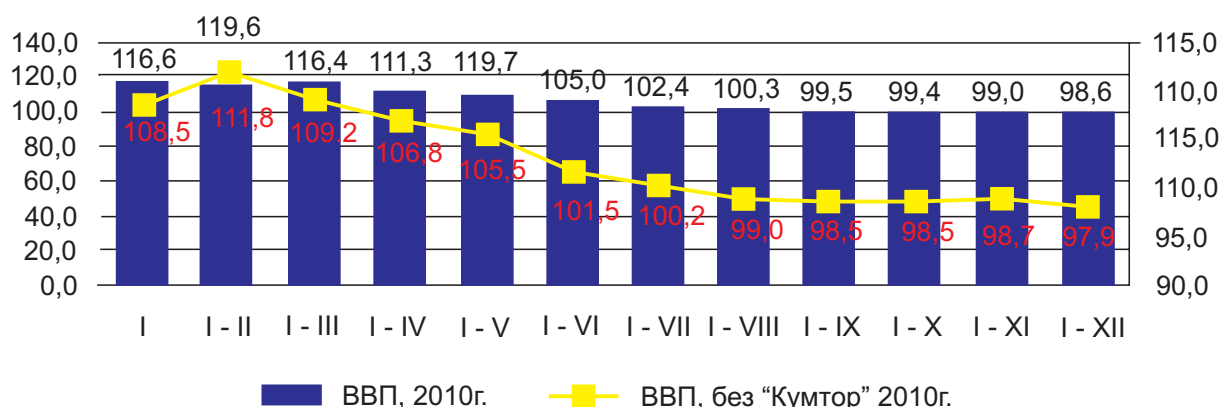


Рис. 1.1. Динамика изменения ВВП за январь-декабрь 2010 года (%)

Индекс потребительских цен, характеризующий уровень инфляции, в декабре 2010 года по сравнению с декабрем 2009 года составил 119,2 %, где наблюдается повышение общего уровня цен, тогда как за декабрь 2009 года. По отношению к декабрю 2008 года данный показатель был на уровне 100,0 %, среднегодовое значение инфляции (январь-декабрь 2010 года к январю-декабрю 2009 года) составило 8 %.

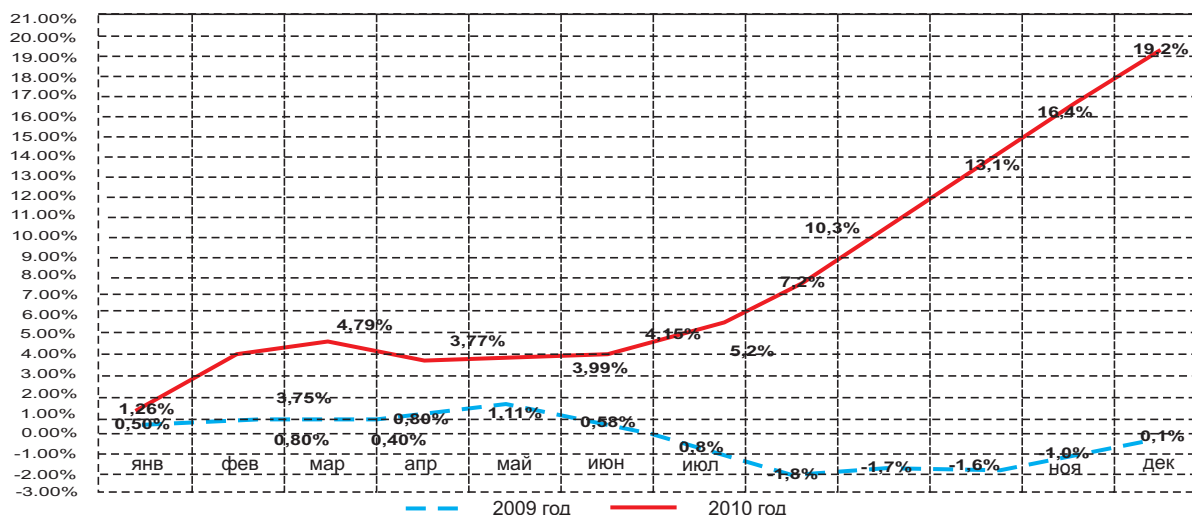


Рис. 1.2. Индекс потребительских цен в Кыргызской Республике
(в % к декабрю предыдущего года)

В первом полугодии 2010 года наблюдались достаточно умеренные темпы роста потребительских цен (в июне 2010 года годовое значение инфляции составляло 3,6 % против 4,8 % в аналогичном периоде 2009 года). Однако с июля 2010 года отмечается ускорение темпов инфляции, обусловленное, прежде всего, значительным повышением внутренних цен на продовольственные товары, ростом стоимости ГСМ в связи с введением экспортных таможенных пошлин и повышением цен на мировых рынках на нефтепродукты, а также повышением цен на товары первой необходимости.

По итогам января-декабря 2011 года объем валового внутреннего продукта (ВВП) составил 273,1 млрд. сомов с реальным темпом роста 105,7 % по сравнению с 2010 годом.

Без учета предприятий по разработке месторождения «Кумтор», объем ВВП в 2011 году вырос, составив 105,6 %, в то время как за аналогичный период 2010 года данный показатель составлял 99,0 %. Дефлятор ВВП, по предварительным данным, сложился на уровне 117,3 % против 110,0 % в январе-декабре 2010 года.

Таблица 1.5

Темпы роста и вклады по секторам, формирующим ВВП, в 2011 г.

Показатели	Январь-декабрь 2010 года			Январь-декабрь 2011 года					
	Факт (млн. сом.)	Темп роста, (%)	в % к ВВП	Факт (млн. сом.)	Темп роста факт, (%)	Темп роста прогноз, (%)	Откл. (+/-)	в % к ВВП	Доля вклада в рост ВВП
ВВП	220369,3	99,5	100	273107,8	105,7	106,7	-1,0	100	5,7
Сельское хозяйство	38459,3	97,4	17,5	49244,0	102,3	103,8	-1,5	18,0	0,40
Промышленность	45589,8	110,8	20,7	56496,5	112,1	110,1	2,0	20,7	2,51
Строительство	12169,1	81,5	5,5	13317,8	96,1	105,5	-9,4	4,9	-0,22
Услуги	101568,7	98,9	46,1	122698,6	105,2	106,5	-1,3	44,9	2,40
Чистые налоги на продукты	22582,4	99,5	10,2	31350,9	105,7	106,7	-1,0	12,4	0,58

Основными секторами, обеспечившими положительный темп экономического роста стали: промышленность и сфера услуг с кумулятивным удельным весом 65,6 %, а суммарный вклад составил 4,9 п. п., вклад сельского хозяйства – 0,4 п. п., при этом вклад строительства сложился отрицательным и составил (-0,21) п. п.

Следует отметить, что фактически сложившийся реальный рост ВВП за 2011 год не достиг прогнозируемого уровня на 1,0 п. п., из-за необеспеченности прогнозируемого роста в сельском хозяйстве (-1,5 п. п.), строительстве (-9,4 п. п.) и сфере услуг (-1,3 п. п.).

Основными факторами, повлиявшими на улучшение экономической ситуации в стране, стали:

Внешние:

Благоприятные факторы:

- устойчивый экономический рост в странах – основных торговых партнерах Кыргызской Республики (Россия – 4,2 %; Казахстан – 7,5 %; Китай – 9,2 %);
- рост цен на золото на уровне 1326,0 – 1760,0 долл. за 1 унцию (январь – декабрь 2011 года);
- отмена экспортных пошлин на нефтепродукты, поставляемые в Кыргызстан со стороны России, и умеренный рост мировых цен на нефть;
- умеренные показатели инфляции (6–7,4 %) в странах - основных торговых партнерах (Россия, Казахстан).

Неблагоприятные факторы:

- зависимость внутреннего рынка от импорта продовольственной группы товаров (мука, растительное масло, сахар, крупы и т. д.).

Внутренние:

Благоприятные факторы:

- стабильный уровень цен на энергоносители;
- налоговые преференции для субъектов предпринимательства, включая облегчение и упрощение налогообложения швейной и текстильной отраслей;
- освобождение от НДС: специализированных товаров для строительства и реконструкции стекловаренной печи, поставок и экспорта золотого и серебряного сплавов, аффинированного золота и серебра;
- реструктуризация кредиторских задолженностей предприятий (ОАО «Касиет», ОАО «Ак-Тилек», завод «Достук»);
- упрощение условий ведения бизнеса через сокращение проверок, количества лицензий и других мер государственного регулирования в целях снижения коррупции и теневой экономики;
- рост кредитов в экономику на 20,8 %;
- рост притока инвестиций в обрабатывающую и горнодобывающую промышленность.

Неблагоприятные факторы:

- высокие процентные ставки по кредитам для развития бизнеса (19,3 % – средневзвешенная процентная ставка);
- природно-климатические и финансовые условия, которые оказали негативное воздействие на развитие агропромышленного комплекса.
- Индекс потребительских цен, характеризующий уровень инфляции, составил 105,7 %, (декабрь 2011 года к декабрю 2010 года), тогда как аналогичный показатель 2010 года составлял 119,2 %. Среднегодовое значение инфляции составило 116,6 %. В целом сложившийся уровень цен формировался под воздействием таких основных факторов как:
- замедление роста цен на внутреннем рынке на основные продовольственные товары (фрукты и овощи, сахар, хлебобулочные изделия и крупы);
- замедление роста цен на непродовольственные товары и услуги на внутреннем рынке;
- снижение цен на мировых продовольственных рынках;
- умеренный рост стоимости ГСМ на внутреннем рынке;
- стабильный уровень цен на коммунальные услуги;
- существенное увеличение расходов государственного бюджета, выступающего одним из основных источников роста предложения денег.

С начала 2012 года в экономике страны обозначились и сохраняются негативные тенденции сокращения реального производства.

По итогам за январь-ноябрь 2012 года объем валового внутреннего продукта (ВВП), по предварительной оценке НСК, сложился в сумме 262,0 млрд. сомов, где реальный спад объема ВВП составил 2,4 %, против роста на 8,4 % в январе-ноябре 2011 года. Без учета предприятий по разработке месторождения «Кумтор» рост реального ВВП составил 104,0 %, за соответствующий период 2011 года аналогичный показатель составлял 106,1 %. Дефлятор ВВП сложился на уровне 109,9 %.

Снижение темпов экономического роста на 2,4%, как и в предыдущие периоды, обусловлено существенным сокращением промышленного производства в металлургическом секторе.

Основным сектором, сдерживающий значительный спад экономики стала сфера услуг, вклад которой оценивается в 2,5 процентных пункта, а вклад строительства оценивается как нейтральный и составил 0,7 процентных пункта. Вклады промышленности и сельского хозяйства сложились отрицательными и составили (-)5,24 и (-)0,08 процентных пункта соответственно.

Структура и темпы роста по секторам, формирующих ВВП, в 2012 г.

	Январь-ноябрь 2011 года			Январь-ноябрь 2012 года			
	млн. сомов	темп роста, %	в % к ВВП	млн. сомов	темп роста, %	в % к ВВП	вклад, п. п.
ВВП	244388,7	108,4	100	262011,3	97,6	100	-2,41
Сельское хозяйство	47107,3	102,4	19,3	51334,0	99,6	19,6	-0,08
Промышленность	51258,5	124,3	21,0	40825,8	75,0	15,6	-5,24
Строительство	11095,6	96,5	4,5	13326,6	115,0	5,1	0,68
Сфера услуг	106678,4	105,4	43,7	120114,3	105,7	45,8	2,49
ЧНП иИ	28248,9	108,4	11,6	36410,6	97,6	13,9	-0,28

Индекс потребительских цен, характеризующий уровень инфляции, в ноябре 2012 года по сравнению с декабрем 2011 года составил 105,9 % (за аналогичный период 2011 года – 104,6 %). Среднегодовое значение инфляции (январь-ноябрь 2012 года к январю-ноябрю 2011 года) составило 102,3 %, тогда как за январь-ноябрь 2011 года составлял 117,7 %.

Главной целью экономической политики на 2013 год будет восстановление макроэкономической стабильности и создание базовых условий для выхода на устойчивые темпы экономического роста.

Основными предположениями, влияющими на построение прогноза макроэкономических показателей, являются:

Внешние благоприятные предпосылки и условия:

- постепенное восстановление мировой экономики до уровня 3,9 % (в Еврозоне до 0,7 %),¹ в странах – основных торговых партнерах Кыргызской Республики (Россия, Казахстан) в сторону роста с 3,4 % до 3,7 % и 6,0 % соответственно²;
- умеренные показатели инфляции в странах - основных торговых партнерах (Россия – 5,0-6,0 %, Казахстан – 6,0-8,0 %, Китай – 3,6 %, Еврозона – 2,0 %);
- снижение цен на нефтепродукты - Urals (со 115 до 97 долл. США за баррель (по прогнозным данным Министерства экономического развития РФ);
- сохранение объема экспорта нефтепродуктов (Россия) и зерна (Казахстан) на уровне 2012 года;
- сохранение цен на золото на уровне 2012 года в связи с восстановлением спроса на золото, поддерживаемым ростом спроса со стороны Китая.

Внешние неблагоприятные факторы/риски:

- складывающиеся неблагоприятные тенденции роста мировых цен на продовольствие (по оценке ООН – FAO, цены на продовольственное сырье в средне- и долгосрочный период будут оставаться относительно высокими в течение примерно следующего десятилетия);
- зависимость внутреннего рынка хлебопродуктов от импорта зерна и муки;
- неопределенность условий торговли со странами - основными торговыми партнерами (электроэнергия, газ);
- вхождение в Таможенный союз, что приведет к уравниванию (или к подтягиванию уровня цен) цен Кыргызской Республики с российскими и казахстанскими ценами, определенному инфляционному давлению и росту цен.

Внутренние благоприятные предпосылки и условия:

- восстановление макроэкономической стабильности;
- умеренный рост цен на продовольственные товары на внутреннем рынке на 12 %, непродовольственные товары – на 11 %, услуги – на 12 %;
- сдерживание резких колебаний обменного курса инструментами денежно-кредитной политики;
- создание благоприятных условий для предпринимательства и инвесторов;
- восстановление объемов добычи руды на месторождении «Кумтор»;
- запуск работы Государственного банка развития Кыргызской Республики, который позволит концентрировать инвестиционные ресурсы государства и их эффективное использование через рыночные механизмы финансирования, включая механизм микрофинансирования и запуск приоритетных инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства;
- запуск программы по ипотечному кредитованию;
- улучшение продуктивности скота и урожайности сельскохозяйственных культур (функционирование 7 племенных и 7 семеноводческих хозяйств);

1 Источник МВФ

2 Источник: собственные прогнозы РФ и РК

- предоставление льготных кредитов сельскохозяйственным производителям.

Внутренние неблагоприятные факторы/риски:

- природно-климатический фактор, который может оказать негативное воздействие на развитие АПК и энергетики;
- имеющаяся вероятность инфляционных всплесков из-за сезонных колебаний на продовольственные товары (фрукты, овощи, мясная и молочная продукция);
- неопределенность тарифов на электро- и теплоэнергию;
- сокращение торговой активности оптовых рынков, челночной торговли за счет влияния условий ТС, которое, в свою очередь, в краткосрочном периоде окажет существенное влияние на занятость;
- риск роста теневой экономики;
- риск оттока капитала и трудовых ресурсов из страны;
- рост цен на импортируемые потребительские товары из Китая, поскольку в отношении этой страны будет применяться ставка таможенной пошлины не по весу товара, а по его стоимости.

В соответствии с предпринятыми мерами, направленными на предотвращение дальнейшего спада экономического роста и обеспечение ожидаемых показателей экономического роста в 2013 году и в последующий период, с учетом складывающихся по итогам 2012 года предпосылок и тенденций постепенного развития всех секторов экономики, основной задачей является восстановление экономического роста путем:

- обеспечения прогнозируемого уровня реального темпа прироста валового внутреннего продукта за счет постепенного восстановления объемов производства промышленной продукции и стабильной работы сельского хозяйства, строительного сектора и сферы услуг;
- обеспечения сдерживания темпов инфляции в пределах прогнозируемого показателя;
- сохранения объема международных резервов на уровне не менее 3-4 месяцев импорта товаров и услуг;
- повышения эффективности государственного управления и борьба с коррупцией;
- создания благоприятного инвестиционного климата для притока частных инвестиций;
- стимулирования развития предпринимательства путем повышения эффективности мер регуляторной политики;
- снижения бремени внешнего долга;
- снижения/легализации «теневой» экономики;
- расширения внешнеэкономических связей и торговли;
- создания новых рабочих мест;
- полного и своевременного обеспечения всех социальных гарантий государства.

Согласно произведенным расчетам, основные прогнозные социально-экономические показатели на 2013 год сложатся следующим образом (см. табл. 1.5.).

Таблица 1.7

Структура и темпы роста по секторам, формирующим ВВП, в 2013 г.

Показатели	2012 год			2013 год, прогноз			
	млн. сомов	темп роста, %	в % к ВВП	млн. сомов	темп роста, %	в % к ВВП	вклад в рост ВВП, п. п.
ВВП	305 487,3	101,8	100	354 419,5	107,0	100	7,0
Сельское хозяйство	56 621,1	101,9	18,5	61991,0	101,0	17,5	0,18
Промышленность	52 716,8	86,3	17,3	65242,3	117,9	18,4	3,08
Строительство	17 305,2	119,3	5,7	20327,0	110,5	5,7	0,59
Услуги	143 895,9	106,9	47,1	166062,2	105,0	46,9	2,35
Чистые налоги на продукты	34 948,3	101,8	11,4	40797,0	107,0	11,5	0,80

Прогноз ВВП в 2013 году в номинальном значении составит 354,4 млрд. сомов, а реальный темп прироста – 7,0 %.

Прогнозируемый экономический рост на уровне 7,0 % будет обеспечиваться вкладом в ВВП всех секторов экономики. При этом наибольший вклад будет обеспечен со стороны сектора услуг (2,35 процентных пункта) и промышленности (3,08 процентных пункта), а вклады строительства (0,59 процентных пункта) и сельского хозяйства (0,18 процентных пункта) будут нейтральными.

В 2013 году инфляция (индекс потребительских цен) прогнозируется на уровне 8,0 %. При оценке уровня инфляции были учтены следующие факторы:

- отсутствие существенных внешних и внутренних шоков спроса и предложения;
- умеренный рост цен на продовольственные товары на внутреннем рынке на 12 %, непродовольственные товары – на 11 %, услуги – на 12 %;
- рост цен на сырую нефть (Urals) до 97 долл. США за баррель (прогноз Министерства экономического развития РФ);
- умеренный рост цен на коммунальные услуги;
- сезонные колебания цен на сельхозпродукцию;
- влияние условий вхождения в Таможенный союз;
- сдерживание резких колебаний обменного курса инструментами денежно-кредитной политики;
- сохранение мировой цены на золото в пределах 1775-1835 долл. США за тройскую унцию;
- прогнозируемые умеренные показатели инфляции в странах - основных торговых партнерах (Россия – 5,0-6,0 %, Казахстан – 6,0-8,0 %, Китай – 3,6 %, Еврозона – 2,0 %).

1.2. Характеристика транспортной системы Кыргызской Республики и роли в ней автомобильного транспорта

Кыргызская Республика – страна, занимающая выгодное транзитное положение и имеющая благодаря этому все шансы стать важным маршрутом при перевозке грузов по транспортным коридорам Центральной Азии. На сегодняшний день наземный транспорт Кыргызской Республики, а также быстро-развивающаяся железнодорожная сеть и растущая система воздушных сообщений играют все большую роль в установлении связи между Европой, государствами-участниками СНГ и странами азиатского региона.

Железнодорожный транспорт

После распада СССР и обретения Кыргызской Республикой политической и экономической независимости, в 1992 на базе Бишкекского отделения железной дороги была образована Кыргызская железная дорога. В октябре 1994 в ведение Кыргызской железной дороги были переданы участки бывшей Средне-Азиатской железной дороги, расположенные в Ошской и Джалал-Абадской областях.

В настоящее время Кыргызская железная дорога представлена исполнительным ведомством Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргызтемиржолу» при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Общая протяженность главных железных дорог Кыргызской Республики составляет 424,6 км. Сеть железных дорог представлена разрозненными, не связанными линиями, географически разделенными на два участка-северный (323,4 км) и южный (101,2 км), обеспечивающими выход из Кыргызстана на железнодорожную сеть соседних государств-Казахстана и Узбекистана.

Кроме того, в соответствии с Соглашением между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Республики Казахстан об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 8 апреля 1997 года:

- участок железной дороги Кыргызской Республики (на территории Таласской области) протяженностью 12 км (станция Куркуреусу – станция «Чольдала» – 12 км (линия Шымкент – Жамбыл), куда входит и станция «Маймак», входит в состав железных дорог Республики Казахстан;
- участок железной дороги Республики Казахстан (всего 59 км) станция «Каинда» – станция «Луговая» – 59 км (территория Республики Казахстан) (линия Бишкек – Луговая) входит в состав железных дорог Кыргызской Республики.

Также Кыргызская железная дорога обслуживает 424,6 км главных путей, 220 км станционных путей, 66,4 км подъездных путей.

Общая штатная численность занятых по всей Кыргызской железной дороге составляет 6492 человек.

Для дальнейшего развития железной дороги, в целях совместного продвижения реализации проекта строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», 17 апреля 2012 года был подписан Меморандум о сотрудничестве между Министерством транспорта и коммуникаций КР и Китайской корпорацией по строительству дорог и мостов (CRBC), согласно которому корпорация обязалась в течение одного года разработать полное технико-экономическое обоснование (ТЭО) по кыргызскому участку магистрали.

В соответствии с программой работы по подготовке ТЭО группа китайских специалистов в течение 2012 года после подписания Меморандума неоднократно посещали Кыргызстан для проведения совместной работы по подготовке проекта ТЭО, а также был совершен осмотр местности вдоль предполагаемой трассы:

1) Торугарт – Кара-Булак – Алабука – Казарман – Кок-Арт – Джалал-Абад

2) Торугарт – Арпа – Кош-Добо – Кок-Арт – Джалал-Абад.

Предполагается, что создание новой железнодорожной магистрали в Кыргызской Республике позволит избежать огромных затрат за транзитные перевозки по железным дорогам соседних республик, в связи с сокращением пути до юга республики, решит проблему обеспечения республики топливом и создаст благоприятные условия для развития и освоения территорий в зоне прохождения железной дороги. Экономическая значимость этого проекта очень велика.

Водный транспорт

В 1920-е годы впервые в Кыргызстане на озере Иссык-Куль начал действовать водный транспорт. В 1926 году образовано Государственное предприятие «Производственное объединение «Иссык-Кульское пароходство» для обеспечения потребностей населения по перевозке грузов водным транспортом и погрузочно-разгрузочной работы. В составе данного пароходства имеется порт «Рыбачье», пристани «Пржевальск», «Курменты» и «Покровка». Судоходство по озеру ведётся круглый год. Общая протяжённость водного пути 200 км.

Озеро Иссык-Куль является довольно большим. Длина около 180 км (с востока на запад) и ширина 60 км. С восточной стороны озера существует крупное месторождение гипса в качестве материала для производства цемента, а с западной стороны озера работает фабрика по производству крупной вторичной цементной продукции и в настоящее время весь цемент и гипс перевозится автомобильным транспортом. Перевозка сыпучего груза с низкой стоимостью, таких как цемент, гипс, песок и гравий, осуществляемая водными судами на большие расстояния (более 100 км), считается более выгодной, чем использование автомобильного транспорта. Также транспортировка грузов по внутренним водным путям может сократить повреждение дорожного покрытия, вызванное тяжеловесными грузовыми автомобилями.

Основные функции в области водного транспорта по осуществлению государственного контроля и регулирования, контроля за соблюдением транспортного законодательства Кыргызской Республики, ведение государственного Реестра судов, техническое освидетельствование и технический надзор за постройкой и эксплуатацией судов, аттестация (переаттестация) судоводителей на право управления судами возложено на Государственное агентство автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

С возникновением рыночных отношений на внутреннем транспорте Кыргызской Республики изменился характер и структура транспортной инфраструктуры, изменились взаимоотношения между участниками транспортного процесса. И в целях упорядочения и регулирования деятельности водного транспорта Кыргызской Республики на государственном уровне в настоящее время является актуальным принятие проекта Закона КР «О внутреннем водном транспорте», который находится на стадии разработки.

Воздушный транспорт

В Бишкеке первый самолёт приземлился 20 августа 1922 года. На Бишкекском ипподроме была устроена промежуточная станция для почтового аэроплана, следовавшего из Ташкента в Алматы. В 1930 г. открылась первая линия гражданской авиации Бишкек – Ташкент – Хожент – Фергана – Андижан – Ош. В 1933 на авиалинии Бишкек – Каракол стали осуществлять перевозку почты и пассажиров, затем начала действовать линия Бишкек – Балыкчы – Нарын – Узген – Ош. С точки зрения авиасообщений, географическое положение Кыргызстана уникально. По некоторым оценкам экспертов, авиационный путь из Европы в некоторые страны Азии через Кыргызстан короче на 1,0–1,5 тыс. км, что сокращает общий путь на 10–15%.

В настоящее время отрасль гражданской авиации состоит из 16 предприятий, в том числе из 14 авиакомпаний, ГП «Кыргызавионавигация», ОАО «Международный аэропорт «Манас», а также авиационного колледжа. Из 14 авиакомпаний, зарегистрированных в Кыргызской Республике, 1 – авиакомпания «Кыргызстан» является государственной, остальные частные. Большое значение имеет преимущество аэропорта «Манас», пропускная способность которого 1700 пассажиров в час. Он имеет взлётно-посадочную полосу, способную принимать все виды воздушных судов. Аэродром оборудован современными авионавигационными средствами. В состав ОАО «ММ» входит 73 единиц аэропортов и аэродромов. Постоянно действующими аэропортами являются: Ош, Джалал-Абад, Каракол, «Иссык-Куль», Нарын, Талас, Чаткал, Кызыл-Кыя, Казарман, Баткен и др. Среди этих аэропортов международными являются «Манас», «Ош» и «Иссык-Куль», которые реконструируются в соответствии с международными стандартами.

В гражданской авиации проводится активная работа по реформированию деятельности и совершенствованию нормативной правовой базы. В течение 2009-2012 годы на основе обновленного Воздушного кодекса Кыргызской Республики были приняты и введены в действие 20 авиационных правил Кыргызской Республики, которые максимально соответствуют стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Трубопроводный транспорт

Через территорию Кыргызской Республики проходит газовая магистраль Мурабек – Ташкент – Бишкек – Алматы, которая обеспечивает столицу республики – Бишкек газом 165 тыс. м³ в час. Проложены газопроводы к посёлкам Кёк-Таш, Кочкор-Ата, введён в строй газопровод Майлы-Сай – Джалал-Абад – Кара-Суу – Ош, ветка Фергана – Кадамжай (1972) и Урсатьевская – Айдаркен (1973).

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть единой транспортной системы и производственной инфраструктуры страны. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения.

В условиях высокогорья и ввиду труднодоступности регионов страны, автомобильный транспорт является основным видом транспорта в Кыргызской Республике. Так, 95 % грузовых и 97 % пассажирских перевозок осуществляется автомобильным транспортом, который составляет основную часть транспортного сектора страны. Значение автомобильного транспорта остается важнейшим фактором устойчивого социально-экономического развития страны, одним из главных инструментов в решении экономических и социальных задач республики.

По автодорожным путям сообщения можно попасть во все граничащие с Кыргызстаном государства (Узбекистан, Таджикистан, Казахстан, Китай).

Автодорожное сообщение является интенсивным и связывает Кыргызстан со странами Европы и Персидского залива, СНГ и Юго-Восточной Азии. Товары в Европу, из Европы могут быть доставлены или получены в срок от 15 до 25 дней в зависимости от пункта назначения.

Общая протяженность автомобильных дорог составляет 34 000 км, включая 8810 км дорог общего пользования и 15 190 км дорог в населенных пунктах, в том числе:

- Автодороги международного значения – 4163 км;
- Автодороги государственного значения – 5678 км;
- Автодороги местного значения – 8969 км.

Общая протяженность региональных транспортных коридоров Кыргызской Республики составляет 2242 км, к которым относятся 8 основных маршрутов:

- Бишкек – Ош – 672 км;
- Бишкек – Георгиевка – 16 км;
- Бишкек – Чалдовар (участок Карабалта – Чалдовар) – 31 км;
- Бишкек – Нарын – Торугарт – 539 км;
- Бишкек – Чолпон-Ата – Каракол – 400 км;
- Тараз – Талас – Суусамыр – 199 км;
- Ош – Сарыташ – Иркештам – 258 км;
- Ош – Исфана – 385 км;
- Сары-Таш – Карамык – 142 км.

В отличие от дорожного хозяйства, которое является государственным сектором, автомобильная отрасль еще во второй половине 90-х годов была полностью приватизирована и фактически все автотранспортные предприятия в настоящее время являются частными. Лицензирование их деятельности является единственным механизмом государственного регулирования для организации пассажирских и международных грузовых перевозок, и надзора за соблюдением транспортного законодательства.

В целях реформирования существующей системы автомобильного транспорта разработана Программа развития отрасли на 2009-2011 годы, и практически обновлена вся законодательная база.

В развитии автомобильного транспорта грузовые автоперевозки играют важную роль. Международные грузовые автоперевозки осуществляются на основе заключенных двусторонних межправительственных и многосторонних соглашений об автомобильном сообщении.

В настоящее время автомобильные международные сообщения КР установлены с 37 иностранными государствами. Из них заключены двусторонние межправительственные соглашения об автомобильном сообщении с 19 государствами. Это 11 стран СНГ – Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, а также Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия, Польша, Монголия, Австрия и Франция.

Кыргызстан присоединился к 8 основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта. 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 Южной Азии.

Международные автомобильные перевозки осуществляются по разрешениям, выдаваемым компетентными органами, за исключением перевозок в Казахстан, Россию (*двухсторонняя перевозка*) и Таджикистан, осуществляемых на безразрешительной основе.

Для интеграции кыргызских автоперевозчиков в европейский транспортный рынок, использования передовых технологий таможенного и транспортного оформления автомобильных перевозок, Президиум Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в соответствии со статьёй 4 (а) Конституции (МСАТ) на своем заседании от 7 ноября 2012 года принял в члены МСАТ Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (АМАП КР). Ранее данную деятельность до образования АМАП КР осуществляла Ассоциация международных автомобильных перевозчиков КР (КыргызАМАП), которая была принята в члены Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ) в 1999 г.

1.3. Автомобильный транспорт в 1990-х годах и начале XXI века: реформы и их результаты

В связи с тем, что территория Кыргызстана является горной, решающая роль в осуществлении грузовых и пассажирских перевозок принадлежит автомобильному транспорту. Первый автомобиль в республике появился в 1912 году. Становление автомобильной отрасли состоялось в 1920-е годы. В 1925 было открыто Бишкекское отделение автомобильных сообщений, автопарк которого состоял из 5 автомобилей. Затем такие отделения были созданы в Оше и Джалал-Абаде.

Динамичное развитие экономики республики, особенно в послевоенные годы требовало значительного увеличения автомобильных перевозок. В целях повышения эффективности использования автомобилей, было начато массовое использование прицепов и полуприцепов. Широко поощрялась инициатива работников автотранспорта за увеличение межремонтного пробега, пробег в 100 тыс. км без капитального ремонта и др. Укреплялась и развивалась авторемонтная промышленность. К концу 1951 года численность автопарка достигла 12 тыс. автомобилей. В последующие годы темпы развития автотранспорта сохранялись. В 1980-е годы транспортом общего пользования перевозилось более 47 % народнохозяйственных грузов, осуществлялось около 95 % объёма пассажирских перевозок. Доля перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом республики, составляла в среднем 85 % от общего объёма (в т. ч. по грузовым перевозкам – 70 % и пассажирским – 99 %).

Структурные преобразования в экономике республики после 1991 вызвали массовую приватизацию транспортной системы и более 80% автотранспортных предприятий преобразованы в акционерные общества. Бурное развитие автомобильных перевозок наблюдается на рубеже веков в 1999-2000 годах.

Таблица 1.8.

Перевозки грузов (тыс. т) и пассажиров (млн. чел.) всеми видами транспорта

Перевозка грузов	1995	2000	2012
Всего	35786,6	38052,5	35660,8
Железнодорожный	945,9	978,7	1047,6
Автомобильный	31045,6	36449,5	34349,9
Трубопроводный	235,3	585,5	265,6
Водный	35,4	35,5	7,4
Воздушный	4,7	3,3	0,9
Перевозка пассажиров	1995	2000	2012
Всего	402,6	462,9	550,44
Железнодорожный, тыс. чел	411,2	590,3	549,18
Автобусы	387,0	393,1	515,14
Троллейбусы	54,2	66,4	17,68
Такси	2,0	2,5	16,36
Воздушный, тыс. чел	246,0	272,6	747,7

Удельный вес перевозок автомобильным транспортом в общем объёме перевозок в 2012 году составил 89,3 % по перевозкам грузов и 78,5 % по перевозкам пассажиров. За 2012 год перевозки грузов автомобильным транспортом возросли в Таласской области на 21,3 %, Нарынской – 12,3 %, Чуйской – 12,2 %, Баткенской – 4,8 %, Ошской – 1 % и в Бишкеке – 1,2 %. Из общего объёма грузовых авто-

перевозок, 6,4 млн. т выполнено специализированными автотранспортными предприятиями, удельный вес которых в общем объеме перевозок составил 17,5 %. Специализированными автотранспортными предприятиями осуществлено 44 % объема перевозок грузов в пригородном, 12,4 % – во внутригородском сообщениях, 43,4 % – в междугородном и 0,2 % – в международном. Автотранспортом физических лиц, осуществляющих коммерческие перевозки перевезено 7,4 млн. т грузов. Из общего объема перевозок грузов, выполненных предпринимателями (физическими лицами), 0,8 млн. т или 10,5 % перевезено автомобилями, сданными в аренду. Из общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта, 393,1 млн. чел (85 %) перевезено автобусами, из которых свыше 93 % составили перевозки во внутригородском и пригородном сообщениях.

Таблица 1.9

Показатели общего пользования автомобильного транспорта

	1990	1993	1996	1999	2002	2005	2008	2011
Перевезено грузов, млн. т	101,1	43,9	14,6	6,2	4,3	4,3	35,0	34,17
Грузооборот, млн. т/км	2001,4	1029,0	442,1	263,5	195,3	193,3	1125,0	2118,4
Перевезено пассажиров, млн. чел.	577,9	381,1	228,6	211,3	182,9	201,9	414,5	516,8
Пассажирооборот, млн. пассажиро-км	5259,0	3638,8	2047,1	1900,5	1778,5	1902,5	4112,1	7920,4

В отличие от дорожного хозяйства, которая является государственным сектором, автомобильная отрасль еще во второй половине 90-х годов была полностью приватизирована и действия Министерства в ней были ограничены регулированием, путем лицензирования и организации пассажирских и международных грузовых перевозок, и осуществлением надзора за соблюдением транспортного законодательства. Международные перевозки автомобильным транспортом республики начали развиваться с 1993 года.

С обретением Кыргызской Республикой суверенитета, переходом ее экономики на рыночные условия, в автомобильной отрасли республики произошел переход транспортных услуг в частные руки, начали создаваться АО, ОсОО, ЧП, МП и др. и индивидуальные перевозчики, предоставляющие транспортные услуги по перевозке пассажиров и грузов. Функционирование транспортного комплекса обрело хаотичный характер, выйдя из-под контроля и регулирования государства. При этом участниками пренебрегались элементарные нормы правил перевозки пассажиров и грузов, более того игнорировались требования безопасности перевозок. Наметились тенденции перевозки пассажиров только на рентабельных маршрутах, а на других маршрутах появилась нехватка транспорта, отдаленные и горные населенные пункты остались без пассажирского сообщения. В части перевозки грузов народного потребления, не предоставляющих ценность, произошел дефицит транспортных услуг. На рынке международных перевозок в новых условиях хозяйствования конкуренция стала обретать качественно новые черты. Негативные явления того времени в автомобильной отрасли, тормозящие развитие экономики страны требовали от государства принятия конструктивных и незамедлительных решений.

До недавнего времени вопросы регулирования в секторе автомобильного и водного транспорта в Кыргызской Республике осуществляли Государственная транспортная инспекция при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и Департамент международных автомобильных перевозок «Кыргызинтранс» при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Вышеуказанные структурные подразделения Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики осуществляли функции, дублирующие друг друга:

Автоперевозчик, осуществляющий международные перевозки пассажиров и грузов, получал разрешение на проезд в подразделениях ДМАП «Кыргызинтранс», в то же время, он же получает в подразделениях Государственной транспортной инспекции – лицензию на международные перевозки;

На пограничных транспортных контрольно-пропускных пунктах, расположенных по периметру границ Кыргызской Республики, контроль за деятельностью международных пассажирских автоперевозчиков осуществляли подразделения Государственной транспортной инспекции, в то же время контроль за работой международных грузовых автоперевозчиков – подразделения ДМАП «Кыргызинтранс».

В деятельности вышеуказанных уполномоченных органов на транспорте отсутствуют линии взаимодействия, они работают по разным нормативно – правовым документам, нет четкой взаимосвязи в вопросах регулирования контрольных функций, т. к. принадлежат разным ведомствам, что вызывает справедливые нарекания со стороны хозяйствующих субъектов.

В целях упорядочения и оптимизации деятельности вышеуказанных уполномоченных государственных органов на транспорте, а также исключения дублирования функций друг друга, вышеуказанные

структурные подразделения Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики были объединены в один уполномоченный орган – Агентство автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Реорганизация вышеуказанных структурных подразделений позволила Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики максимально упростить регулирование и контроль деятельности на автомобильном и водном транспорте, устранить дублирование функций между подразделениями Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, регулирующих деятельность хозяйствующих субъектов на транспорте, организовать работу по обеспечению регулирования и контроля на автомобильном транспорте по принципу «единого окна», упорядочить и оптимизировать функции регулирования в одном уполномоченном государственном органе, значительно уменьшить документооборот и повысить исполнительскую дисциплину, проводить единую политику в области автомобильного транспорта с устранением административных и физических барьеров, препятствующих бесперебойной и слаженной работе отрасли автомобильного транспорта.

1.4. Современное состояние автомобильного парка

В настоящее время в автомобильной отрасли задействованы 350 юридических лиц, оказывающих услуги по перевозке пассажиров (из них 30 – юридические лица по легковым такси), 50 юридических лиц по перевозке грузов, а также более 20300 частных лиц по перевозке грузов и 69 предприятий структурных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, обеспечивающих автомобильный транспортный процесс (автостанции, автовокзалы, автокасы).

Таблица 1.10

Сведения по видам транспортных средств 2011 году

№ п/п	Наименование транспортных средств по видам	Всего АМТС физических лиц, ед.	Всего АМТС юридических лиц, ед.	Общее количество АМТС, ед.
1	Легковые	580773	19745	600518
2	Грузовые	67605	25187	92792
3	Специальные	1572	8799	10371
4	Автобусы	2712	4176	6888
5	Микроавтобусы	22890	2160	25050
6	Всего АМТС	675552	60067	735619

Ежегодно в автомобильной отрасли увеличивается автомобильный парк транспортных средств, а также объем перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

Таблица 1.11

Сведения по видам транспортных средств за 2005-2011 гг.

Вид транспорта	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 в % к 2005
Легковой	202520	220359	229644	318018	348 497	346473	600518	296,5
Грузовой	42679	41566	41716	50506	52 397	50720	92792	217,4
Автобусы, микроавтобусы	17580	18481	17781	20733	20 838	21732	31938	181,6
Итого:	262779	280406	289141	389257	421732	418925	725248	275,2

В январе-ноябре 2012 года объем грузов, перевезенных **всеми видами транспорта**, по сравнению с январем-ноябрем прошлого года увеличился на 1482,8 тыс. тонн.

За истекший период объем перевозок грузов **автомобильным транспортом** возрос на 1390,9 тыс. тонн, где значительную долю (около 65 процентов) грузоперевозок осуществляют предприниматели (физические лица).

В ноябре 2012 года по сравнению с ноябрем прошлого года объем автоперевозок грузов увеличился на 307,4 тыс. тонн, или на 8,9 процента.

Таблица 1.12

Перевозки грузов всеми видами транспорта в январе-ноябре 2012 г.

	Тыс. тонн		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Всего	34175,0	35657,8	102,6	104,3
Сухопутный транспорт, в т. ч.:	34164,4	35650,1	102,6	104,3
- Железнодорожный	966,4	1040,6	105,3	107,7
- Автомобильный	32958,0	34348,9	102,5	104,2
- Трубопроводный	240,0	260,6	110,5	108,6
Водный транспорт	9,4	7,0	61,0	74,5
Воздушный транспорт	1,2	0,7	в 1,3 р.	58,3

Увеличение объемов перевозок грузов всеми видами транспорта отмечалось во всех регионах республики.

Таблица 1.13

Перевозки грузов всеми видами транспорта по территории Кыргызской Республики в январе-ноябре 2012 г.

	Тыс. тонн		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Кыргызская Республика	34175,0	35657,8	102,6	104,3
Баткенская область	1424,7	1473,8	115,9	103,4
Джалал-Абадская область	2980,5	3073,1	80,1	103,1
Иссык-Кульская область	3865,9	3981,1	109,4	103,0
Нарынская область	1039,6	1085,4	105,4	104,4
Ошская область	2705,7	2739,7	101,3	101,3
Таласская область	953,2	962,9	97,0	101,0
Чуйская область	10269,5	10524,5	105,4	102,5
г. Бишкек	9828,4	10655,0	102,8	108,4
г. Ош	1107,5	1162,3	в 1,3 р.	104,9

Грузооборот всех видов транспорта в январе-ноябре 2012 года увеличился на 197,9 млн. тонно-километров.

В ноябре 2012 года по сравнению с ноябрем прошлого года объем грузооборота возрос на 1,9 процента, а по сравнению с предыдущим месяцем – на 9,7 процента.

Грузооборот по всем видам транспорта в 2012 гг.

	Млн. тонно-километров		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Всего	2118,4	2316,3	109,5	109,3
Сухопутный транспорт	2015,6	2224,3	107,6	110,4
Железнодорожный	722,7	843,3	111,3	116,7
Автомобильный	1168,0	1197,1	101,8	102,5
Трубопроводный	124,9	183,9	в 1,6 р.	в 1,5 р.
Водный транспорт	1,7	1,3	58,6	76,5
Воздушный транспорт	101,1	90,7	в 1,7 р.	89,7

Пассажирские перевозки *по сравнению с январем-ноябрем прошлого года возросли на 33,6 млн. человек.*

В ноябре 2012 г. по сравнению с ноябрем прошлого года перевозки пассажиров всеми видами транспорта возросли на 5,1 млн. человек, или на 11 процентов.

Таблица 1.15

Перевозки пассажиров всеми видами транспорта в январе-ноябре 2012 г.

	Тыс. человек		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Всего	516831,4	550449,2	107,4	106,5
Сухопутный транспорт	516194,6	549701,5	107,4	106,5
Железнодорожный	555,9	512,3	84,4	92,2
Пассажирский дорожный	515638,7	549189,2	107,4	106,5
автобусы	478381,7	515144,9	107,3	107,7
троллейбусы	21677,0	17684,2	102,4	81,6
такси	15580,0	16360,1	119,4	105,0
Воздушный транспорт	636,8	747,7	в 1,5 р.	117,4

Рост объемов перевозок пассажиров всеми видами транспорта отмечался повсеместно.

Таблица 1.16

Перевозки пассажиров всеми видами транспорта по территории в январе-ноябре 2012 г.

	Тыс. человек		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Кыргызская Республика	516831,4	550449,2	107,4	106,5
Баткенская область	6454,7	6712,1	97,8	104,0
Джалал-Абадская область	25638,4	27351,6	108,7	106,7

	Тыс. человек		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Иссык-Кульская область	37399,5	41916,6	в 1,3 р.	112,1
Нарынская область	5146,1	5361,4	107,0	104,2
Ошская область	15628,0	16598,5	108,1	106,2
Таласская область	13563,8	13605,3	100,4	100,3
Чуйская область	105442,0	106043,8	106,8	100,6
г. Бишкек	290228,6	314660,0	106,1	108,4
г. Ош	17330,3	18199,9	103,1	105,0

Рост объемов перевозок пассажиров автобусами обеспечен за счет индивидуальных предпринимателей (физических лиц), которыми по сравнению с январем-ноябрем 2011 г. перевезено пассажиров на 48,3 млн., или на 11,9 процента больше.

Таблица 1.17

Перевозки пассажиров автобусами по территории в январе-ноябре 2012 г.

	Тыс. человек		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Кыргызская Республика	478381,7	515144,9	107,3	107,7
Баткенская область	6232,1	6466,1	97,8	103,8
Джалал-Абадская область	24461,4	26040,3	109,4	106,5
Иссык-Кульская область	36211,4	40699,8	в 1,3 р.	112,4
Нарынская область	1590,6	1405,4	102,9	88,4
Ошская область	14848,0	15548,1	107,6	104,7
Таласская область	13458,2	13498,6	100,4	100,3
Чуйская область	102174,7	102877,5	104,7	100,7
г. Бишкек	263527,7	292217,1	106,6	110,9
г. Ош	15877,6	16392,0	102,0	103,2

Объем пассажирооборота всех видов транспорта по сравнению с январем-ноябрем 2011 г. увеличился на 675,3 млн. пассажиро-километров.

Таблица 1.18

Пассажирооборот по всем видам транспорта в январе-ноябре 2012 гг.

	Млн. пассажиро-километров		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
Всего	7920,4	8595,7	110,1	108,5
Сухопутный транспорт	6644,6	7143,5	102,6	107,5
Железнодорожный	77,3	72,0	84,5	93,1
Пассажирский дорожный	6567,3	7071,5	102,9	107,7
автобусы	6161,7	6650,0	102,1	107,9

	Млн. пассажиро-километров		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2011	2012	2011	2012
троллейбусы	88,9	72,6	102,4	81,7
такси	316,7	348,9	120,1	110,2
Воздушный транспорт	1275,8	1452,2	в 1,8 р.	113,8

За последние годы в дорожно-транспортной сфере республики возникли факторы, которые способствовали росту аварийности на дорогах – это рост числа транспортных средств, их динамических свойств и связанной с ними интенсивности дорожного движения. С другой стороны сохранилась практически в прежнем состоянии дорожная сеть, ставшая причиной избыточного роста плотности транспортных потоков.

Произошло дробление автотранспортной отрасли на множество мелких самостоятельно хозяйствующих субъектов, в деятельности которых нормативные технологии технической эксплуатации транспортных средств, кадрового обеспечения и профилактической работы утратили прежнюю обязательность.

Эффективная деятельность автомобильного транспорта обеспечивается соответствующей инфраструктурой, к которой в первую очередь относится сеть автомобильных дорог. В нашей горной республике автомобильные дороги составляют основу всей транспортной системы государства и совершенно очевидно, что автотранспортные перевозки доминируют во всех отраслях экономики. Международные дорожные коридоры, а также внутренняя сеть автомобильных дорог обеспечивает практически единственный способ доступа к региональным рынкам товаров, услуг, и играют существенную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами внутри страны. Сохранение и улучшение региональных дорожных коридоров является естественным приоритетом государства в дорожно-транспортном секторе и структурной экономики республики. В настоящее время необходимо реформирование системы государственного регулирования в дорожно-транспортном комплексе, как доминирующего сектора народного хозяйства.

Как показала практика независимого развития республики, необходимы научные исследования по автомобильным дорогам, которые должны были проводиться в нескольких направлениях: это оценка и дальнейшее развитие научно-технических разработок, совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, которая должна быть переработана и адаптирована к современным условиям. Развитие транспорта должно быть ориентировано на формирование государственно-территориального устройства, внутреннего и внешних рынков, а также на удовлетворение потребностей населения в транспортных перевозках. При этом особое значение приобретают автомобильные пассажирские перевозки, имеющие социальное значение, обеспечивающие жизненно необходимые социально-экономические связи регионов, способствующие преодолению размежевания общества и его сближению.

В настоящее время почти во всех регионах республики имеются такие населенные пункты, которые не охвачены маршрутным автобусным сообщением. Из 1807 населенных пунктов страны 1646 (91,1 %) охвачены маршрутным автобусным сообщением, остальные 161 (8,9 %) остаются без маршрутных сообщений. Большинство из них это отдаленные сельские населенные пункты высокогорных районов, и отсутствие маршрутных сообщений объясняется нерентабельностью маршрутов и из-за несоответствия состояния автодорог и мостов требованиям для обеспечения безопасной перевозки пассажиров. Как показывает практика и проведенный анализ, большинство автобусных маршрутов в сельской местности являются нерентабельными и убыточными из-за разбросанности сельских населенных пунктов и их малой численности. Также одной из причин низкой рентабельности автоперевозчиков является сложившаяся система государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров во внутреннем сообщении на автомобильном транспорте. Отставание роста доходов от роста цен на потребляемые топливо, электроэнергию, материалы и технические средства не позволяет перевозчикам своевременно обновлять подвижной состав и вкладывать финансовые средства в развитие собственной производственно-технической базы, на обучение водительского состава и т.д. Для обеспечения работы таких убыточных маршрутов необходима государственная поддержка и компенсация из средств местного и республиканского бюджета, которые в дальнейшем будут определяться конкретно по каждому маршруту по согласованию с местными органами власти. Кроме того, для пополнения и обновления пассажирского транспорта необходимо привлекать инвесторов и создавать совместные предприятия кыргызских перевозчиков с заводами изготовителями пассажирских автотранспортных средств. Отсутствие и недостаточное количество автобусов большой вместимости в таких крупных городах как Бишкек, Ош, Джалал-Абад привело к резкому росту автобусов малой вместимости (микроавтобусов), которые на 95 % заменили автобусы большой вместимости на городских автобусных маршрутах. Увеличение количества микроавтобусов в первую очередь загрязняет окружающую среду,

а также создает угрозу безопасности пассажирских перевозок и дорожного движения, что становится проблемой для других участников движения. В перевозках в основном задействованы мелкие предприятия и физические лица, которые занимаются только коммерческой эксплуатацией автотранспортных средств, не имеют в собственности производственно-технической базы и мест для их хранения. В перевозках задействован водительский состав и инженерно-технические работники с недостаточной квалификацией для обеспечения безопасности автомобильных транспортных процессов. Необходимо проводить обучение персонала, связанного с автомобильными перевозками, но существуют проблемы связанные с оснащением учебных центров. Так, Государственное предприятие «Учебно-технический центр» при Государственном агентстве автомобильного и водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и его региональные учебные пункты из-за нехватки денежных средств проводят обучение по 40-часовой программе по повышению квалификации водителей в учебных классах, которые не оснащены современными техническими средствами.

Одним из основополагающих принципов разрешительной системы при регулировании международных автоперевозок является обеспечение паритета, и его применение способствует более равномерному участию перевозчиков в транспортировке грузов, как в двустороннем, так и в транзитном сообщении через территории государств-участников системы. В тоже время, на рынке автоперевозок Кыргызской Республики усиливается присутствие иностранных перевозчиков, в результате чего остаются открытыми вопросы защиты отечественных перевозчиков, которые постепенно вытесняются даже с внутреннего рынка автоперевозок.

Из-за ненадлежащего транспортного контроля за автомобилями при въезде на территорию республики, которыми превышаются допустимые весовые и габаритные параметры, все большее распространение получает увеличение удельного веса предоставляемых услуг транспортными средствами иностранных перевозчиков, разрушающие автомобильные дороги, тем самым нанося вред дорожной отрасли, а также безопасности движения. Процесс автомобилизации продолжает наращивать темпы.

Одной из проблем для беспрепятственного проезда кыргызских автоперевозчиков по территории других государств является вопрос присоединения Кыргызской Республики к Европейскому Соглашению, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписанного в Женеве 1 июля 1970 года, направленного на развитие и улучшение международных автомобильных перевозок, повышение безопасности дорожного движения, регламентацию условий труда водителей и экипажей транспортных средств, и предназначенного для регистрации скорости движения транспортного средства и пройденного пути, а также регистрации режима труда и отдыха, других режимов занятости водителя. К этому Соглашению присоединилось 47 государств: все страны Евросоюза и страны СНГ (кроме Грузии, Кыргызстана и Таджикистана). На сегодняшний день система цифровых тахографов функционирует в 32 странах. В Кыргызской Республике на данный момент 1800 автотранспортных средств осуществляют международные перевозки, из них: 1620 имеют аналоговые тахографы (90 %); 90 имеют цифровые тахографы (5 %); 90 отсутствуют тахографы (5%).

Несовершенство отраслевой законодательной базы, а также противоречия в действующем законодательстве Кыргызской Республики, касающиеся автомобильного транспорта, привели к утрате большинства функций государственного регулирования отрасли, а также к непривычной и жесткой конкуренции между отдельными перевозчиками. В результате внесения изменений в Закон Кыргызской Республики «О лицензировании» в 2000 году, было отменено лицензирование деятельности пассажирских перевозок легковым автотранспортом, внутренних грузовых перевозок, деятельности станций технического обслуживания (СТО) и автозаправочных станций (АЗС). Вследствие чего, на рынке пассажирских перевозок легковыми такси увеличивается присутствие случайных и некомпетентных перевозчиков, у которых отсутствует производственная база, эксплуатационная служба, квалифицированные специалисты по технике безопасности и безопасности дорожного движения, опыт работы в данной сфере.

Аварийность с участием автобусов и микроавтобусов низка и снижается вследствие лицензирования пассажирских перевозок автобусами и микроавтобусами и проведения непрерывной работы с перевозчиками по выполнению лицензионных требований обеспечивающих безопасную перевозку пассажиров (подбор, обучение водительского состава, обеспечение соблюдения режима труда и отдыха водителей, обеспечение ежедневного периодического медицинского освидетельствования водительского состава перед выездом на линию, обеспечение ежедневного технического контроля подвижного состава и т. д.).

Различие в налоговых режимах, применяемых к двум формам собственности, является основной причиной доминирующего положения индивидуальных перевозчиков на рынке транспортных услуг. Структура автопарка и баланс между различными формами собственности преследуют лишь краткосрочные финансовые цели и не соответствуют стратегически экономическим принципам развития автотранспортной отрасли Кыргызской Республики. Возникает острая необходимость в привлечении корпоративных инвесторов, а также применения механизма государственно-частного партнерства, поскольку программа индивидуальных перевозчиков сводится лишь к быстрому получению прибыли, а не рассчи-

тана на среднесрочную и долгосрочную перспективу, имеющую цель улучшение и повышение качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Воздействие автотранспорта на окружающую среду в Кыргызской Республике во многом определяется интенсивностью перевозок и техническим состоянием парка транспортных средств, развитием тех или иных видов транспортных услуг. Автотранспорт остается одним из наиболее интенсивных и стабильно растущим источником загрязнения атмосферы. Высокая плотность транспортного потока оказывает отрицательное воздействие на состояние атмосферного воздуха в городах.

1.5. Автомобильные дороги: настоящее и будущее

Общая протяженность автомобильных дорог в Кыргызской Республике составляет около 34000 км. Протяженность дорог общего пользования – около 18 810,0 км, остальные 15 190 км – дороги городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Протяженность автомобильных дорог международного значения – 4163,0 км, государственного – 5678 км, местного значения – 8969,0 км. Из них протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием 7228 км, в том числе 11 км с цементобетонным покрытием, 4969 км с асфальтобетонным и 2248 км с чернотравийным покрытием. Дороги с гравийным покрытием составляют 9961 км, грунтовые дороги – 1621 км.

Общая протяженность транспортных коридоров Кыргызской Республики составляет 2242 км, к которым относятся 8 маршрутов: Бишкек-Ош (672 км), Бишкек-Георгиевка (16 км), Бишкек-Чалдовар (участок Кара-Балта-Чалдовар – 31 км), Бишкек-Нарын-Торугарт (539 км), Тараз-Талас-Суусамыр (199 км), Ош-Сарыташ-Иркештам (258 км), Ош-Исфана (385 км), Сарыташ-Карамык (142 км).

По данным последних исследований, из 2242 км автодорог – 502 км находится в хорошем состоянии, 133 км – в удовлетворительном, 250 км – в неудовлетворительном и 1357 км находятся в плохом и очень плохом состоянии. В настоящее время из 2231 км охвачено реабилитацией лишь 717 км. Реабилитация пяти маршрутов автомобильных дорог, представляющих собой международные коридоры:



Рис. 1.3. Реабилитация международных транспортных коридоров

Учитывая реально сложившуюся объективную ситуацию социально-экономического положения республики, имеющийся дефицит бюджета и тот фактор, что выделяемые государством бюджетные средства на содержание автомобильных дорог не смогут быть выше наметившихся на сегодняшний день рамок, а Министерство транспорта и коммуникаций, в рамках этих выделенных средств, при всем своем желании не в состоянии охватить ремонт 2000 км автодороги и должным образом содержать оставшиеся 17 000 км автодорог, будут по-новому определены подходы к содержанию автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство – одна из немногих отраслей экономики республики, в которой до сих пор не установлены рыночные отношения. К тому же в последние годы наблюдается устойчивое недофинансирование дорожной отрасли. Анализ затрат, требуемых на текущее содержание, средний и капитальный ремонт, показывает, что Министерство транспорта и коммуникаций должно сосредоточить выделяемые средства на приоритетных участках автомобильных дорог, в целях поддержания их состояния

на операционном уровне. Для приоритизации автодорог должна быть произведена инвентаризация и составлена совместно с местными органами власти «Дорожная карта» – конкретный план ремонта автомобильных дорог. Поэтому Правительством КР на сегодняшний день проводимая политика развития сети автомобильных дорог будет концентрироваться на следующих направлениях:

- определение приоритетных участков дорог, совместных схем финансирования с местными органами самоуправления отдельных местных дорог, соединяющих сельские населенные пункты с районными центрами. Это позволит решить две наиболее важные задачи:
 - обеспечить требуемые транспортно-эксплуатационные характеристики и безопасность движения на приоритетных участках автомобильных дорог;
 - обеспечить привлекательность выделенных средств частному сектору с целью стимулирования развития частных подрядчиков.
- осуществление коммерциализации ДЭПов в целях эффективного использования бюджетных средств и увеличения средств, направляемых на работы по содержанию дорог. Это будет способствовать сокращению производственных функций министерства и со временем позволит полностью внедрить рыночные механизмы в управление дорожным хозяйством.
- изменение существующих дорожных налогов и сборов, составляющих основу Дорожного фонда и введение нового Дорожного фонда второго поколения, связанного с введением дорожного тарифа, учитывающего не только плату за доступ, но и плату за использование дорог.
- сохранение существующей сети автомобильных дорог с твердым покрытием и поэтапное восстановление разрушенных дорог путем возобновления их ремонта, накопившегося за последние годы.



Рис. 1.4. Карта маршрута Бишкек-Нарын-Торугарт (общая протяженность 539 км)



Рис. 1.5. Карта маршрута Суусамыр-Талас-Тарас (общая протяженность 199 км)

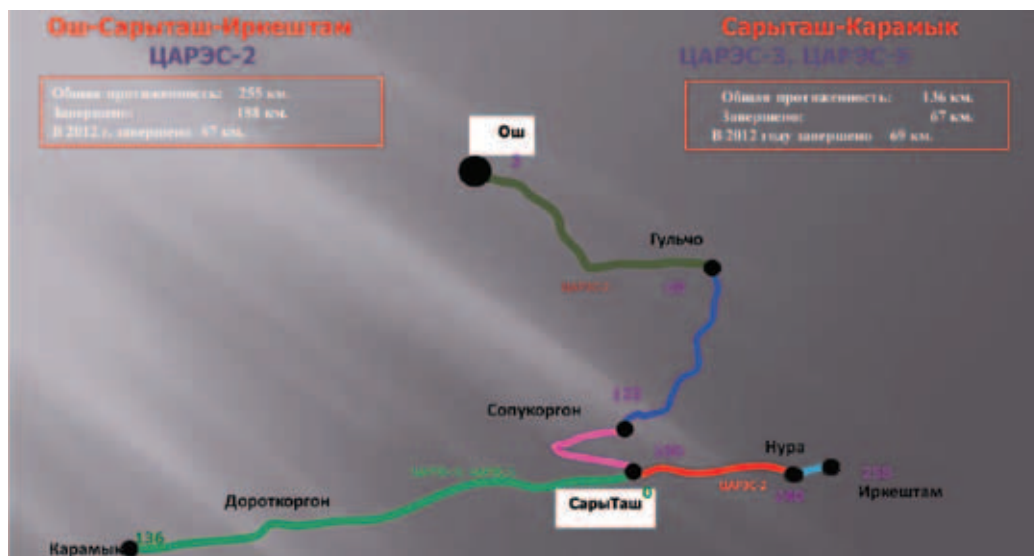


Рис. 1.6. Карта маршрутов Ош-Сарыташ-Иркештам (общая протяженность 258 км)
Сарыташ-Карамык-Жергитал (общая протяженность 142 км)



Рис. 1.7. Карта маршрута Ош-Баткен-Исфана (общая протяженность 385 км)

Всесторонние выгоды, получаемые после реабилитации автодорог, включают, прежде всего: повышение безопасности дорожного движения в результате усовершенствования дорожных покрытий, установки дорожных знаков и сооружений и, как следствие, снижение человеческих потерь в авариях; удешевление перевозок; сокращение времени на поездки; снижение расходов на эксплуатацию транспортных средств, включая затраты на топливо и запасные части, и в результате – снижение цен на перевозимый товар.

Кроме того, улучшение состояния магистралей ведет к повышению уровня жизни бедных слоев населения, вследствие социально-экономического развития районов, охваченных проектами.

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.

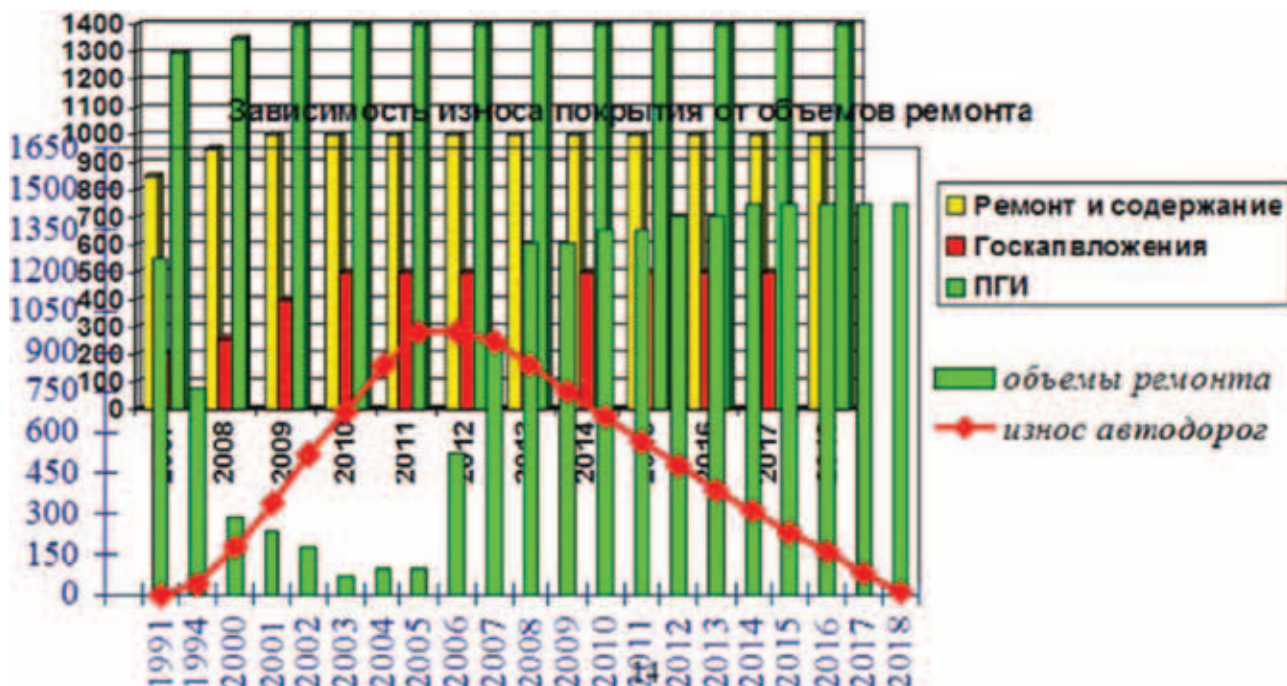


Рис. 1.8. Зависимость износа покрытия от объемов ремонта

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.

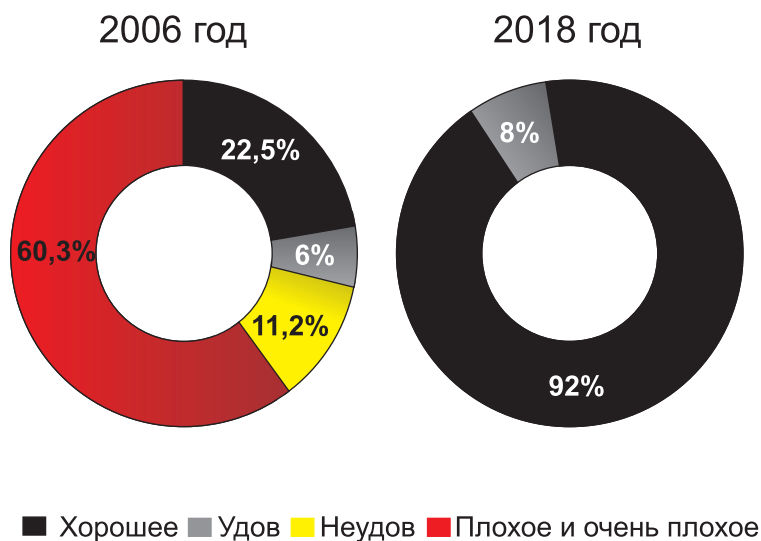


Рис. 1.9. Диаграмма сравнения состояний транспортных коридоров 2006-2018 гг.

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 недопущении 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.

1.6. Законодательная и нормативная база в области автомобильного транспорта Кыргызской Республики

Законодательство в области транспорта в настоящее время разрабатывается и постоянно совершенствуется с тех пор, как Республика Кыргызстан обрела независимость. В настоящее время основным правовым актом, регулирующим транспорт, является Закон Кыргызской Республики № 89 «О транспорте», принятый 8 июля 1998 года. В этот закон неоднократно вносились поправки (1 августа 2003 г. № 169, 7 февраля 2005 г. № 15, 6 февраля 2006 г. № 36, 15 июля 2006 г.).

Помимо этого, в Кыргызской Республике приняты основополагающие законодательные акты, регулирующие отношения в автотранспортной отрасли. Ими являются:

- Закон КР «Об автомобильных дорогах» от 02.06.1998 № 72
- Закон КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20.04.1998 г. № 52
- Закон КР «О лицензировании» от 03.03.1997 года № 12
- Закон КР «Об охране труда» 01.08.03 г. № 167

В Кодексе Кыргызской Республики об Административной ответственности (в редакции от 4 августа 2008 года № 185) в статье 213 глава 20 «Административные правонарушения, посягающие на правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств», которая гласит «нарушение условий и правил лицензирования (разрешения), перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с эксплуатацией, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств – влечёт наложение административного штрафа на граждан от 5-ти до десяти, на должностных лиц в размере 20-ти расчетных показателей».

- Закон КР «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств» от 29.05.2009 года № 178 (В редакции Закона КР от 18.05.2012 года № 61.
- Закон КР «О присоединении Кыргызской Республики к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), совершенному в городе Женеве 1 сентября 1970 года» 30 июня 2011 года, № 63.
- Закон КР «О защите прав предпринимателей» принятый Жогорку Кенешем КР от 29.12.2000 года № 12
- Закон КР «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике» от 22.02.2012 года № 7
- Закон КР «О ратификации Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, подписанного 25 апреля 2004 года в городе Шанхай» от 13.02.2006 года № 42.

Закон Кыргызской Республики «О транспорте» регламентирует основные принципы хозяйственной деятельности в условиях рынка и определяет основы взаимоотношений всех участников транспортного процесса на территории Кыргызской Республики.

На основании данного закона, учитывая специфику перевозок автомобильным, железнодорожным, воздушным видами транспорта приняты Закон КР «О железнодорожном транспорте» и Воздушный Кодекс Кыргызской Республики.

В настоящее время Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики совместно с депутатами Жогорку Кенеша Кыргызской Республики разработан проект закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте». Проведена процедура согласования с министерствами и ведомствами Кыргызской Республики и Парламентское слушание по обсуждению проекта Закона Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте». Данный проект закона для всенародного обсуждения размещен на сайте Жогорку Кенеша Кыргызской Республики и Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и в конце декабря 2012 года принят в первом чтении сессии Жогорку Кенеша Кыргызской Республики. Принятие, которого станет базовым законом для автотранспортной отрасли Кыргызской Республики.

Согласно статьи 9 «Виды деятельности, подлежащие обязательному лицензированию» Закона КР «О лицензировании» – лицензированию подлежат деятельность пассажирских (кроме легкового такси) и международные грузовые перевозки автомобильным транспортом, перевозки воздушным, водным и железнодорожным транспортом (за исключением специальных, служебных и технологических, а также для выполнения видов деятельности, на котором имеется соответствующая лицензия), деятельность автовокзалов.

Ранее Закон «О государственно-частном партнерстве» был принят в мае 2009 года, в котором были изложены лишь основные моменты, не было механизмов его реализации, а также не охватывал всех механизмов решения задач внедрения и реализации проектов ГЧП. Во вновь принятом Законе КР от 22.02.2012 года № 7 «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике» детально опи-

сываются механизмы и формы сотрудничества, возникающие между государством и частным бизнесом.

Обеспечение государственного контроля за соблюдением и выполнением предписаний действующего в Кыргызской Республики законодательства, имеющего непосредственное отношение к вопросам деятельности автомобильного транспорта, осуществляется на основании и в рамках следующих нормативных правовых актов:

- Кодекс Кыргызской Республики об административных правонарушениях, введен в действие с 1 октября 1998 года Законом КР от 4 августа 1998 года № 115;
- постановление Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики», где функции регулирования и контроля возложены на Государственное агентство автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики;
- постановление Правительства Кыргызской Республики от 8 мая 2001 года № 217 «О мерах по улучшению организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике»;
- постановление Правительства Кыргызской Республики от 31 мая 2001 года № 260 «О лицензировании отдельных видов деятельности»;
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 17 ноября 1998 года № 344 «Об утверждении Инструкции по производству дел об административных правонарушениях инспекторами Кыргызской транспортной инспекции при МТК КР»;
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 3 июля 2001 года № 204 «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике»;
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 3 июля 2001 года № 205 «Об утверждении Положения по организации открытых тендеров на оказание услуг пассажирским транспортом на маршрутах»;
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 15 февраля 2002 года № 68 «Об утверждении и введении в действие «Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта»;
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 30 октября 1998 года № 325 «Об утверждении нормативных актов по лицензированию услуг автотранспортной отрасли»;
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 17 мая 2001 года № 49 «О реализации постановления Правительства Кыргызской Республики от 8 мая 2001 года № 217 «О мерах по улучшению организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике».

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» утверждено Положение Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, которое в соответствии с законодательством Кыргызской Республики должно осуществлять регулирование и контроль деятельности на автомобильном транспорте, реализацию межправительственных договоров о международном автомобильном сообщении между Кыргызской Республикой и зарубежными странами в части пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики проводится в рамках следующих нормативных правовых актов:

- Закона КР «Об автомобильных дорогах»;
- постановления Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 года № 556 «О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики»;
- постановления Правительства Кыргызской Республики от 20 декабря 1999 № 711 «Об утверждении положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории Кыргызской Республики иностранных автоперевозчиков в (из) третьей страны и ставок платежей за въезд в Кыргызскую Республику и пребывание в ней в течении 3 суток иностранных грузовых автотранспортных средств»;
- постановления Правительства Кыргызской Республики от 9 августа 2011 года № 454 «Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики» – 10 пунктов, а также «Перечень пун-

ктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования расположенных внутри Кыргызской Республики» – 7 пунктов;

- в целях соблюдения режима в пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики и согласования действий государственных контрольных органов, участвующих в охране государственной границы постановлением Правительства Кыргызской Республики от 7 февраля 2009 года № 80 утверждены «Правила соблюдения режима в автомобильных, пешеходных и железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики»;
- постановлением Правительства Кыргызской Республики от 7 октября 2004 года № 739 утверждено «Положение о пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики» регламентирует порядок открытия, функционирования и закрытие пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики. Согласно, которого пункты пропуска предназначены для обеспечения международных сообщений Кыргызской Республики с другими государствами, где осуществляется пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, фитосанитарный и другие виды контроля в соответствии с законодательством Кыргызской Республики пересекающих государственную границу лиц, товаров транспортных средств и иного имущества.

Далее для дальнейшего развития и совершенствования деятельности транспортного сектора в соответствии с нормами Таможенного кодекса Кыргызской Республики приняты:

- постановление Правительства Кыргызской Республики от 30 декабря 2010 года № 342 «Стратегия развития таможенной службы Кыргызской Республики на 2011-2013 годы». Этим же постановлением утвержден План мероприятий по реализации данной Стратегии, где имеются пункты исполнителем которых, является Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Данная Стратегия является документом определяющим цели и основные направления совершенствования таможенного администрирования на краткосрочный и среднесрочные периоды, а также финансовое обеспечение и механизмы реализации предусматриваемых мероприятий.

И в части реализации Закона Кыргызской Республики «О транспорте» принято:

- постановление Правительства Кыргызской Республики от 04 октября 2012 года № 677 «Об утверждении Стратегии развития автомобильного транспорта на 2012-2015 годы» Этим же постановлением утвержден План мероприятий по реализации данной Стратегии. Данная Стратегия разработана и утверждена в целях создания условий для перспективного развития и совершенствования автотранспортной отрасли, рынка автотранспортных услуг, инфраструктуры, обеспечивающих повышение уровня и улучшение качества пассажирских, грузовых перевозок автомобильным транспортом, сокращения транспортных издержек, а также поддержки отечественных автоперевозчиков и повышения инвестиционной привлекательности автотранспортного комплекса Кыргызской Республики.

Кроме того в реализации Закона Кыргызской Республики «Об охране труда» в части соблюдения охраны труда и техники безопасности в предприятиях автотранспортной отрасли приняты следующие нормативные правовые акты:

- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 19 июля 2001 года № 230 «Об утверждении «Правил по охране труда на автомобильном транспорте».
- приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 04 октября 1999 года № 279 «Об утверждении Правил по охране труда при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог».

ГЛАВА II.

Автомобильные перевозки

Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. Потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается при интеграции в региональную и мировую экономику, транспортная система становится базисом для эффективного вхождения Кыргызской Республики в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню высокоразвитого государства.

2.1. Перевозки пассажиров

Одним из определяющих факторов развития пассажирских перевозок на территории Кыргызской Республики, является уровень развития автомобильного транспорта, к которому в рыночных условиях предъявляются высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, безопасности перевозки пассажиров, а также тарифам на перевозки. В соответствии с этим состояние транспортных коммуникаций Кыргызстана должно отвечать требованиям европейской интеграции.

Но чтобы транспортные системы Республики как можно быстрее преобразились в транспортные системы мирового уровня, необходимо осуществить комплексную модернизацию всей транспортной отрасли. Обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания пассажиров является первоочередной задачей каждого перевозчика пассажирского автомобильного транспорта. Обязательность предоставления потребителям услуг надлежащего качества установлена Гражданским Кодексом Кыргызской Республики «О защите прав потребителей» от 07.02.92 № 2300-1 (в редакции от 09.01.96 № 2-ФЗ, с изменениями от 17.12.99 № 212-ФЗ), Законами Кыргызской Республики «О сертификации продукции и услуг» от 10.06.93 № 5151-1 (с изменениями и дополнениями от 27.12.95, 02.03.98 и 31.07.98), «О стандартизации» от 10.06.93 № 5154-1 (с изменениями от 27.12.95) и рядом подзаконных нормативных актов Кыргызской Республики и ее субъектов.

По данным Государственной регистрационной службы при Правительстве Кыргызской Республики пассажирский автомобильный парк страны составляет 632 456 автомобилей, из них 600 518 ед. легковые, 6888 ед. автобусы и 25 050 ед. микроавтобусов. Анализ парка пассажирских автотранспортных средств республики по срокам нахождения в эксплуатации показывает на прогрессирующее старение подвижного состава, значительная часть автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. Так, за последние три года (2009-2012 гг.) доля пассажирского автотранспорта со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 30 % до 48 %. По обновлению пассажирского парка республики также была проведена большая работа путем поиска и привлечения инвесторов. Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышение экономической эффективности деятельности кыргызских пассажирских перевозчиков. И не только на внутренних линиях. Как свидетельствует зарубежный опыт, качественного «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам.

В связи с этим Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, совместно с кыргызскими автоперевозчиками провело переговоры с китайскими, российскими, южно-корейскими и украинскими заводами изготовителями по вопросу совместного сотрудничества в части обновления подвижного состава.

По данным мэрии г. Бишкек для Бишкекского автотранспортного предприятия с 2008 по 2010 год приобретено 458 новых автобусов китайского производства, из них в 2008 году – 200 ед., в 2009 году – 153 ед. и в 2010 году – 105 ед., а также обновлено в порядке 542 ед. микроавтобусов.

Автотранспортный сектор в Кыргызской Республике состоит из 300 юридических лиц, оказывающих пассажирские автотранспортные услуги, из них 30 юридических лица – легковые такси, 270 юридических лиц по перевозке пассажиров с автобусами и микроавтобусами и около 65 000 частных лиц занимаются перевозкой грузов и пассажиров.

Маршрутная сеть Кыргызской Республики по состоянию на конец 2012 года представлена 949 автобусными маршрутами (включая городские автобусные и троллейбусные маршруты городов Бишкек и Ош). Из них международные – 51, межобластные – 58, внутриобластные – 552, городские – 288 маршрутов. Общая протяженность автобусных маршрутов составляет 82 444,2 км.

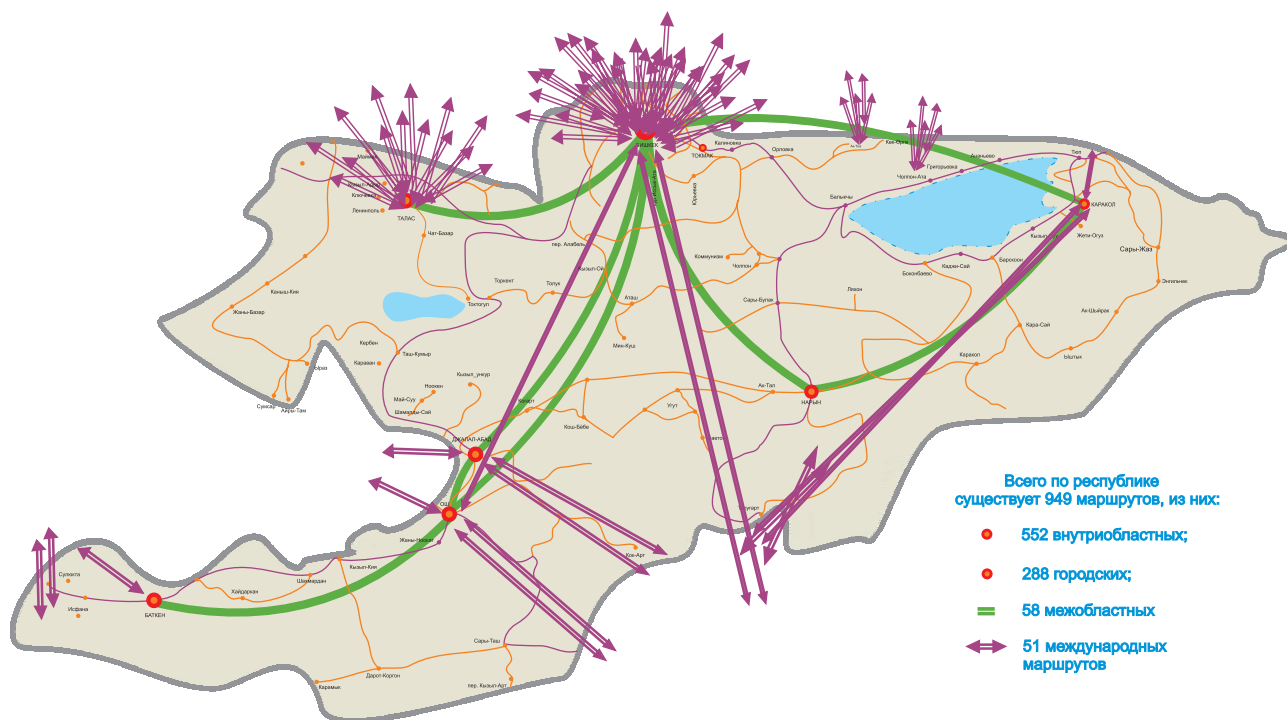


Рис. 2.1. Маршрутная сеть автобусных перевозок в Кыргызской Республике

Особое значение автомобильных пассажирских перевозок связано также с социальной ролью транспорта и обеспечением жизненно необходимых социально-экономических связей регионов, преодолению размежевания общества и его сближению.

На сегодняшний день почти во всех регионах республики имеются такие населенные пункты, которые не охвачены маршрутным автобусным сообщением. Из 1807 населенных пунктов страны 1646 (91,1 %) охвачены маршрутным автобусным сообщением, остальные 161 (8,9 %) остаются без маршрутных сообщений. Большинство из них это отдаленные сельские населенные пункты высокогорных районов, и отсутствие которых объясняется нерентабельностью маршрутов и из-за несоответствия состояния автодорог и мостов требованиям обеспечения безопасной перевозки пассажиров. Также одной из причин низкой рентабельности автоперевозчиков является сложившаяся система государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров во внутреннем сообщении на автомобильном транспорте. Отставание роста доходов от роста цен на потребляемые топливо, электроэнергию, материалы и технические средства не позволяет перевозчикам своевременно обновлять подвижной состав и вкладывать финансовые средства в развитие собственной производственно-технической базы, на обучение водительского состава и т.д.

Отсутствие и недостаточное количество автобусов большой вместимости в таких крупных городах как Бишкек, Ош, Джалал-Абад, привело к резкому росту автобусов малой вместимости (микроавтобусов), которые на 95 % заменили автобусы большой вместимости на городских автобусных маршрутах. Увеличение количества микроавтобусов в первую очередь загрязняет окружающую среду (приводит к увеличению выбросов парниковых и других вредных газов), а также создает угрозу безопасности пассажирских перевозок и дорожного движения, что становится проблемой для других участников дорожного движения.

Для решения вышеуказанных проблемных задач, а также для создания условий перспективного развития и совершенствования автотранспортной отрасли, рынка услуг, инфраструктуры, обеспечивающих повышение уровня и улучшение качества пассажирских, грузовых перевозок автомобильным транспортом, а также поддержку отечественных автоперевозчиков и повышение инвестиционной привлекательности автотранспортного комплекса Кыргызской Республики, постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 октября 2012 года № 677 утверждена «Стратегия развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 годы», а также Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики разработало План мероприятий по реализации Стратегии и приступило к его реализации.

Согласно Перечню автовокзалов, автостанций и автокасс (АВ, АС и АК), утвержденному приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 02.02.2009 г. № 26, в настоящее время в республике функционируют 10 автовокзалов, 36 автостанций, 21 автокасса, всего станционных сооружений составляют 67 единиц. Из них в государственной собственности находятся 7 автовокзалов, 12 автостанций и 10 автокасс, в частной собственности – 3 автовокзала, 24 автостанции и 11 автокасс.

Всего по республике: **10 автовокзалов, 36 автостанций и 21 автокасса**,
из них: государственные: **7 автовокзалов, 12 автостанций и 10 автокасс**;
частные: **3 автовокзала, 24 автостанции и 11 автокасс**.

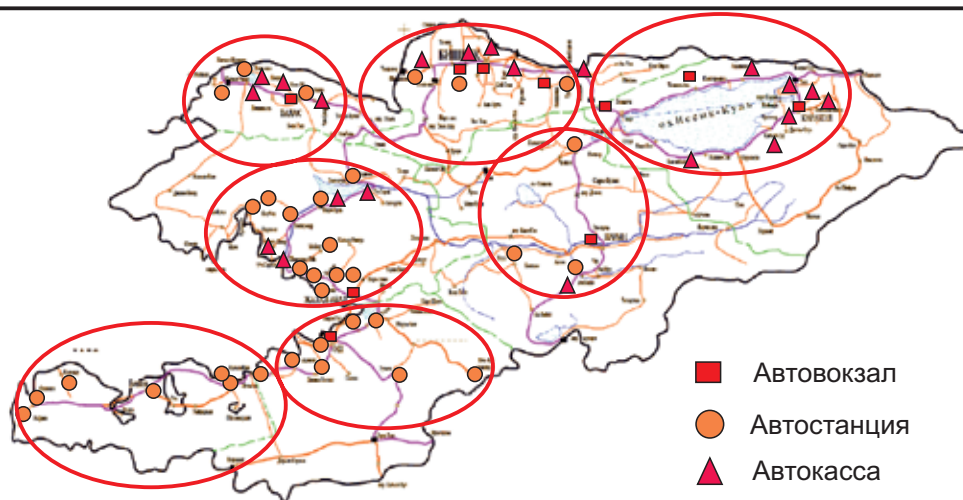


Рис. 2.2. Местоположение пассажирских станционных сооружений на территории Кыргызской Республики

В Кыргызстане за 16 лет пассажирооборот всех видов транспорта увеличился почти в 2,5 раза. Так, в 1996 году объем пассажирооборота составлял 3 млрд. 677 млн. 500 тыс. пкм, а в 2011 году показатель составил 8 млрд. 862 млн. 600 тыс. пкм.

В последующие годы наблюдается стабильный рост пассажирооборота. Резкие скачки роста фиксируются с 2010 года на 2011 год. Если в 2010 году объем составил 8 млрд. 122 млн. 400 тыс. пкм, то в 2011 году данные приблизились к отметке 8 млрд. 862 млн. 600 тыс. пкм.

Более низкие показатели в росте наблюдаются с 1998 на 1999 годы (+ 98 млн. пкм), с 2001 на 2002 годы (+1 млн. 200 тыс. пкм), с 2005 на 2006 годы (+197 млн. пкм).

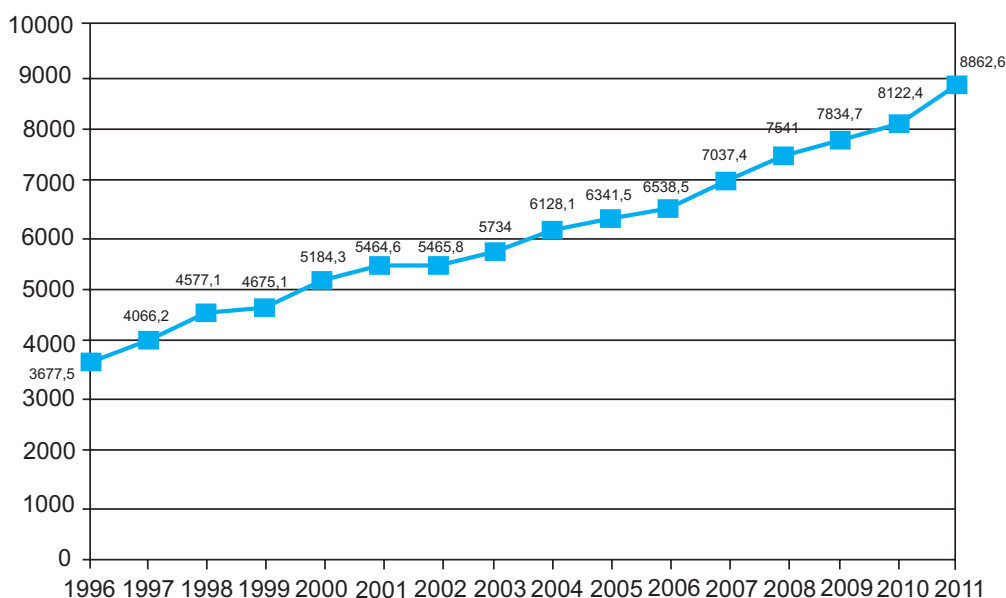


Рис. 2.3. Объем пассажирооборота транспорта (млн. пкм) Кыргызской Республики 1996-2011 гг.

2.2. Перевозки грузов

На 31 декабря 2011 года грузовой автомобильный парк Кыргызской Республики составляет 103 163 автомобилей, из них 92 792 ед. грузовые и 10 371 ед. специальные. Анализ парка грузовых автомобилей республики по срокам нахождения в эксплуатации как и на пассажирском автотранспорте показывает на прогрессирующее их старение, значительная часть грузовых автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. Так, за последние три года (2009-2012 гг.) доля грузовых автомобилей сроком более 10 лет возросла с 28 % до 41 %.

В области автомобильных грузовых перевозок, в настоящее время существует 35 юридических лиц и около 8 тыс. грузовых автотранспортных средств оказывают услуги перевозки грузов внутри страны. 18 перевозчиков и более 2000 ед. транспортных средств осуществляют международные грузовые перевозки.

В сентябре 2008 года впервые состоялся рабочий визит Генерального секретаря Международного Союза автомобильного транспорта Мартина Марми нашу страну, по итогам которого 18 мая 2009 года в г. Бишкек подписан Меморандум между Правительством Кыргызской Республики и Международным Союзом автомобильного транспорта о развитии грузовых автотранспортных перевозок между Азией и Европой и между основными рынками через территорию Кыргызской Республики, который открыла новые возможности сотрудничества между Кыргызстаном и МСАТ, заложила прочные основы для многопланового сотрудничества, нацеленного на развитие и упрочение международной дорожно-транспортной индустрии.

Совместно с проектом «Развитие центров сертификации оборудования для транспортировки скоропортящихся продуктов в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Узбекистане и Туркменистане» в рамках Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), к которой присоединена Кыргызская Республика Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики 15 сентября 2009 года презентована лаборатория по сертификации подвижного состава, оборудование для которой стоимостью 25 000 евро на безвозмездной основе было представлено международным проектом ТРАСЕКА.

В настоящее время в Кыргызстане имеется около 1000 автомобилей-рефрижераторов. Ранее наши перевозчики проводили сертификацию оборудования транспортных средств в других странах, что влекло дополнительные финансовые затраты и усложняло этот процесс. С открытием данной лаборатории в г. Бишкек, наши перевозчики смогут проходить сертификацию в Бишкеке, что значительно упростит им задачу и сэкономит финансовые средства на сертификацию оборудования для перевозки СПС.

В настоящее время в Кыргызской Республике только через механизм лицензирования проводится и реализуется государственная транспортная политика, т.е. при лицензировании вводятся конкретные правила и требования к перевозчику, обеспечивающих безопасность перевозок и качество оказываемых услуг, а также транспортные сообщения между населенными пунктами страны. Согласно, действующих нормативных правовых актов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта, лицензируется деятельность пассажирских и международных грузовых перевозок автомобильным транспортом. Однако, несмотря на необходимость лицензирования деятельности внутренних грузовых и пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом, что было отмечено Секретариатом Дорожной безопасности при Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Кыргызской Республики, деятельность легковых такси и внутренних грузовых перевозок на сегодняшний день не лицензируются. В связи, с чем коммерческие перевозки с выходом на дороги общего пользования осуществляются с грубейшими нарушениями правил грузовых перевозок и дорожного движения, других мер предосторожности.

Следует отметить, что для защиты прав пассажиров и регулирования грузовых перевозок зарубежные страны, такие как Австрия, Бельгия, США, Канада, Франция, Нидерланды, Великобритания, Германия, Дания, Япония, Турция, Финляндия и Швейцария, ввели государственное регулирование их деятельности путем лицензирования.

2.3. Международные автомобильные перевозки и их роль в обслуживании внешнеэкономических связей Кыргызской Республики

Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы Кыргызской Республики является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающей кратчайший путь европейским странам. Так в соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» Государственное агентство автомобильного и

водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в целях государственного регулирования и контроля вопросов международных автомобильных перевозок осуществляет следующее:

- содействие развитию и реализации государственной политики в области автомобильного и водного транспорта, межгосударственных и внешнеэкономических связей автомобильного комплекса в пределах своей компетенции;
- формирование и развитие международных автомобильных перевозок Кыргызской Республики и интеграция их в международную транспортную систему;
- изучение внешних автотранспортных услуг;
- подготовка проектов международных договоров в области международного автомобильного сообщения с иностранными государствами;
- защита интересов автоперевозчиков Кыргызской Республики перед компетентными органами Кыргызской Республики, а также других стран;
- обеспечение получения от иностранных государств в соответствии с заключёнными международными договорами и соглашениями необходимого количества разрешений на проезд автотранспортных средств по территории этих государств;
- обеспечение иностранных перевозчиков разрешениями на проезд автотранспортных средств по территории Кыргызской Республики и кыргызских перевозчиков на проезд по территории иностранных государств при осуществлении международных перевозок;
- по согласованию с компетентными органами Кыргызской Республики оказание визовой поддержки участникам международных автомобильных перевозок;
- открытие и закрепление международных автобусных маршрутов в соответствии с международными договорами и соглашениями и транспортным законодательством Кыргызской Республики, по согласованию с компетентными органами других государств;
- осуществление контроля за соблюдением хозяйствующими субъектами международных договоров о международном автомобильном сообщении;
- осуществление контроля наличия разрешений у иностранных автоперевозчиков на въезд, выезд и транзитный проезд по территории Кыргызской Республики;

Ниже приведен анализ количества рейсов и объемов перевезенных грузов, выполненных кыргызскими и иностранными автоперевозчиками за 2009-2012 гг.

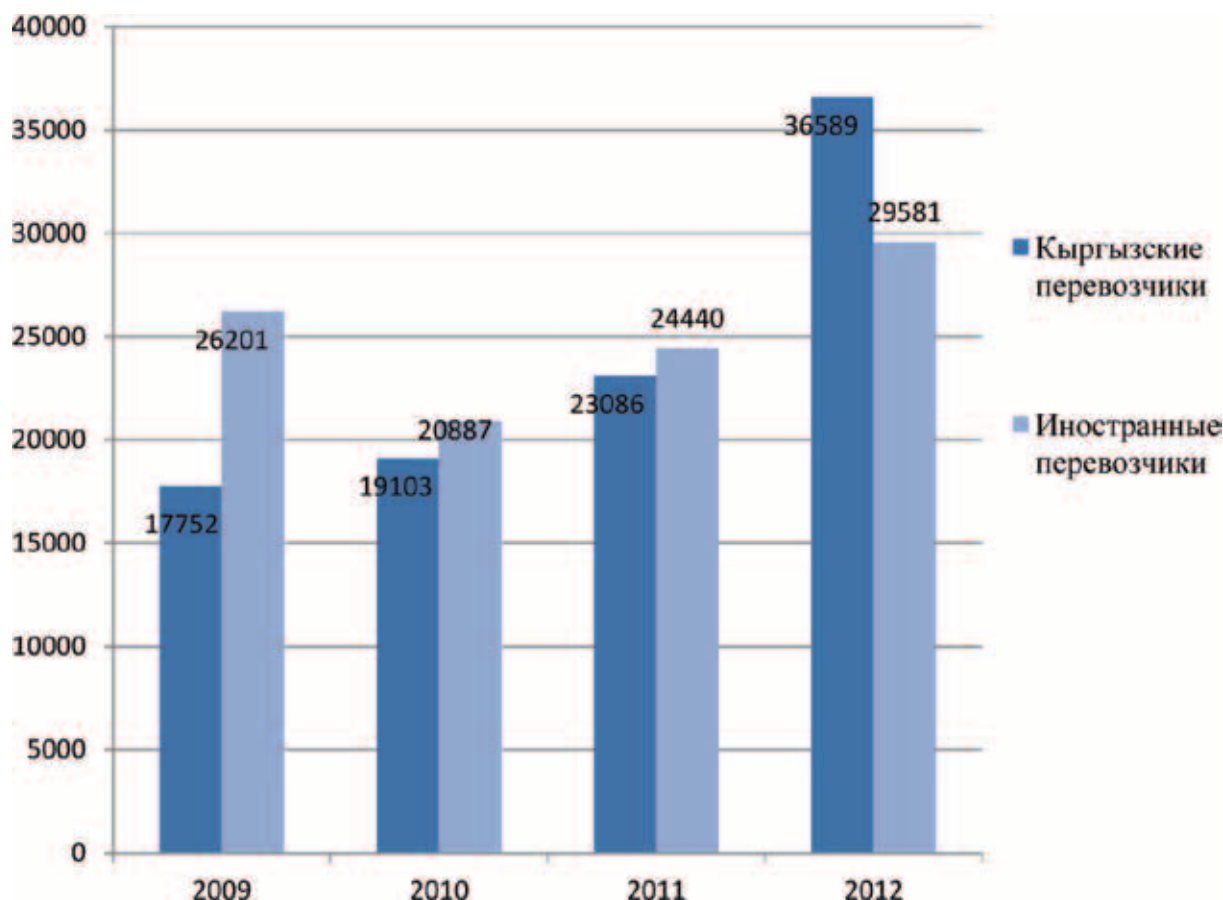


Рис. 2.4. Динамика перевозки грузов кыргызскими и иностранными автоперевозчиками по количеству рейсов

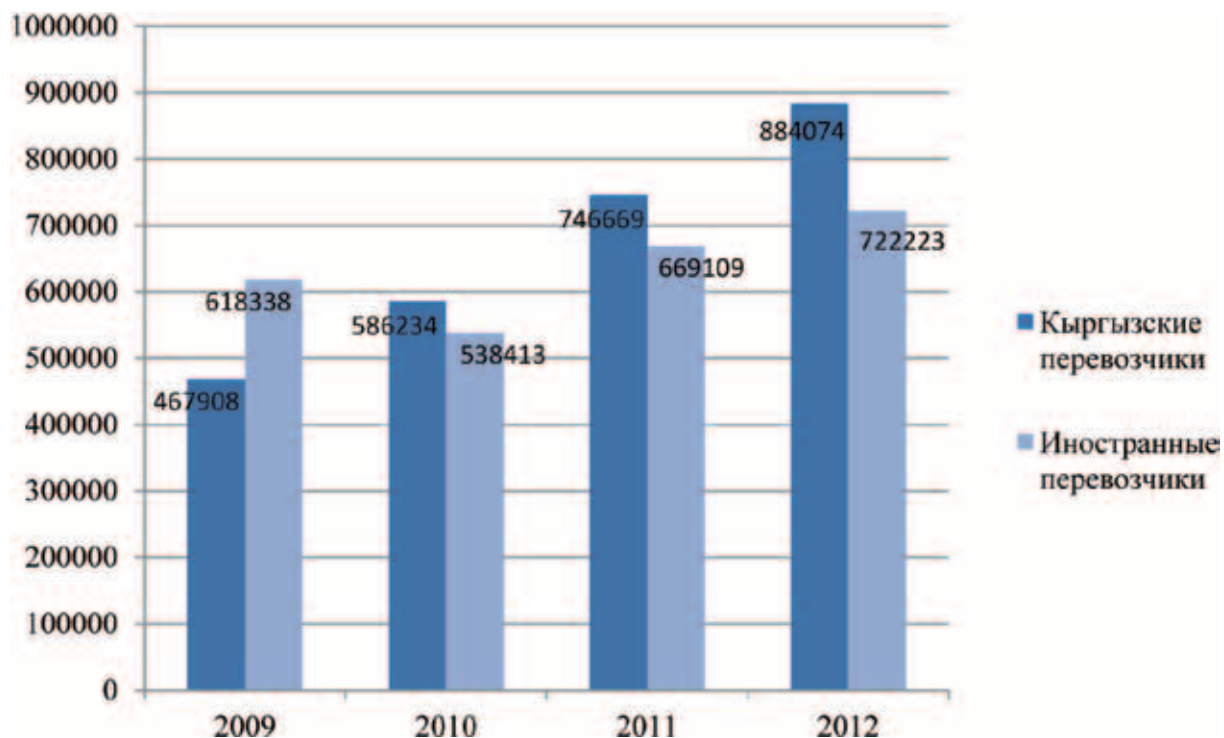


Рис. 2.5. Динамика перевозки грузов кыргызскими и иностранными автоперевозчиками по количеству перевезенных грузов, т.

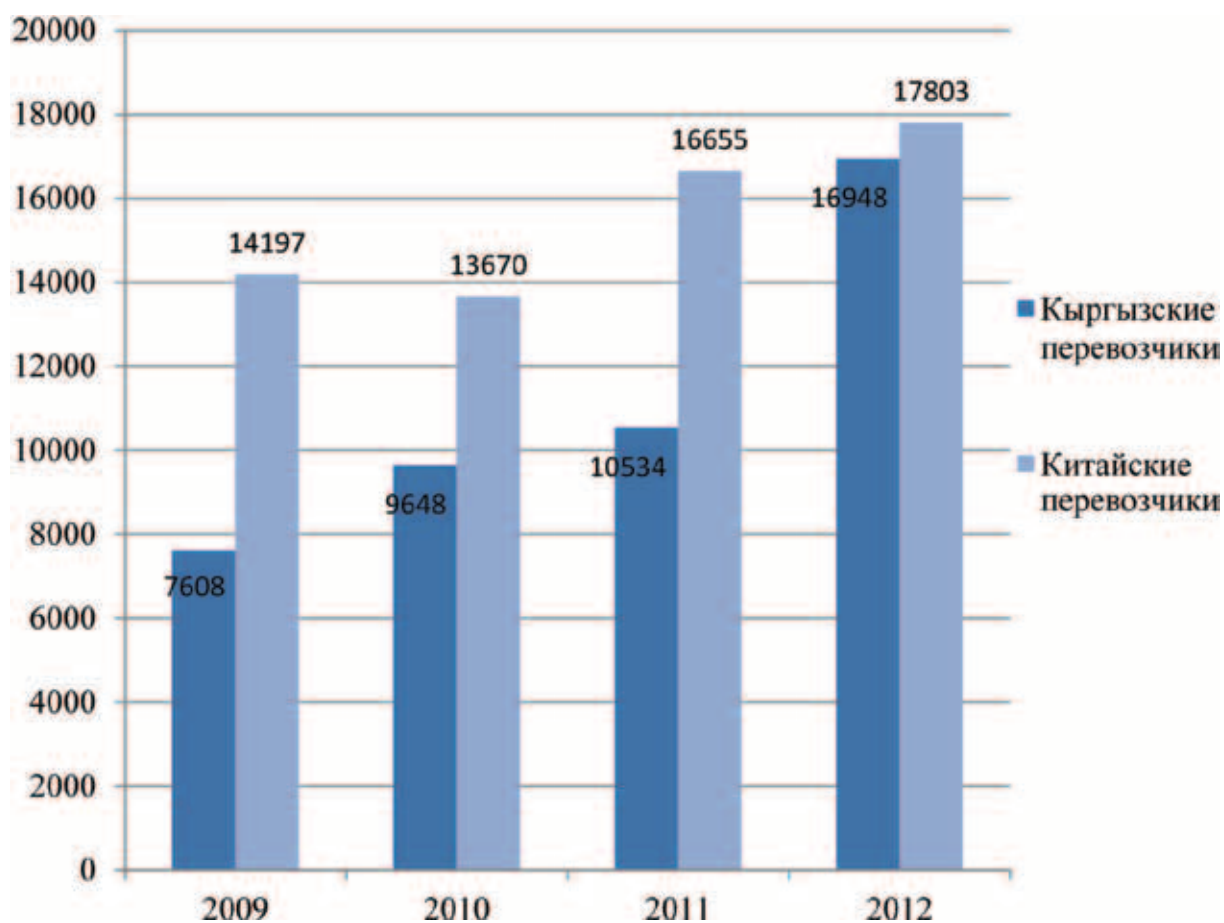


Рис. 2.6. Динамика перевозки грузов кыргызскими и китайскими автоперевозчиками по количеству рейсов

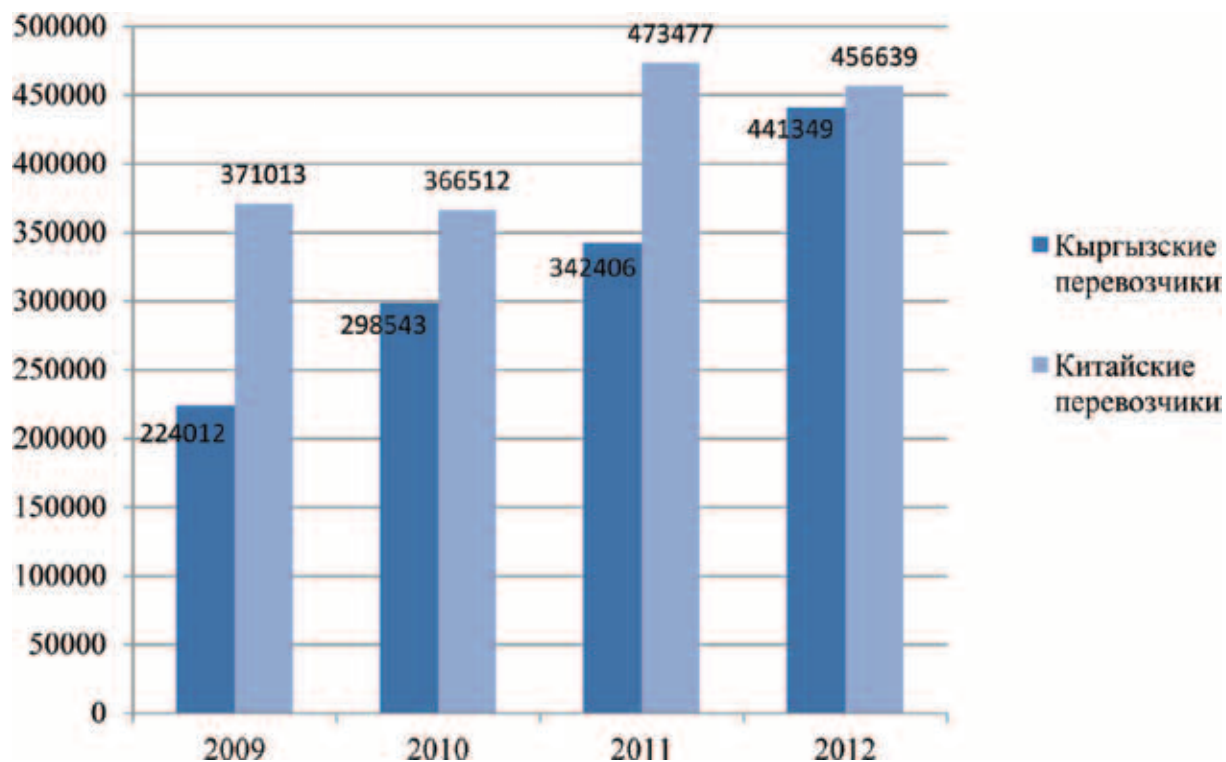


Рис. 2.7. Динамика перевозки грузов кыргызскими и китайскими автоперевозчиками по количеству перевезенных грузов, т.

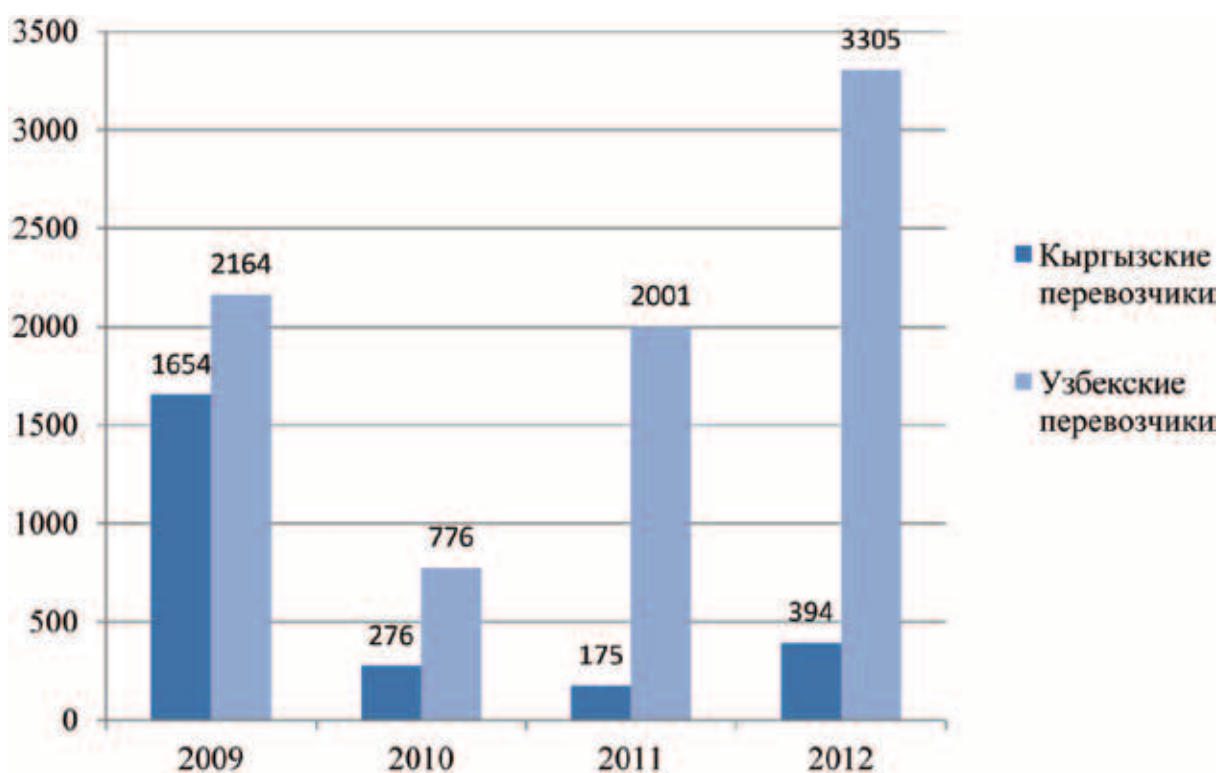


Рис. 2.8. Динамика перевозки грузов кыргызскими и узбекскими автоперевозчиками по количеству рейсов

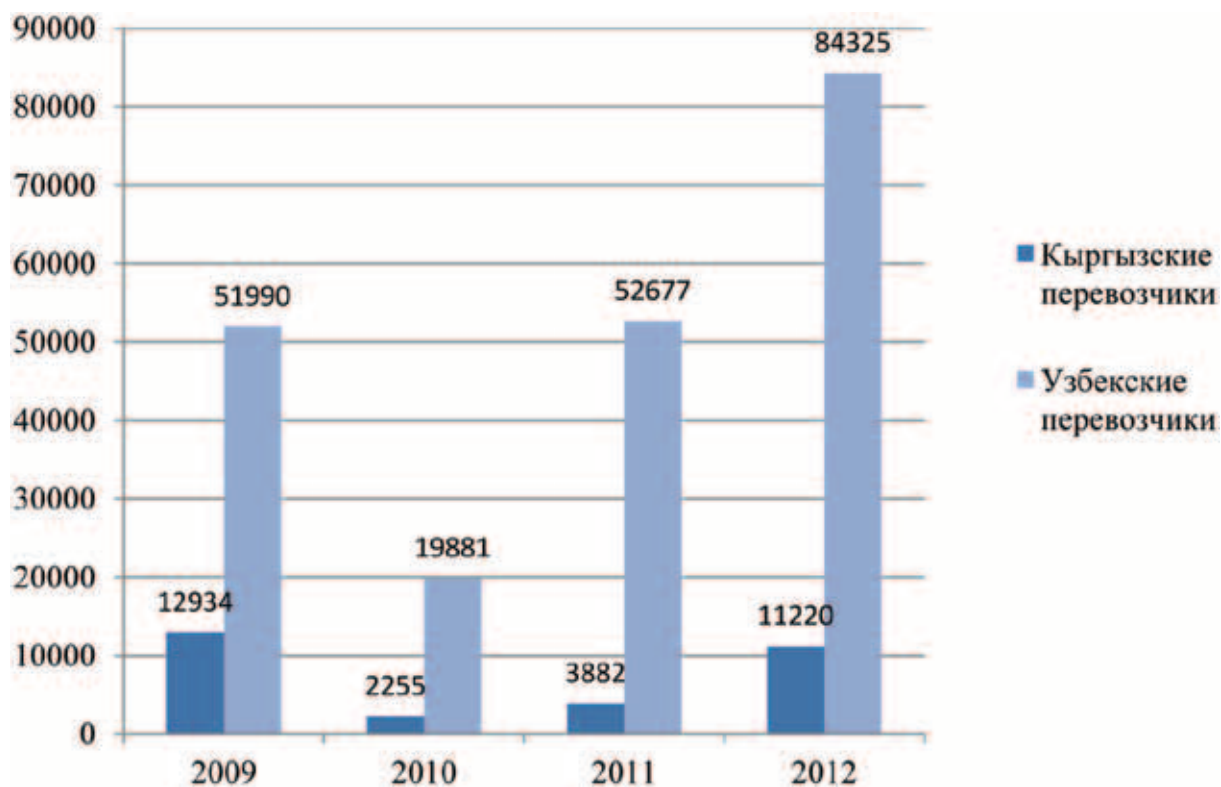


Рис. 2.9. Динамика перевозки грузов кыргызскими и узбекскими автоперевозчиками по количеству перевезенных грузов, т.

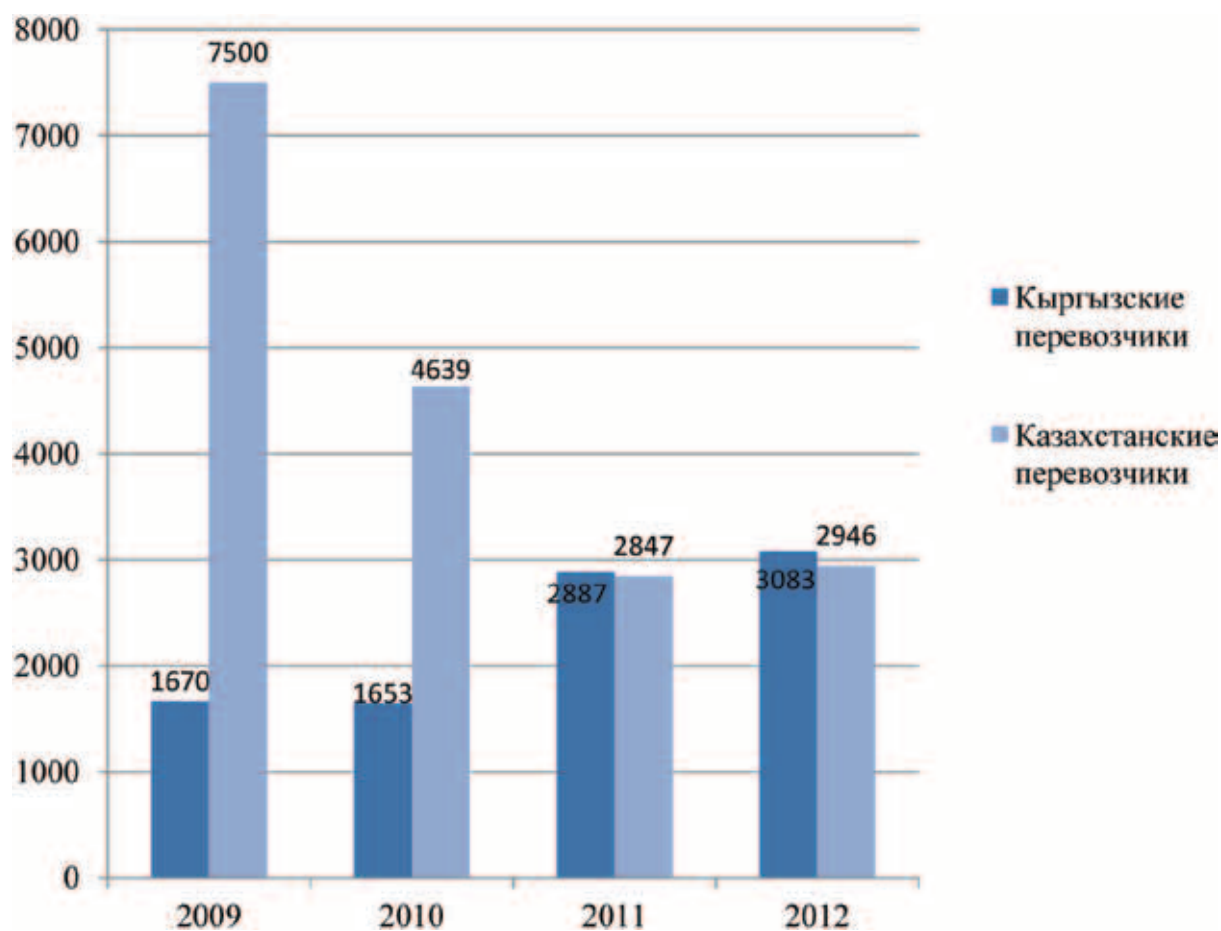


Рис. 2.10. Динамика перевозки грузов кыргызскими и казахстанскими автоперевозчиками по количеству рейсов

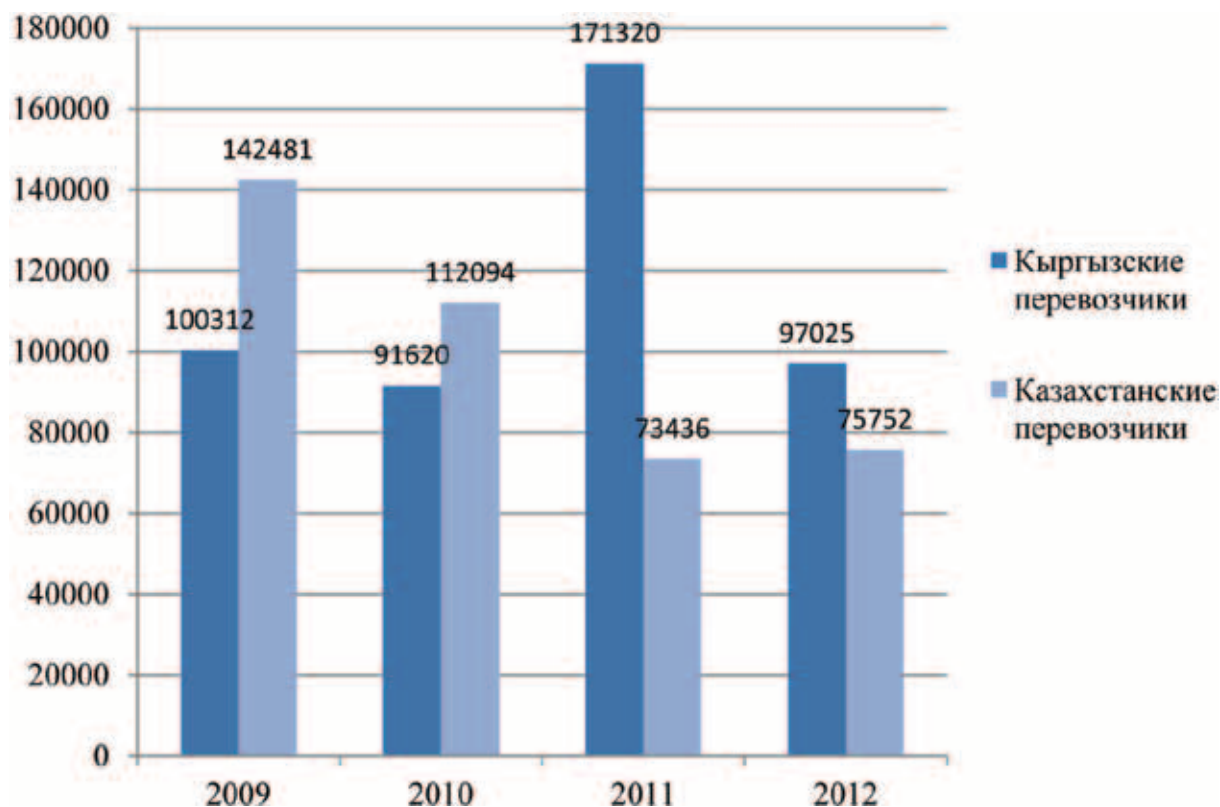


Рис. 2.11. Динамика перевозки грузов кыргызскими и казахстанскими автоперевозчиками по количеству перевезенных грузов, т.

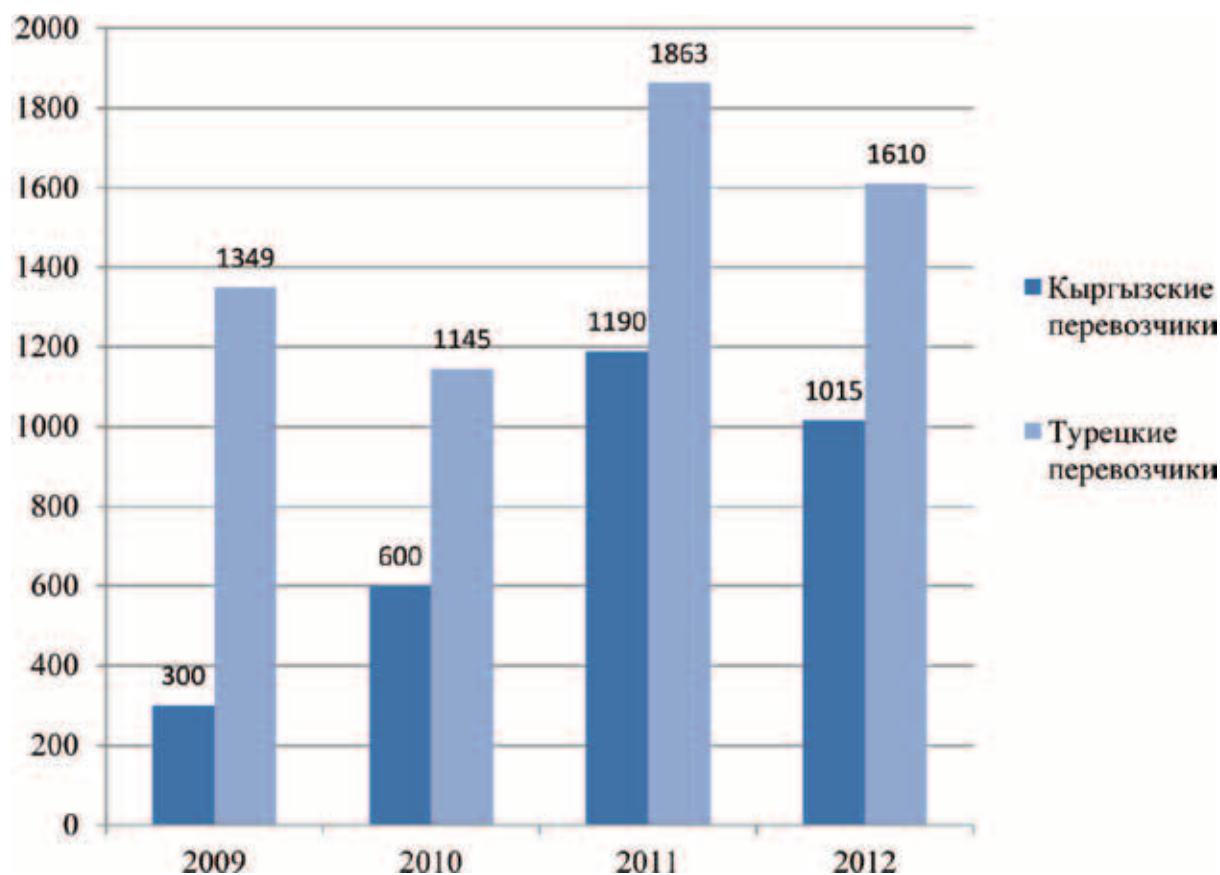


Рис. 2.12. Динамика перевозки грузов кыргызскими и турецкими автоперевозчиками по количеству рейсов

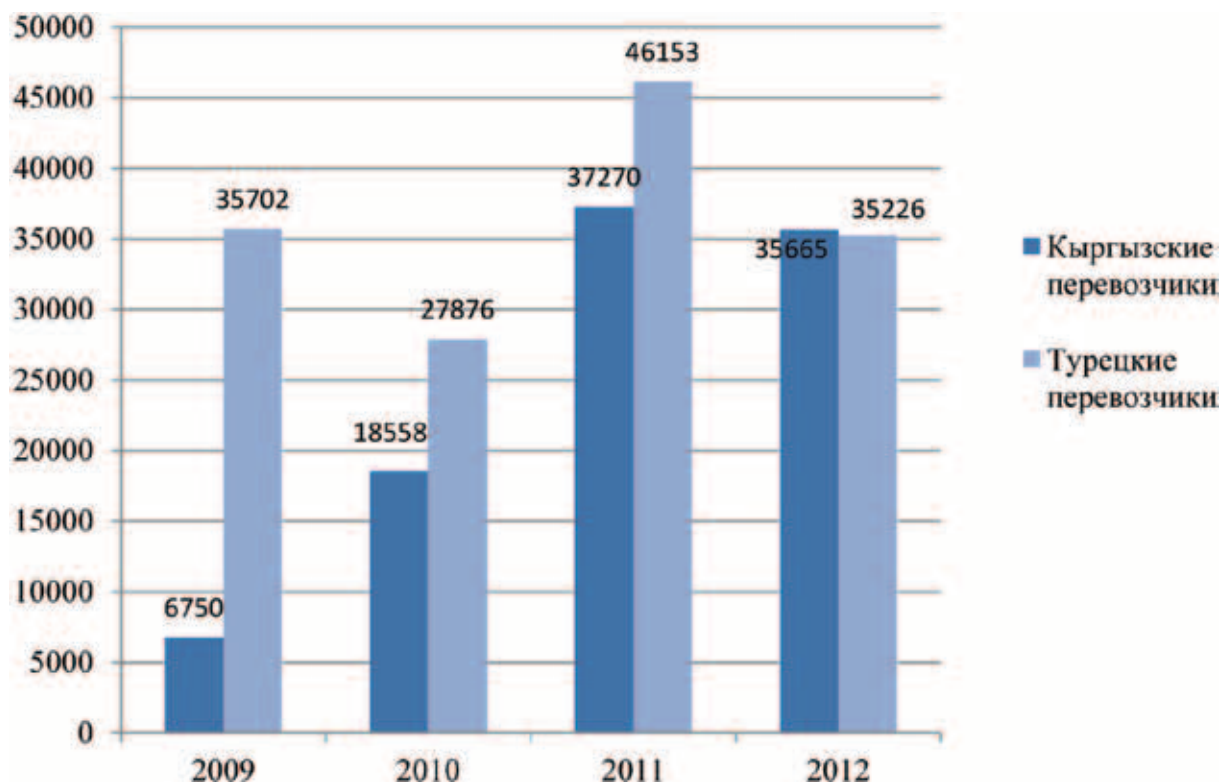


Рис. 2.13. Динамика перевозки грузов кыргызскими и турецкими автоперевозчиками по количеству перевезенных грузов, т.

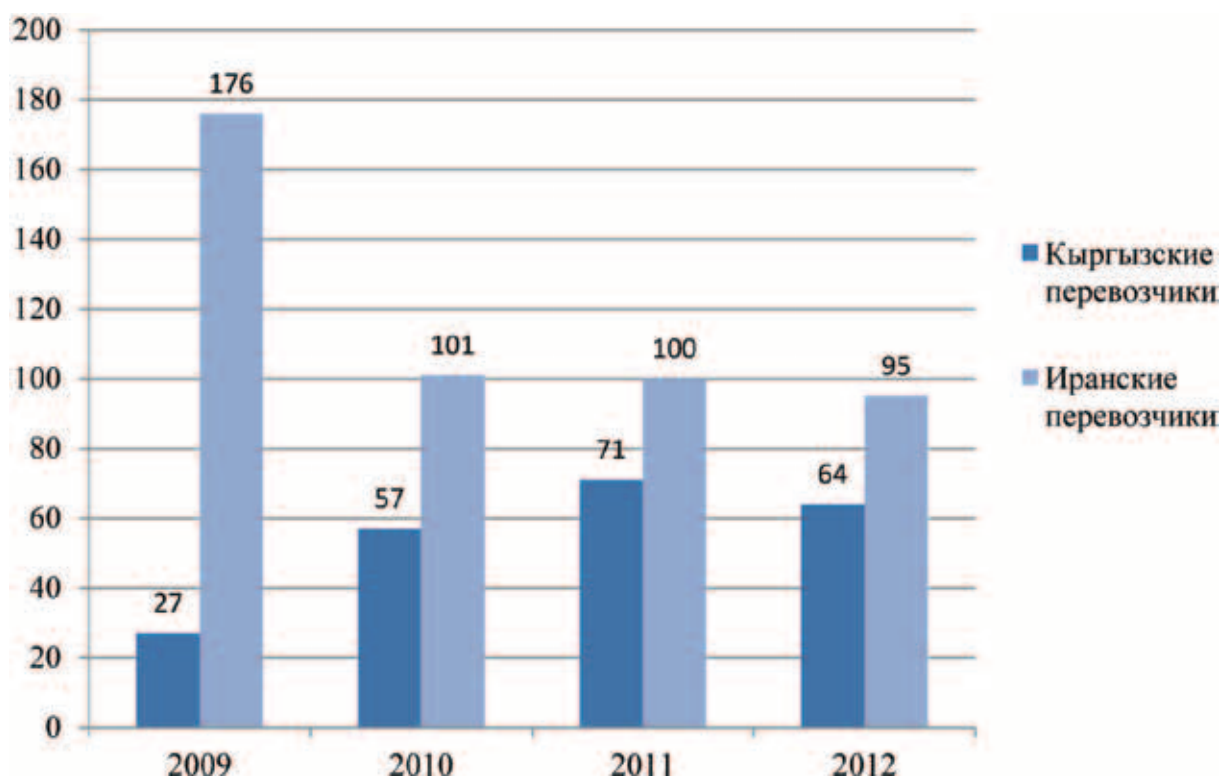


Рис. 2.14. Динамика перевозки грузов кыргызскими и иранскими автоперевозчиками по количеству рейсов

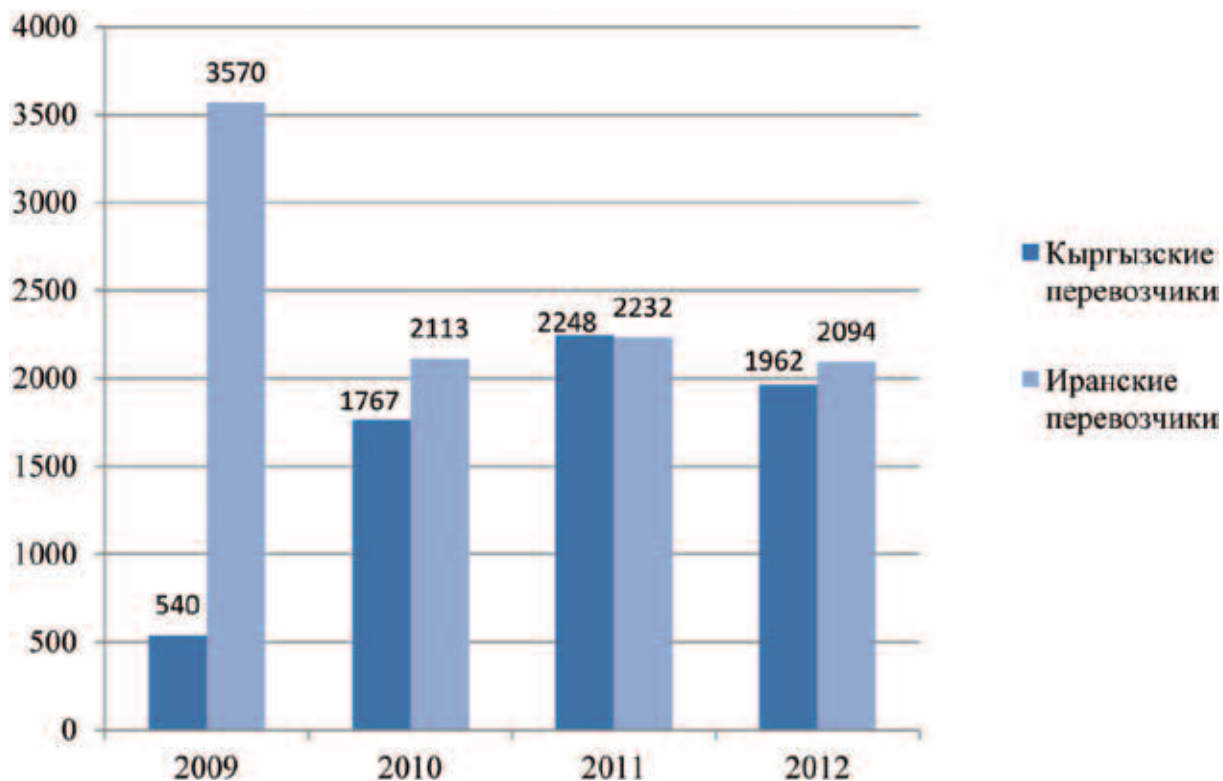


Рис. 2.15. Динамика перевозки грузов кыргызскими и иранскими автоперевозчиками по количеству перевезенных грузов, т.

В соответствии с пунктами 1 и 3 раздела III «Положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории КР иностранных автоперевозчиков в (из) третьи страны» утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 20 декабря 1999 года № 711:

- сбор за перевозку грузов без специальных разрешений иностранными автоперевозчиками (кроме иранских) с территории Кыргызской Республики на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию Кыргызской Республики равен 250 долларам США, если иное не оговорено межгосударственным соглашением;
- взимание сбора с иностранных автоперевозчиков за перевозку грузов без специальных разрешений в (из) третьи страны осуществляется органами Государственной таможенной инспекции при Министерстве финансов Кыргызской Республики при таможенном оформлении товаров и полученный сбор зачисляется в доход республиканского бюджета.

Проводится большая работа по развитию многостороннего сотрудничества и организации международных автомобильных перевозок. Так достигнута договоренность в рамках ЕврАзЭС по организации логистических центров в городах Бишкек и Ош, одобренная решением 15-го заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС и подписан Протокол по координации процессов создания транспортно-логистической инфраструктуры ЕврАзЭС.

В Кыргызской Республике применяются и действуют разработанные в рамках СНГ следующие международные соглашения и конвенции:

1. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9.10.97 г. Бишкек.
2. Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики, 9.10.97 г. Бишкек.
3. Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников СНГ от 16.04.04 г. Чолпон-Ата.
4. Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок от 18.09.03 г. Ялта.
5. Протокол о международных автомобильных дорогах СНГ от 11.09.98 г. Москва.
6. Соглашение об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках от 13.01.99 г. Саратов.
7. Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 4.06.99 г. Минск.
8. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 4.06.99 г. Минск.
9. Соглашение об использовании и развитии сети транспортных коммуникаций для нужд экономики, воинских и гуманитарных перевозок государств-участников СНГ от 31.05.01 г. Минск.

- Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 1.11.2004 г. № 799 «О мерах по реализации постановления Законодательного собрания Жогорку Кенеша Кыргызской Республики от 23 июня 2004 года 3 N 1658-II «Об утверждении Порядка пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования» утвержден порядок взимания и распределения сборов за пропуск тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

2.4. Двустороннее и многостороннее регулирование международных автомобильных перевозок между Кыргызской Республикой и зарубежными странами

В настоящее время действует 19 двусторонних, 2 межведомственных и 1 многостороннее межправительственное соглашение, заключенных Кыргызской Республикой и касающихся развития международных автомобильных сообщений (табл. 2.1).

Перечень заключенных Соглашений о международном автомобильном сообщении

Межправительственные двусторонние		
	Страна	Дата подписания
1	Россия	16.04. 2002 г.
2	Казахстан	25.12. 2003 г.
3	Узбекистан	4.09.1996 г.
4	Таджикистан	06.05. 1998 г.
5	Туркменистан	29.11. 1995 г.
6	Украина	23.02. 1993 г.
7	Беларусь	14.06. 1995 г.
8	Молдова	10.06. 1996 г.
9	Азербайджан	23.02. 1993 г.
10	Грузия	апрель1997 г.
11	Армения	апрель1997 г.
12	Латвия	11.04. 1997 г.
13	Турция	23.12. 1991 г.
14	Иран	22. 06. 1993 г.
15	Китай	4. 06. 1994 г.
16	Пакистан	11.12. 1994 г.
17	Германия	14.09. 1999 г.
18	Польша	25.10. 2002 г.
19	Монголия	01.03. 2004 г.
Межведомственные		
1	Франция	03.03.2004 г.
2	Австрия	25.05.2009 г.
Многосторонние		
1	Казахстан, Кыргызстан, Китай, Пакистан	9.03.1995 г.

Кроме этого Кыргызская Республика присоединилась к семи основным международным Конвенциям, в области автомобильного транспорта, рекомендованных Резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН, а также к Протоколу к Конвенции о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) от 05.07.1978 г.:

- Конвенция о дорожном движении от 8.11.1968 г., вступила в силу 13.02.2006 г.
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8.11.1968 г., вступила в силу 13.02.2006 г.
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention) от 14.11.1975 г., вступила в силу 19.12. 1997 г.
- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей от 18.05.1956 г., вступила в силу 19.12. 1997 г.
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21.10.1982 г., вступила в силу 19.12.1997 г.
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г., вступила в силу 19.12.1997 г.
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2.12.1972 г., вступила в силу 5.02.2007 г.

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ–CMR) от 05.07.1978 г., вступил в силу 19.12.1997 г.

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;
- Межправительственная комиссия ТРАСЕКА;
- Организация экономического сотрудничества (ОЭС);
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);
- Совет по транспортной политике Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС);
- Программа ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР);
- Межправительственный Совет Дорожников (МСД);
- Программа СПЕКА, реализуемая Европейской Экономической комиссией ООН;
- Алматинская программа действий по развитию транзитных перевозок, реализуемая Офисом высокого представителя ООН по странам, не имеющим выхода к морю (UN OHRLLC).

Сотрудничество в области международного автомобильного сообщения предусматривает взаимодействие государств по формированию общего транспортного пространства т.е. регулирует вопросы осуществления перевозок грузов в международном сообщении автотранспортными средствами независимо от государства регистрации, обеспечение максимальной взаимной либерализации транспортных систем (безразрешительная система выполнения автоперевозок, освобождение от налогов и сборов, связанных с использованием дорог и транспортных средств, упрощение пересечения границ, техническое обслуживание и заправка топливом на взаимовыгодных условиях).

Эти требования предусматриваются заключёнными в рамках СНГ межправительственными соглашениями в области международных перевозок пассажиров и грузов, такими как:

- Межправительственное Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики от 09.10.97 г.
- Межправительственное Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов от 17.01.97 г.
- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 09.10.97 г.
- Соглашение об обязательном страховании при международных автомобильных перевозках от 13.09.99 г.
- Межправительственное Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 04.06.99 г.
- Межправительственное Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 04.06.99 г.

В рамках ЕврАзЭС подписаны межправительственные Соглашения:

- Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза от 22.01.98 г.,
- Соглашение о единых условиях транзита через территории государств – участников Таможенного союза от 22.01.98 г.,
- Соглашение между государствами- участниками Соглашения о формировании Транспортного союза о международном автомобильном сообщении от 24.11.98 г.
- Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров от 24.03.05 г.

В стадии согласования и утверждения находятся:

- Соглашение о единых принципах информационного взаимодействия таможенных служб,
- Соглашение о единых подходах в применении информационных технологий при таможенном контроле за перемещением товаров и транспортных средств через границы государств-членов ЕврАзЭС.

В настоящее время в Аппарате Правительства Кыргызской Республики рассматривается проект постановления Правительства Кыргызской Республики «О реализации Закона Кыргызской Республики «О присоединения Кыргызской Республики к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), совершенному в г. Женева 1 сентября 1970 года». Мероприятия, определенные в данном проекте, направлены на поддержку кыргызских автоперевозчиков, обеспечение безопасности жизни и здоровья граждан Кыргызской Республики, а также на контроль иностранных перевозчиков осуществляющих перевозки скоропортящихся продуктов в Кыргызскую Республику в целях повышения качества ввозимых продуктов.

ГЛАВА III

Главные проблемы автомобильного транспорта Кыргызской Республики и пути их решения

3.1. Гармонизация законодательства с международными стандартами, зафиксированными в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта

Усиливающаяся глобализация мировой экономики, усложнение и взаимопереплетение хозяйственных процессов не только не нивелируют национально-государственные интересы, но и вынуждают искать новые пути для их защиты на мировом рынке.

В условиях структурной перестройки экономики государств на постсоветском пространстве перво-степенное значение имеют расширение и углубление международного сотрудничества, создающего основы и необходимые предпосылки для интеграции национальных транспортных комплексов в мировую транспортную систему и способствующего достижению более высокого организационно-технического уровня развития этих комплексов. Например, для создания и функционирования сети транспортных коридоров, организации перевозок на них существует значительное количество нормативных актов, технических документов, требований, стандартов и т.д.

Присоединение Кыргызской Республики к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок обусловлено необходимостью интеграции транспортно-дорожного комплекса государства в международную транспортную систему для увеличения объемов международных перевозок и валютных поступлений, сокращения транспортных затрат, приближения к международным стандартам сроков доставки пассажиров и грузов, энергетических и экологических показателей работы транспорта.

Создание условий для интеграции национальной транспортной системы в общеевропейскую и мировую транспортные системы на основе гармонизации действующей и разрабатываемой законодательной и нормативно-правовой базы, использования унифицированных транспортных технологий в соответствии с требованиями и параметрами, установленными международными конвенциями и соглашениями важная задача транспортного комплекса Кыргызской Республики.

Стратегии ТРАСЕКА и АБР предполагают, что вследствие сокращенного потенциального времени в пути в направлении Восток-Запад, транспортная индустрия будет использовать маршруты Центральной Азии, не объезжая регион, при условии, что здесь будет обеспечена лучшая инфраструктура, гармонизированы и усовершенствованы процедуры пересечения границ и скоординированы транспортные стратегии в формате 5-ти рассматриваемых стран. С точки зрения внутрирегиональной перспективы, ЕС прогнозирует, что растущий торговый объем между странами Центральной Азии будет способствовать стабилизации, экономическому росту и развитию автоперевозок в регионе. Нормативно-правовая база государств Центральной Азии – Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Туркменистана, Кыргызской Республики, регулирующая деятельность транспортных систем, имеет существенные различия. Это привело к возрастанию транспортной составляющей в цене перевозимого груза, снижению конкурентоспособности товаров из стран Центральной Азии, возникновению многочисленных административных и технических барьеров. Несмотря на то, что за последние 15 лет все страны региона определенным образом гармонизируют свое законодательство в области транспорта в рамках СНГ, программ ТРАСЕКА, АБР (АДВ) ЦАРЭС и др., имеется еще целый ряд стратегических проблем для стран Центральной Азии, сдерживающих налаживание цивилизованных региональных и международных автоперевозок. Представляется, что координация национальных транспортных стратегий стран Центральной Азии должна идти по пути сближения транспортных законодательств в этих странах с соответствующими Конвенциями и Соглашениями ЕЭК ООН, с рекомендациями Сводных резолюций ЕЭК ООН СР.1 «О дорожном движении» и СР.4 «Об облегчении международных перевозок», Директивами ЕС, а также в рамках региональных программ сотрудничества (ШОС, ЕврАзЭС).

Так Кыргызская Республика, являясь одним из государств-членов Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) и его Совета по транспортной политике, постоянно принимает участие в работе следующих групп и комиссий:

- комиссия по гармонизации транспортного законодательства;
- комиссия по транспортным тарифам;
- рабочая группа по развитию транспортных коридоров;

- рабочая группа по организации взаимодействия таможенных и транспортных органов государств-членов ЕврАзЭС.

В соответствии с поручением Совета по транспортной политике от 22 мая 2008 года в течение четырех лет выполнялся мониторинг исполнения Решения Межгоссовета ЕврАзЭС от 6 октября 2007 года № 349 «О присоединении государств-членов ЕврАзЭС к международным конвенциям и договорам в области транспорта и коммуникаций». Принятый Перечень содержит двадцать два международных договоров и конвенций, рекомендуемых для присоединения, из которых Кыргызская Республика является участником восьми.

В соответствии с принятой «Концепцией основ транспортного законодательства государств-членов ЕврАзЭС в отрасли автомобильного транспорта», в Кыргызской Республике необходимо закрепить унифицированные порядок и условия выполнения автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа, основные принципы регулирования условий предоставления услуг автомобильного грузового транспорта в рамках Единого экономического пространства, с разработкой модельного соглашения о международном сообщении, гармонизацией требований по весогабаритным параметрам транспортных средств, определением прав, обязанностей и ответственности автомобильных перевозчиков, пассажиров, заказчиков и операторов автомобильных перевозок, грузоотправителей и грузополучателей.

3.2. Облегчение международных автомобильных перевозок грузов и упрощение процедур пересечения границ

Организация международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров регламентируется нормативными актами, которые разработаны различными правительственными и неправительственными организациями и их органами.

В настоящее время в мире существует около 40 правительственных и неправительственных международных организаций, которые в той или иной степени занимаются вопросами автомобильного транспорта и международных автомобильных перевозок. На настоящий момент времени один процент всей торговой деятельности между странами Азии и Европы осуществляется транзитом по автомобильным дорогам, пересекая страны Центральной Азии.

Осуществление транспортного контроля на государственной границе уполномоченным государственным органом на транспорте предусмотрено международными соглашениями об автомобильном сообщении, а также следующими постановлениями Правительства Кыргызской Республики:

- от 07.10.2007 года № 739 «Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики»;
- от 20 декабря 1999 года № 711 «Об утверждении Положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории Кыргызской Республики иностранных автоперевозчиков в (из) третьи страны».

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» уполномоченный контролирующий государственный орган при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Государственное агентство автомобильного и водного транспорта во взаимодействии с другими государственными контролирующими органами расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики обеспечивает транспортный контроль за соблюдением лицами установленных правил пересечения государственной границы Кыргызской Республики, перемещения через неё товаров, транспортных средств и иного имущества.

Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 г. № 556 «О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики» утвержден Перечень пунктов пропуска на Кыргызо-казахстанской-китайской-таджикской-узбекской государственных границ, а также Перечень внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики. Согласно Перечня предусмотрен 21 пост транспортного контроля, из них 16 – на государственной границе и 5 на внутренних стационарных постах транспортного контроля. На всех этих постах транспортного контроля сотрудники Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики осуществляют круглосуточный контроль над соблюдением межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении.

Согласно постановления Правительства Кыргызской Республики от 9 августа 2011 года № 454 «Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики» утверждено всего 17 пунктов из них,

расположенных по периметру государственной границы Кыргызской Республики - 10 пунктов и 7 пунктов расположенных внутри Кыргызской Республики. Контроль над соблюдением автоперевозчиками требований вышеуказанного постановления Правительства Кыргызской Республики и международных договоров, участником которых является Кыргызская Республика возложена на Управление по весогабаритному контролю и тоннельной службе при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Кроме того, Кыргызская Республика активно принимает участие в подготовке проекта Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок с целью институционализации и развития автомобильного сообщения в регионе. В перечень маршрутов и пунктов пропуска через государственные границы, предложенных государствами-членами ШОС для включения в Приложение 1 к Соглашению между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок Кыргызская Республика предложила включить «Чалдовар» – Бишкек, «Ак-Жол» – Бишкек – Нарын – Торугарт, «Достук» – Ош – Сарыташ – Иркештам, «Карамык» – Сарыташ – Иркештам.

Важной задачей регионального сотрудничества ШОС в области транспорта на нынешней стадии остаётся эффективное использование существующей инфраструктуры в транспортно-коммуникационной области, усовершенствование транзитных потенциалов государств-участников ШОС. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики принимает активное участие в работе ШОС по решению транспортных вопросов. 20-21 ноября 2002 года в г. Бишкек состоялась первая встреча министров транспорта стран ШОС, по итогам которого был подписан Протокол и было принято Совместное заявление, в которых, констатируется необходимость развития сотрудничества в области транспорта. С целью улучшения автотранспортного сообщения и ликвидации имеющихся автотранспортных барьеров в международных автомобильных перевозках Секретариат ШОС, эксперты государств-членов ШОС, при содействии ЭСКАТО ООН и АБР, в настоящее время разрабатывают проект Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. 8-ая встреча экспертной группы по разработке этого проекта Соглашения состоялась на озере Иссык-Куль 24-27 июня 2008 года, где был согласован текст основного соглашения. Представители министерства в декабре 2008 года в г. Пекин приняли участие в заседании экспертов по подготовке четвертого Совещания министров транспорта государств-членов ШОС. Министерство также участвует в заседаниях Специальной рабочей группы по развитию транзитного потенциала государств-членов ШОС.

Одним из основных направлений развития регионального экономического сотрудничества государств-участников ШОС является интеграция в области транспорта, дальнейшее развитие транспортного потенциала, создание единого транспортного пространства.

По экономическому содержанию процесс создания единого транспортного пространства должен предусматривать устранение физических и нефизических барьеров на пути движения транспортных средств, пассажиров и грузов, либерализацию рынка транспортных услуг, обеспечение равных конкурентных условий функционирования операторов, подготовку предложений по сближению нормативной правовой базы в сфере тарифного регулирования на транспорте государств-членов ШОС, реализацию совместных программ развития транспортной инфраструктуры и совместное использование транспортно-транзитного потенциала стран ШОС.

Решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю к которым относится Кыргызская Республика, напрямую зависят от развивающихся стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам. И устранение дорожных «барьеров» в странах транзита для стран, не имеющих выхода к морю, несомненно, способствовало бы развитию конкурентоспособности и автоперевозчиков Кыргызской Республики.

Международная программа СПЕКА в рамках ЭСКАТО ООН (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана со штаб-квартирой в г. Алматы) членами которой являются все страны Центральной Азии и Азербайджана призвана решать эти проблемы.

Разработанная СПЕКА Алматинская программа действий нацелена на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между такими странами и развивающимися странами транзита. По Кыргызской Республике в соответствии с Алматинской программой действий утверждены Мероприятия (План) по её реализации и определена рабочая группа по реализации Алматинской программы действий, составленная из представителей различных министерств и ведомств Кыргызской Республики.

Понимая, что транспортировка грузов является ключевым элементом экономики, испытывающая потребность в обеспечении надежного выхода к морским сообщениям, представляется весьма важным создание транспортного коридора Европа-Азия, проходящего по территории Кыргызской Республики.

Наибольшее значение для развития международных автомобильных перевозок имеет деятельность Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций (ООН). Значительное место в работе ЕЭК ООН занимают вопросы водного, же-

лезнодорожного, и особенно автомобильного транспорта. Эти вопросы входят в компетенцию Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК и его вспомогательных органов. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК является межправительственным общеевропейским органом, который призван заниматься в Европе многочисленными транспортными вопросами. Он был создан в 1947 году и в течение первых лет своей деятельности должен был принять неотложные меры для разрешения транспортных проблем, возникших в Европе в связи с окончанием второй мировой войны. В рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической комиссии ООН была разработана и с 1960 года широко применяется в различных регионах Европы, Азии и Африки Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), которая предусматривает пользование для транзита таможенного документа, называемого книжка МДП (CARNET TIR).

Книжка МДП – международный таможенный документ, являющийся одним из принципов системы МДП и подтверждает то, что в отношении перевозимых по процедуре МДП товаров существует международная гарантия.

Конвенция была разработана Международным институтом по унификации частного права (Рим) с целью внесения единообразия в условия договора международной автомобильной перевозки грузов, унификации перевозочных документов и определения ответственности отправителя и перевозчика. Конвенция установила, что договор перевозки определяется накладной, которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком.

Одной из определяющих систем, обеспечивающих грузовые и пассажирские перевозки на территории Кыргызской Республики, является транспортная система, к которой в рыночных условиях предъявляются высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки. В соответствии с этим состояние транспортных коммуникаций Кыргызской Республики должно отвечать всем современным требованиям.

Темпы развития промышленного и сельскохозяйственного производства, значительные объемы капитального строительства, возросший товарооборот повысили роль междугородных перевозок грузов в республике. Так динамику развития международных автомобильных перевозок грузов в Кыргызской Республики можно рассмотреть в представленном изображении. В 2012 году выдающими гарантийными объединениями Кыргызской Республики было выдано рекордное количество книжек МДП (20 851 книжка МДП).



Рис. 3.1. Динамика выдачи книжек МДП в Кыргызской Республике

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (КыргызАСМАП) была создана в 1996 году. В 1997 году Кыргызская Республика присоединилась к ТИР конвенции. В 1998 году КыргызАСМАП была одобрена как национальная ассоциация по выдаче ТИР карнетов Распоряжением Правительства Кыргызской Республики. В 2000 году КыргызАСМАП прошла все процедуры допуска МСАТ и с 20 ноября получила право на выдачу ТИР карнетов. Так если в 2000 году КыргызАСМАП выдала 2 ТИР карнета, то уже в 2005 эта цифра равнялась 6480, в 2010 – 15 380, 2011 – 19 320, 2012 (за 8 месяцев) – 16 292.

С 1 октября 2012 года Объединение юридических лиц «Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики» (далее – АМАП КР) должным образом уполномочена выдавать книжки МДП перевозчикам, которое удовлетворяет в полном объеме всем необходимым условиям Конвенции МДП, правилам и положениям МСАТ, что подтверждено глобальным страхованием деятельно-

сти АМАП КР, а также, циркулярным письмом МСАТ №TIR/G102213/MRE от 1 октября 2012 года, распространенным среди всех гарантийных объединений выдающих книжки МДП в 56 странах. Президиум Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в соответствии со статье 4 (а) Конституции МСАТ на своем заседании от 7 ноября 2012 года принял АМАП КР в активные члены МСАТ.

Основной целью Ассоциации является, продвижение и содействие развитию в Кыргызской Республике внутрисоюзных и международных автомобильных перевозок грузов и/или пассажиров, и обеспечение строгого соблюдения на территории Кыргызской Республики правил и договорных взаимоотношений МСАТ, а также положений многосторонних Конвенций ООН, таких как, Конвенция МДП и Конвенция о согласовании.

В целях постоянного совершенствования знаний в области международных перевозок при АМАП создан Учебный центр по профессиональной подготовке менеджеров и водителей.

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) – Кашгар (Китайская Народная Республика). Джалал-Абад – Иркештам (Кыргызстан) – Кашгар (Китайская Народная Республика).

Возрождение Великого шелкового пути стало вызовом времени, требующим постоянных усилий международного сообщества, потому что оно является ключевым фактором программы ООН «Цели развития тысячелетия» в части борьбы с бедностью. Фактором, определяющим потребность в срочном возрождении Великого шелкового пути как альтернативы перенасыщенным традиционным морским торговым маршрутам, стало стремительное развитие экономики и экспортного потенциала Китайской Народной Республики. Европейский Союз с 1993 года активно поддерживает программу развития транспортного коридора для перевозки грузов в направлении Европа-Кавказ-Азия – ТРАСЕКА. Азиатский банк развития реализует в Центрально-Азиатском регионе программу Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества – ЦАРЭС. Важный практический вклад в восстановление Великого шелкового пути внес проект, реализуемый Международным союзом автомобильного транспорта – «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (NELTI), начатый в 2008 году и продемонстрировавший, что для автотранспорта нет недоступных регионов и стран. Проект также показал, что перевозки между Европой и Азией эффективны и безопасны и, более того, что автомобильный транспорт единственный вид транспорта, способный связать все бизнесы региона с основными мировыми рынками, позволяющий экономикам стран, не имеющих выхода к морю, пользоваться преимуществами глобализации и несущий прогресс и процветание.

Важную роль для облегчения международных автомобильных перевозок в Кыргызской Республике и, в Центральной Азии в целом, а также повышения их безопасности, должна сыграть Инициатива Модельного шоссе (МНИ), реализуемая МСАТ в тесном взаимодействии с правительствами заинтересованных государств.

МНИ по сути направлена на взаимоувязанное развитие вспомогательной придорожной инфраструктуры и проведение институциональных преобразований в области транзита и процедур пересечения границ. Она содержит три ключевых компонента:

1. Развитие вспомогательной инфраструктуры, которая сделала бы международные автомагистрали в Центральной Азии привлекательными для движения автомобилей с грузами, а также позволила бы улучшить условия труда и отдыха водителей.
2. Проведение административных реформ, направленных на облегчение международных автомобильных перевозок и развитие торговли, совершенствование работы таможенных служб путем упрощения и гармонизации процедур пересечения границ, внедрение передовых практик и технологий, доказавших свою эффективность в других регионах мира, на погранпереходах и таможенных постах.
3. Создание многостороннего финансового механизма, который позволил бы привлечь независимое международное финансирование для развития придорожной инфраструктуры. Таким механизмом должен стать Региональный инфраструктурный фонд МНИ.

Модельное шоссе – это показательный участок автодороги, созданный совместными усилиями национальных правительств, международных финансовых институтов, международных организаций и делового сообщества для демонстрации потенциала Великого шелкового пути.

Механизм реализации инициативы «Модельное шоссе» – государственно-частное партнерство. Суть МНИ:

- международные инвестиции во вспомогательную придорожную инфраструктуру («зоны отдыха», АЗС, мотели, безопасные парковки, стоянки, ремонтные мастерские и т. д.);
- гармонизированные таможенные процедуры в пунктах пропуска;
- оборудованные по последним техническим требованиям международные автомобильные пункты пересечения границ.



Рис. 3.2. Перевал Ала-Бель горной дороги Бишкек-Ош

В настоящее время идут переговоры о создании Модельного шоссе на автомагистрали Нижний Пяндж – Душанбе – Джиргаталь – Карамык – Ош – Бишкек – Кордай, а также Хоргос – Алматы – Кордай – Шимкент – Кызылорда («коридор Западная Европа – Западный Китай»). Указанные автомагистрали играют важное значение для развития взаимовыгодной региональной торговли и международного туризма, а также транзитных евроазиатских транспортных связей в регионе. При этом участку Центрально-Азиатского модельного шоссе на территории Кыргызской Республики принадлежит центральная, связующая роль.

В переговорном процессе участвуют с одной стороны, МСАТ и Межправительственная комиссия ТРАСЕКА, с другой – Правительства Афганистана, Казахстана, Кыргызской Республики и Таджикистана. По результатам переговоров планируется достичь межправительственных договоренностей (Соглашения) о создании Модельного шоссе в Центральной Азии, которое стало бы основанием для привлечения международных инвестиций в развитие современных и отвечающих международным стандартам и наилучшим практикам объектов придорожного сервиса.

3.3. Безопасность дорожного движения и охрана окружающей среды

Несмотря на прогресс, достигнутый за последнее время в некоторых странах Центральной Азии в обеспечении безопасности дорожного движения, регион по-прежнему имеет одни из самых худших в мире показатели.

В настоящее время ситуация по безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике требует серьезного внимания. Показатели дорожной смертности и травматизма являются высокими, в сравнении с другими странами ЕЭК ООН и чрезмерно тяжелыми (около 22 аварий со смертельным исходом на 100 столкновений с жертвами и 1 (одна смерть на каждые 6,6 получивших травмы, в то время, как Великобритании, этот показатель равен 1:65). Ниже приводятся графические данные дорожно-транспортных происшествий за последнее десятилетие.

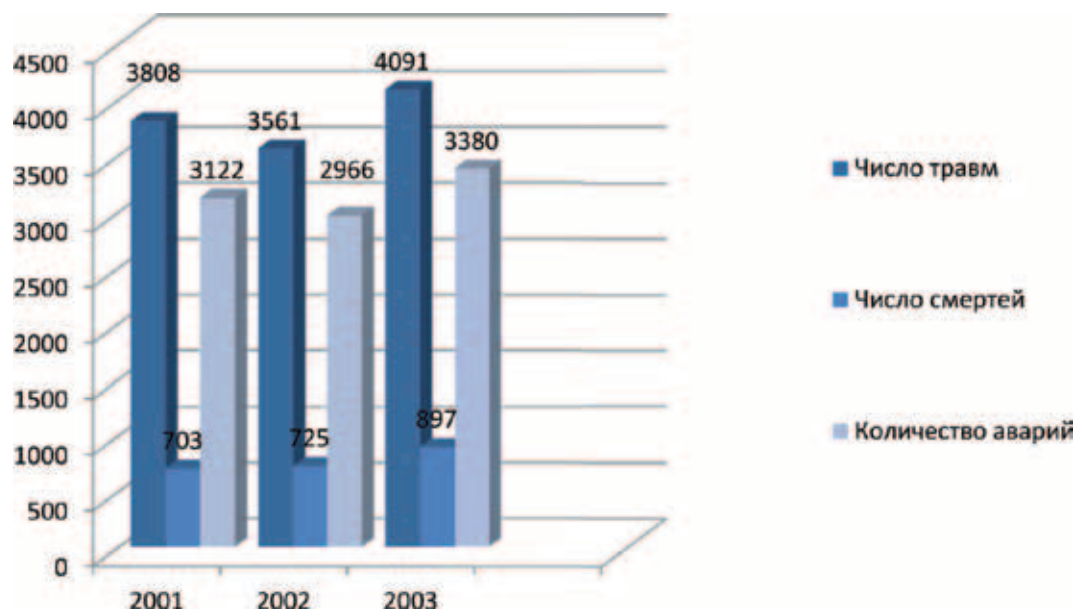


Рис. 3.3. Статистические данные дорожно-транспортных происшествий за 2001-2003 гг.

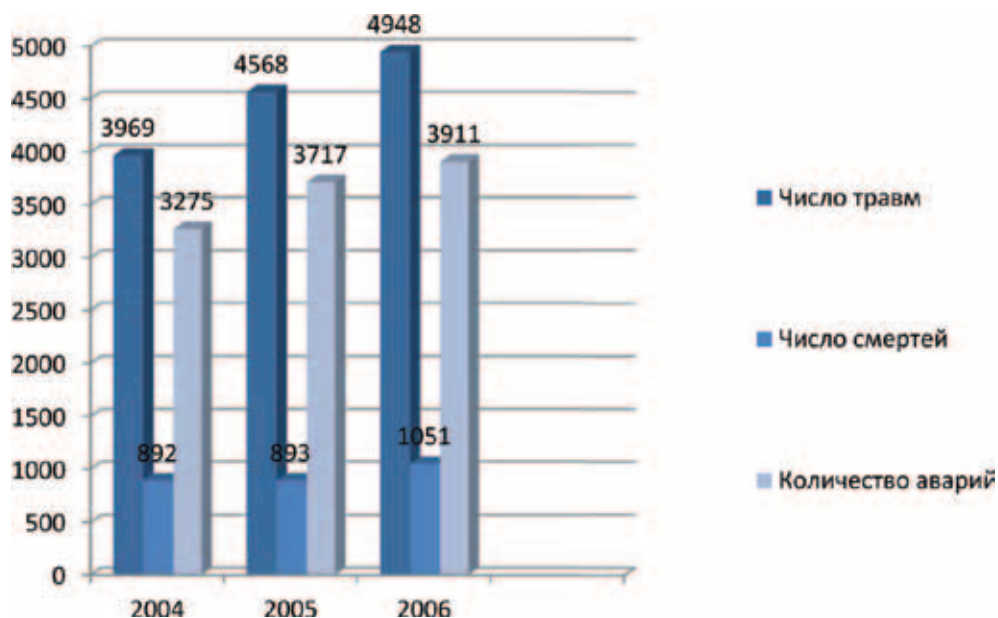


Рис. 3.4. Статистические данные дорожно-транспортных происшествий за 2004-2006 гг.

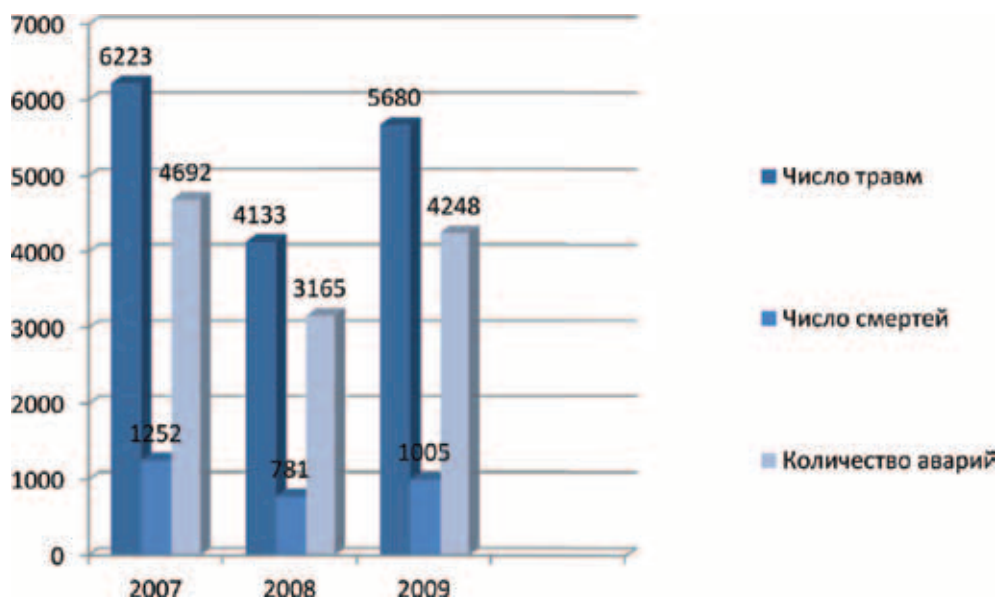


Рис. 3.5. Статистические данные дорожно-транспортных происшествий за 2007-2009 гг.

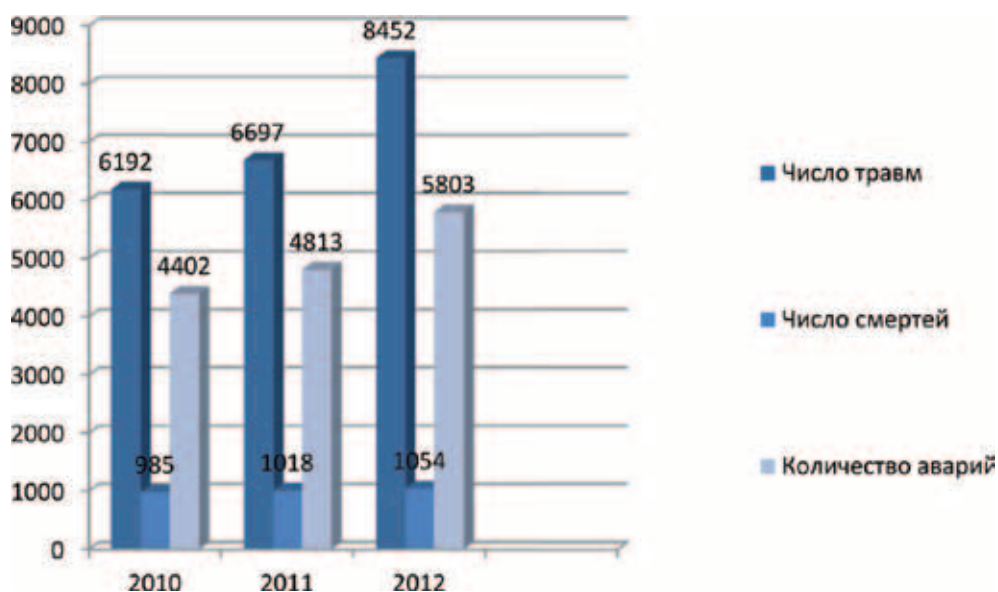


Рис. 3.6. Статистические данные дорожно-транспортных происшествий за 2010-2012 гг.

Эффективная стратегия обеспечения безопасности дорожного движения требует межотраслевого «системно-безопасного» подхода. Для ее реализации необходимо головное ведомство, координирующее действия многочисленных государственных и частных организаций, между которыми, как правило, распределяются функции обеспечения безопасности дорожного движения

По рекомендации Азиатского Банка Развития (АБР) для обеспечения безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике, осуществления координации и управления в области дорожной безопасности, проведение постоянного мониторинга, подготовки проектов нормативных правовых актов, а также осуществления взаимодействия между министерствами и ведомствами, общественными объединениями, юридическими и физическими лицами, заинтересованными в обеспечении дорожной безопасности, создан Секретариат дорожной безопасности при Комиссии обеспечения безопасности дорожного движения (КОБДД) при Правительстве КР (постановление Правительства КР от 25 февраля 2004 года № 104).

Основной задачей Комиссии является выработка предложений по координации деятельности министерств, государственных комитетов, административных ведомств, иных центральных и местных исполнительных органов, хозяйствующих субъектов независимо от форм собственности, научных, общественных организаций и объединений по вопросам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения, разработкой и реализацией соответствующих государственных и региональных программ, эффективным использованием выделяемых на эти цели средств.

Основным законодательным актом в Кыргызской Республике в рамках дорожной безопасности является Закон Кыргызской Республики Закон КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20.04.1998 г. № 52, а также постановления Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года № 421 «Об утверждении Правил дорожного движения» и № 455 «О вопросах обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок пассажиров и грузов автотранспортными средствами Кыргызской Республики».

На сегодняшний день согласно установленных в статье 235 Административного Кодекса Кыргызской Республики штрафы за невыполнение требований дорожных знаков и разметки, нарушение правил обгона и маневрирования, остановки водителей на проезжей части, перевозки людей, а также за нарушение других правил дорожного движения составляют лишь 300 сомов (кыргызских).

В 2006 году Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции о дорожном движении» (Закон Кыргызской Республики от 13 февраля 2006 года N 41), подписанной 8 ноября 1968 года в городе Вена, включая поправки к Конвенции, вступившие в силу 3 сентября 1993 года, а также к Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Закон Кыргызской Республики от 13 февраля 2006 года N 48), включая поправки к Конвенции, вступившие в силу 30 ноября 1995 года.

Обретение в 1991 году Центрально-Азиатскими странами государственной независимости обеспечило возможность формирования и проведения самостоятельной природоохранной политики, а также регионального сотрудничества в области охраны окружающей среды. Общие экологические и экономические проблемы единого природного региона способствуют принятию совместных и согласованных действий от всех стран Центральной Азии. Созданы региональные структуры: Международный фонд спасения Арала (МФСА) и Межгосударственная Комиссия по устойчивому развитию (МКУР) с Научно-информационным центром (НИЦ МКУР). Образован Центрально-Азиатский Региональный Экологический Центр (РЭЦ ЦА), целью которого является укрепление и координация действий в области экологии между центрально-азиатскими республиками, а также привлечение внимания общественности к проблемам окружающей среды. В 2001 году в г. Бишкек открыт филиал РЭЦ ЦА. В рамках деятельности МКУР, при поддержке Программы окружающей среды ООН разработан и одобрен Региональный план действий по охране окружающей среды Центрально-Азиатских республик (РПДООС ЦАР).

Сотрудничество со странами Центрально-Азиатского Региона осуществляется также в рамках Соглашения между Правительствами Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан о сотрудничестве в области охраны окружающей среды и рационального природопользования, сохранения биологического разнообразия.

Сотрудничество со странами СНГ осуществляется в рамках Межгосударственного Экологического Совета, созданного в соответствии с Соглашением о взаимодействии в области экологии и охраны окружающей среды, подписанного в 1992 году, в г. Минске.

Кыргызская Республика является участником Межгосударственного Экологического Совета (МЭС). За период работы МЭС проведено 13 сессий, на которых рассматривались актуальные вопросы взаимодействия стран-участников МЭС в области экологии и подписан ряд Соглашений.

Кыргызская Республика на постоянной основе сотрудничает с международными организациями: Всемирным Банком (ВБ), Азиатским Банком Развития (АБР), Европейской Экономической Комиссией ООН (ЕЭК ООН), Европейским Банком Реконструкции и Развития (ЕБРР), Программой ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Всемирной Организацией Здравоохранения (ВОЗ), Организацией Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР), Организацией по Безопасности и Сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), и другими.

Кроме этого, Кыргызская Республика с 1992 года является членом Европейской Экономической Комиссии ООН и принимает активное участие в процессе «Окружающая среда для Европы».

Расширяется сотрудничество с Глобальным Экологическим Фондом (ГЭФ). Так, Кыргызская Республика с 2001 года является членом Швейцарского Избирательного Округа ГЭФ, в состав которого входят все Центрально-азиатские республики и Азербайджан.

Воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду в Кыргызской Республике во многом определяется интенсивностью перевозок и техническим состоянием парка транспортных средств, развитием тех или иных видов транспортных услуг.

Ежегодный расход топлива на работу автотранспорта, включая индивидуальный транспорт, составляет 400-600 тыс. тонн условного топлива. Практически, 99 % используемого топлива приходится на автомобильный бензин и дизельное топливо.

В настоящее время автотранспорт остается одним из наиболее интенсивных и стабильно растущих источников загрязнения атмосферы, поскольку более четверти автомобилей эксплуатируются с превышением норм токсичности и дымности из-за их изношенности, слабого контроля при выходе на линию, неэффективности систем технического осмотра и технического обслуживания. Высокая плотность транспортного потока оказывает отрицательное воздействие на состояние атмосферного воздуха в городах.

Существующая транспортная политика благоприятствует увеличению количества частных автомобилей в большинстве городов, что создает заторы и пробки на городских дорогах. Выброс выхлопных газов, в результате стремительного увеличения количества частных автомобилей, должен подвергаться тщательному мониторингу и должен быть принят надлежащий план для обеспечения альтернативы в виде экологически чистого транспорта в городах.

В связи с этим в Стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы, для достижения целей использования международной практики в решении проблем экологии, формирования национальной политики в области изменения климата и реализации мер по сохранению и рациональному использованию биоразнообразия и в обеспечении экологической безопасности планируется:

- гармонизировать национальное законодательство с международными требованиями и ратифицированными соглашениями;
- утвердить и скоординировать реализацию Программы устойчивого развития эколого-экономической системы озера Иссык-Куль до 2015 года;
- разработать проекты Национальной стратегии и Плана Действий по сохранению биоразнообразия;
- реализовать инициативу ПРООН/ЮНЕП «Бедность и окружающая среда»;
- разработать политику Кыргызской Республики по адаптации к изменению климата;
- разработать национальный климатический профиль;
- разработать проект Национальной стратегии и продвинуть пакет мер по адаптации к изменению климата;
- разработать и внедрить меры по предотвращению изменения климата и продвижению принципов низко-углеродного развития;
- развивать международное сотрудничество для решения экологических проблем страны;
- разработать Третье Национальное сообщение Кыргызской Республики по Рамочной Конвенции ООН об изменении климата;
- скоординировать привлечение финансовых ресурсов Глобального Экологического Фонда и других доноров для решения национальных экологических проблем в рамках международных природоохранных соглашений, ратифицированных Кыргызской Республики;
- разработать Национальный доклад о состоянии окружающей среды, основанный на международно-согласованных показателях ЕЭК ООН;
- межведомственно скоординировать реализацию мероприятий, предусмотренных в Комплексном мер по экологической безопасности Кыргызской Республики до 2015 года.

3.4. Образование и подготовка кадров

На сегодняшний день среднесписочная численность работающих в отрасли автомобильного транспорта Кыргызской Республики составляет около 30 000 чел., из них более 25 000 чел., т. е. 83 % работают водителями, а остальные 17 % инженерно-техническими работниками и рабочими различных профессий. В республике имеется 233 автоперевозчика осуществляющие пассажирские перевозки автомобильным транспортом, в которых:

- руководителями ОсОО, АО работают 233 чел., из них по специальности – 124 (53 %), не по специальности – 109 (47 %);
- количество работающих специалистов в службе эксплуатации – 163, из них по специальности – 116 чел. (71%), не по специальности – 47 чел. (29%);

- количество работников в службе безопасности дорожного движения – 171, из них по специальности – 135 чел. (79 %), не по специальности – 36 чел. (21 %);
- количество работников по технической службе – 117, из них по специальности – 102 чел. (87 %), не по специальности – 15 чел. (13 %);
- количество требуемых автомобильных слесарей различных рабочих профессий для ОсОО, АО – 185.

Как показывает приведённый анализ, ежегодно для отрасли транспорта потребуется около 400 специалистов необходимых для работы ОсОО, АО и других организаций осуществляющие пассажирские перевозки в республике. Особенно большая потребность в специалистах высшим образованием, где на данное время 47 % руководителей работают не по специальности, 29 % и 21 % не по специальности работают в службах эксплуатации и безопасности дорожного движения, а также острая нехватка в квалифицированных рабочих профессий на автомобильном транспорте.

Поэтому одной из главных целей является обучение, подготовка и переподготовка специалистов во всех высших и средних специальных учебных заведениях имеющихся в Кыргызской Республике. Для привлечения выпускников высших и средне-технических учебных заведений, специализирующихся на подготовке кадров для автомобильной отрасли специалистов, необходимо совместно с этими учебными заведениями проводить ярмарки вакансий. Проблема потребности подготовки специалистов для организаций автомобильного транспорта затронута и в «Стратегии развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 годы», утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 6 декабря 2012 года № 318.

Вопросы образования и кадровой подготовки специалистов транспортной отрасли поднимаются и в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). В частности в ходе заседаний Совета глав государств-членов ШОС, состоявшихся 10-11 июня 2010 года в г. Ташкенте и 15 июня 2011 года в г. Астане, а также заседания Совета глав правительств (премьер-министров) государств-членов ШОС, состоявшегося 25 ноября 2010 г. в г. Душанбе главы делегаций отметили достигнутое взаимопонимание по вопросам сотрудничества в рамках ШОС в транспортной сфере. Тем самым подтвердив приоритетное внимание, которое сосредоточено на практической реализации целей и задач, в соответствии с которыми транспортными ведомствами государств-членов ШОС достигнута договоренность сотрудничать по подготовке кадров и обмену опытом с целью повышения квалификации специалистов в области транспорта и информированности по вопросам модернизации транспортных систем, способствовать проведению семинаров и курсов в сфере транспорта, в целях улучшения взаимопонимания, повышения уровня управления транспортом в государствах-членах ШОС.

В Кыргызской Республике подготовкой специалистов для отрасли автомобильного транспорта занимаются Кыргызский государственный технический университет (КГТУ) им. И. Раззакова, Кыргызско-Российский Славянский университет (КРСУ) им. Б. Ельцина, Кыргызский государственный университет строительства транспорта и архитектуры им. Н. Исанова и Бишкекский автомобильно-дорожный колледж им. К. Кольбаева и ряд других учебных заведений. Ежегодно выпускаются около 300 специалистов с высшим образованием, более 200 специалистов со средне-техническим образованием и более 600 водителей готовятся в специализированных автошколах. Стоит вопрос об усилении качества подготовки специалистов транспортной отрасли. Из вышеперечисленных вузов КГТУ им. И. Раззакова и КРСУ им. Б. Ельцина вошли в состав Международной ассоциации автомобильного и дорожного образования (МААДО), имеющей в своем составе порядка 240 вузов стран ближнего и дальнего зарубежья. В 2012 году был открыт центр МААДО в Кыргызстане. Наряду с этим при Государственном агентстве автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики действуют учебные центры в г. Бишкек, а также в 5 филиалах, расположенных в г. Баткен, Ош, Джалал-Абад, Балыкчы, Талас. В этих учебных центрах ежегодно проводятся обучение по повышению квалификации инженерно-технических специалистов и водителей. Так в 2011 году прошли повышение квалификации 36 человек (с выдачей сертификата) и 4907 человек с выдачей свидетельства, в 2012 уже 59 человек получили сертификат и 5800 свидетельство.

3.5. Консульско-визовое обслуживание

В целях осуществления международных автомобильных перевозок, въезд в Кыргызскую Республику, пребывание на ее территории и выезд из Кыргызской Республики иностранным гражданам и лицам без гражданства разрешается по действительным заграничным паспортам или документам, их заменяющим, выданным компетентными органами страны гражданства или страны постоянного проживания и удостоверяющим их личность, при наличии виз Кыргызской Республики, если иной порядок не установлен законодательством Кыргызской Республики имеждународными договорами, вступившими в установленном законом порядке в силу, участницей которых является Кыргызская Республика.

Первичная выдача всех категорий виз для въезда в Кыргызскую Республику производится в загранучреждениях, консульских пунктах, а в странах, где отсутствуют представительства Кыргызской Ре-

спублики, – в дипломатических представительствах и консульских учреждениях Российской Федерации или Республики Казахстан на основании международных договоров, вступивших в установленном законом порядке в силу, участницей которых является Кыргызская Республика с этими странами.

Министерство иностранных дел Кыргызской Республики (уполномоченное структурное подразделение – Департамент консульской службы) при оформлении виз Кыргызской Республики руководствуется Законом Кыргызской Республики «О внешней миграции», Законом Кыргызской Республики «О внешней трудовой миграции», Порядком оформления и выдачи виз Кыргызской Республики (утвержденным постановлением Правительства КР от 10.03.2009 года «ДСП»), а также иными нормативными и правовыми актами Кыргызской Республики.

В соответствии с Порядком оформления и выдачи виз Кыргызской Республики от 10.03.2009 года № 156 «ДСП» функциями выдачи виз Кыргызской Республики наделены Министерство иностранных дел Кыргызской Республики (ДКС МИД КР) и Государственная регистрационная службы при Правительстве Кыргызской Республики – ДРН ГРС (Департамент регистрации населения при ПКР).

В качестве нововведения Министерством иностранных дел Кыргызской Республики предлагается в новой редакции Порядка оформления и выдачи виз Кыргызской Республики сконцентрировать функции по всем визовым вопросам (выдача первичной визы, продление сроков действия виз) в одном государственном органе. В качестве единого государственного органа планируется определить Министерство иностранных дел Кыргызской Республики, (по аналогии с Российской Федерацией и Республикой Казахстан) с передачей всех визовых функций Министерству иностранных дел (дипломатические представительства и консульские учреждения Кыргызской Республики за рубежом). В предлагаемом варианте, загранучреждениями Кыргызской Республики будет осуществляться выдача долгосрочных виз сроком до одного года любой категории, которые Министерство иностранных дел Кыргызской Республики будет оформлять заблаговременно.

В соответствии с Положением, Государственное агентство автомобильного и водного транспорта (ГААВТ) при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, в целях проведения государственной политики в вопросах международных автомобильных перевозок, по согласованию с компетентными органами Кыргызской Республики оказывает визовую поддержку участникам международных автомобильных перевозок и осуществляет контроль за соблюдением хозяйствующими субъектами международных договоров о международном автомобильном сообщении.

Так в соответствии с договоренностью с Министерством иностранных дел Кыргызской Республики, ГААВТ оказывает содействие при открытии многоразовой водительской визы национальным автомобильным перевозчикам. При обращении водителей большегрузных автомобилей требуется нижеперечисленные документы:

1. Лицензия на осуществление международных перевозок.
2. Свидетельство о регистрации технического средства.
3. Доверенность.
4. Водительское удостоверение.
5. Заграничный паспорт водителя.

После рассмотрения соответствия всем требованиям представленных документов для осуществления международных автомобильных перевозок, ГААВТ ходатайствует об оказании визовой поддержки Департаменту консульской службы при Министерстве иностранных дел Кыргызской Республики.

3.6. Перспективы развития международного сотрудничества в области автомобильного транспорта

По принятому решению Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) о строительстве логистических центров в г. Ош (на первом этапе до 2015 г.) и в г. Бишкек (на втором этапе до 2020 г.) на сегодняшний день разработано предварительное технико-экономическое обоснование этих проектов. Стоимость одного проекта составляет около 15 млн. долларов США.

Кроме того, в рамках нового проекта ТРАСЕКА Европейского Союза «Международные логистические центры в Центральной Азии» по изучению возможности создания логистических центров в Кыргызской Республике в октябре 2009 года в г. Ашгабад достигнута договоренность выполнения ТЭО логистического центра в г. Ош за счет проекта.

В целях ознакомления с предлагаемым месторасположением, с 17 по 18 ноября 2009 года специалистами Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики совместно с Руководителем проекта господином Томасом Кеннеди, Экономистом проекта/специалистом по бизнес-планированию Аластером Клайн, Первым заместителем Губернатора Ошской области и специалистом Областной администрации было осмотрено место строительства логистического центра в г. Ош размером около 10-12 га на южной окраине города для дальнейшей совместной работы. Расположение Кыргызстана в средней части Центральной Азии с точки зрения географического положения и макроэкономики явля-

ется одним из основополагающих преимуществ, способных принести государству немалые экономические выгоды, в первую очередь за счёт реализации транзитного потенциала, использования особого положения Кыргызстана как естественного моста между Европой и Азией.

Кыргызской Республикой заключены многосторонние соглашения по международному автомобильному сообщению, в которые входят отдельные страны – члены Организации Экономического Сотрудничества (ОЭС), подписавшие Измирский Договор, (Турция, 12 марта 1977):

- Четырёхстороннее межправительственное Соглашение между Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Пакистаном о транзитных перевозках, Исламабад 9.03.95 г.
- Межгосударственное Соглашение между Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном о проведении согласованной политики в области транспорта и коммуникаций, Ташкент 5.04.96 г.
- Межгосударственное Соглашение между Азербайджаном, Грузией, Кыргызстаном, Туркменистаном и Узбекистаном о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок, Серахс 13.05.96 г.
- Трёхстороннее межправительственное Соглашение между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном о международном автомобильном сообщении, Ташкент 19.02.98 г.

В рамках ЕврАзЭС:

- Межправительственные Соглашения между Беларусью, Казахстаном, Кыргызстаном, Россией и Таджикистаном о формировании Транспортного союза, Москва 22.01.98 г.,
- Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, 25.01.2008 г.,
- о единых условиях транзита через территории государств- участников Таможенного союза, Москва 22.01.98 г.
- о международном автомобильном сообщении, Москва 24.11.98 г.
- Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС, Астана 24.03.05 г.

В рамках ОЭС:

- Рамочное Соглашение ОЭС по транзитным перевозкам, Алматы 9.05.98 г.

В рамках ТРАСЕКА:

- Основное многостороннее Соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа- Кавказ – Азия, Баку сентябрь 1998 г.

В рамках СНГ:

- Межправительственное Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики, Бишкек 9.10.97 г.
- Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузов транспортных средств на территориях государств-участников СНГ, Чолпон-Ата 16.04.04 г.
- Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок, Ялта 18.09.03 г.

В настоящее время состояние автомобильного сообщения между Кыргызской Республикой и странами ОЭС при осуществлении международных автомобильных перевозок выглядит следующим образом.

Узбекистан

Между Кыргызстаном и Узбекистаном подписано межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении от 4 сентября 1996 года, которое предусматривает безразрешительную систему перевозок грузов и пассажиров, как в двухстороннем сообщении, так и транзитом по территориям обоих государств. В основном это соглашение выполнялось обоими государствами.

Однако узбекской стороной в одностороннем порядке с 1999 года были закрыты регулярные пассажирские маршруты, связывавшие Ошскую и Жалалабатскую области с соседними областями Узбекистана и автобусный маршрут Бишкек – Ташкент – Бишкек. Взымаются страховые платежи, несмотря на наличие страховых полисов у кыргызских автоперевозчиков. Производят закрытие или ограничение пропуска или маршрутов проезда транспортных средств без предварительного оповещения об этом кыргызской стороны. Не пропускают на территорию Узбекистана кыргызские автотранспортные средства, перевозящие грузы в/из третьих стран.

При этом запрет въезда на территорию Узбекистана распространяется только на транспортные средства, управляемые гражданами Кыргызской Республики. В то время как транспортные средства других государств, а также автотранспорт, зарегистрированный в Кыргызстане, но управляемый иностранным гражданином, беспрепятственно пропускается узбекскими официальными контролирующими органами через кыргызско-узбекскую государственную границу. В этой связи кыргызские автомобильные перевозчики вынуждены выполнять грузоперевозки в Турцию и Иран, используя другие транспортные коридоры, проходящие через Казахстан и Россию и предусматривающие пользование морским паромом

для переправы автотранспортных средств, что приводит к увеличению времени в пути и соответственно росту транспортных издержек.

Казахстан

Между Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан подписаны межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении, в г. Астане 25.12.03 г. И Межправительственное Соглашение о транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров через территорию Республики Казахстан, Бишкек 26.03.04 г.

Проблема в том, что основные международные автоперевозки выполняются в Россию транзитом через Казахстан, где до настоящего времени не устранены дорожные барьеры в виде неофициальных сборов контролирующими органами на внутренних постах.

Туркменистан

Между Кыргызстаном и Туркменистаном имеется межправительственное соглашение о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении от 29 ноября 1995 года, в котором предусматривается разрешительная система перевозок грузов и пассажиров в двустороннем и транзитном сообщении.

Согласно статьи 6 этого соглашения компетентные органы обеих Сторон согласовывают между собой количество разрешений на перевозки и обмениваются ими.

Однако, Туркменская сторона не выполняет положение этой статьи и отказывается производить обмен бланками разрешений ссылаясь, что разрешения на въезд в Туркменистан и следование транзитом по его территории автоперевозчики могут получить без ограничений на границе Туркменистана. В связи с этим разрешительная система между нашими государствами не действует. Постановлением Президента Туркменистана от 7 июля 2000 года за № 4746 установлены «Ставки сборов и платежей, взимаемых с владельцев автотранспортных средств иностранных государств при въезде в Туркменистан и следовании транзитом по его территории». Так с одного грузового автотранспортного средства взимается от 100 до 150 долларов США.

Исламская Республика Иран

Между Кыргызской Республикой и Исламской Республикой Иран подписано межправительственное Соглашение о международных автоперевозках от 22 июня 1993 года, которое предусматривает разрешительную систему перевозок грузов при транзитном проезде по территориям Договаривающихся Сторон, а также при перевозках грузов в/из третьих стран. Меморандумом между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Исламской Республики Иран о порядке транзита, подписанного 21 октября 1993 года в Бишкеке, предусмотрено, что Стороны предоставляют друг другу возможность свободного транзита грузов и пассажиров через территории Договаривающихся Сторон. Однако, даже при наличии бланков разрешений на территории Ирана таможенными органами ИРИ взимаются сборы в размере 75 долларов США с каждого автотранспортного средства.

Республика Таджикистан

Между Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан подписано межправительственное Соглашение о развитии и совершенствовании международных автомобильных сообщений от 6 мая 1998 года предусматривающее безразрешительную систему перевозок. Взаимоотношения регулируются в соответствии с этим соглашением и проблем на сегодняшний день нет.

Турция

Взаимоотношения Кыргызстана и Турции в области автомобильного транспорта регулируется Соглашением по международному автомобильному сообщению между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Республики Турции подписанного 23.12.1991 года. На сегодняшний день проблем в области автомобильного транспорта с Турцией не имеется.

Азербайджан

С Азербайджаном подписано межправительственным Соглашением об основных принципах взаимоотношений в области транспорта от 23.02.93 г., предусматривающее разрешительную систему перевозок.

В настоящее время из-за отсутствия грузов с обеих сторон перевозки автомобильным транспортом пока не осуществляются.

Пакистан

Между Кыргызстаном и Пакистаном подписано межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении от 11.12.1994 года. Однако, в связи с тем, что с Китайской Народной Республикой нерешён вопрос транзитного проезда автотранспортных средств через их территорию, перевозки между обоими государствами не осуществляются.

Кыргызстан

В Кыргызстане применяется принцип бесплатного проезда без взимания каких-либо сборов или ограничений маршрутов движения. Транспортные барьеры и бюрократические формальности не имеют ярко выраженного характера, за исключением санкций за нарушение требований и положений двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении:

- за въезд и транзит иностранных автотранспортных средств государств, с которыми перевозки осуществляются на разрешительной основе (кроме автотранспорта КНР) по территории Кыргызской Республики без кыргызских бланков разрешений (реализуются эти бланки разрешений стоимостью 50 долларов США);
- за перевозку грузов без бланков разрешений с территории Кыргызской Республики на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию Кыргызской Республики взимаются сборы в размере 250 долларов США, а для автоперевозчиков Ирана – 1000 долларов США.

3.7. Формирование благоприятного инвестиционного и налогового климата в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

Оценка доступности инвестиционного фонда в транспортном секторе Кыргызской Республики определяемые исследованием международных организаций подразделяют на 2 категории: инвестиции по инициативе государства и инвестиции при участии частного сектора. Финансовые средства, необходимые для предлагаемых инвестиций по инициативе государства являются традиционным способом инвестирования транспортного сектора.

Кыргызская Республика на сегодняшний день нуждается в сравнительно больших инвестициях в транспортный сектор в целом и в восстановлении дорог, также как и в их техническом обслуживании даже на минимальном уровне в силу своих географически неблагоприятных условий и геологических особенностей, крутой горной местности, большой высоты, сурового климата и т. д. В среднем стоимость на восстановление или строительство дорог по приемлемым стандартам в Кыргызстане намного выше, чем стоимость восстановления и строительства дорог на плоской местности на малой высоте.

Финансовое положение Кыргызской Республики в настоящее время является устойчивым, и не находится в опасном положении, однако стабильность макроэкономики будет под угрозой без финансовой помощи со стороны международного сообщества. Это означает, что заимствования в больших объемах у международных финансовых институтов не представляются возможными, но в разумных объемах они помогут замедлить дефицит бюджета в дальнейшем.

Это означает, что крупные проекты развития инфраструктуры могут быть или их лучше реализовать путем использования частных инвестиций. В связи с историческим путем Кыргызстана на сегодняшний день, число местных частных инвесторов, имеющих финансовые возможности, а также возможности финансового управления, весьма ограничено, следовательно, источник частных инвестиций может быть ограничен региональными или международными организациями.

21 января 2013 года, Президент Кыргызской Республики Алмазбек Атамбаев подписал Указ «О Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы». В соответствии с данной Стратегией стоимость капитальных вложений в транспортную отрасль Кыргызской Республики в 2013-2017 гг. составит порядка 524 миллионов долларов.

Таблица 3.1

Инвестиционные проекты в сфере транспорта (2013-2017 гг.)

Наименование проекта	Общая оценочная стоимость	Единица измерения	Срок реализации
Строительство и реконструкция дорог города Бишкек (10 объектов)	30	млн. долл.	2013
Закупка автодорожной техники и оборудования: Автогрейдеры – 43 ед. Автопогрузчиков – 20 ед. Асфальтобетонные заводы – 3 ед. Бульдозеры – 3 ед.	9,6	млн. долл.	2013

Наименование проекта	Общая оценочная стоимость	Единица измерения	Срок реализации
Обеспечение реабилитации автодороги Тараз –Талас – Суусамыр (с 75 по 105 км), (Фаза III)	22,075	млн. долл.	2013-2016
Обеспечение реабилитации автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт (9-272 км, 272-365 км, 365-539 км)	154,1	млн. долл.	2013-2016
Обеспечение реабилитации автодороги Ош – Баткен – Исфана (с 10-28 км, 108-123 км, 220-232 км, 232-248 км, 248-360 км)	148,2	млн. долл.	2013-2017
Реализация проекта реабилитации автодороги Исфана – Сулюкта – Худжант (до границы с Республикой Таджикистан), (с 360 по 404 км)	40	млн. долл.	2015-2016
Обеспечение реабилитации автодороги Бишкек – Ош, (Фаза IV)	120	млн. долл.	
Итого	523,975	млн. долл.	

Также в рамках Стратегии предполагается реализация проекта «Развитие производственно-логистического комплекса «Дордой» и «Кара-Суу» на общую стоимость порядка 40 миллионов долларов. Предполагаемый срок реализации проекта 2014-2015 гг.

3.8. Перспективы развития международных транспортных коридоров, логистики и мультимодальных перевозок грузов

Мультимодальные перевозки - это эффективное сочетание возможностей морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. Такие перевозки позволяют оперативно и экономично доставлять грузы по всему миру.

Мультимодальные перевозки особенно актуальны на межконтинентальных направлениях, когда необходим доступ в удаленные точки мира, где один вид транспорта просто бессилён. В то же время эксплуатационные расходы по мультимодальному транспортному коридору могут быть относительно низкими вследствие значительного сокращения количества контролирующих операций на границах в сравнении со стандартными перевозками грузовым автотранспортом.

Таблица 3.2

Сравнительные логистические характеристики основных видов транспорта

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Железнодорожный	Высокая провозная и пропускная способность. Высокая регулярность перевозок. Относительно низкие тарифы. Значительные скидки для транзитных отправок. Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.	Ограниченное число перевозчиков. Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. Высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок. Низкая доступность к конечным точкам продаж. Недостаточно высокая сохранность грузов.
Автомобильный	Высокая доступность. Возможность доставки груза «от двери до двери». Высокая маневренность. Высокая скорость доставки. Возможность использования различных маршрутов и схем перевозок. Возможность отправки груза малыми партиями.	Низкая производительность. Относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния. Зависимость от погодных и дорожных условий. Недостаточная экологичность. В условиях СНГ высокая зависимость от нефизических барьеров, особенно при пересечении границ, что сказывается и на скорости доставки и на себестоимости доставки.

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Воздушный	Наивысшая скорость доставки грузов. Высокая сохранность груза. Наиболее короткие маршруты перевозок.	Недостаточная географическая доступность. Зависимость от погодных условий. Габаритные ограничения и требования к безопасности грузов и перевозки. Высокая себестоимость перевозок. Высокая капиталоемкость.

По оценкам экспертов, в настоящее время около 80 % всех китайских экспортных грузов по стоимости и 60 % по весу относятся к категории контейнеропригодных. Все эти грузы идеально подходят для перевозки автомобильным транспортом. В то же время автомобильный транспорт позволит развивать альтернативные маршруты доставки товаров из Китая в Европу, существенно снизить время товаров в пути, а также реализовать эффективные логистические схемы доставки «от двери до двери».

Автодороги Ош – Сары-Таш – Иркештам и Бишкек – Нарын – Торугарт обеспечивают транзитное движение через территорию Кыргызской Республики, являются потенциально важными международными транспортными коридорами и формируют основной объем поступлений в бюджет в виде таможенных сборов, взимаемых за перевозку грузов и проезд грузового транзитного транспорта.

В настоящее время при поддержке международных финансовых институтов начаты восстановительные работы на всем протяжении автодороги Ош – Сары-Таш – Иркештам. Завершение проекта планируется в 2013 году. По автодороге Бишкек – Нарын – Торугарт начаты строительные работы на участке с 400 по 539 км. Восстановление данных транспортных коридоров окажет положительное влияние на экономическую ситуацию в Кыргызской Республике и Китайской Народной Республике путем улучшения транспортных условий и облегчения движения транспортных потоков, товаров и пассажиров, увеличения объема торговли между Кыргызстаном и КНР.

Программа Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это партнерство 10 стран и 6 многосторонних институтов, работающих с целью продвижения развития через сотрудничество, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Посредством продвижения и содействия региональному сотрудничеству в приоритетных областях транспорта, содействия торговле, торговой политики и энергетики, ЦАРЭС помогает странам Центральной Азии и соседним странам реализовать свой огромный потенциал во все больше интегрирующейся Евразии. Программа является инициативным фасилитатором практических региональных проектов, основанных на результатах, и инициатив в области политики, важных для расширения торговли и устойчивого развития. С 2001 года Программа мобилизовала более \$ 13 миллиардов инвестиций в секторы транспорта, торговли и энергетики 10 стран ЦАРЭС Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Казахстан, Узбекистан, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Кыргызскую Республику. Страны ЦАРЭС, вместе с автономными регионами Внутренняя Монголия и Синьцзян КНР, занимают более 8,4 млн. км² пустынных и полупустынных равнин и травянистых степей, перемежающихся горными хребтами и немного плодородными долинами. Они являются одними из самых редко населенных стран и территорий в мире, их общее население составляет примерно 135 млн. человек, разбросанных на обширной территории со средней плотностью в 15,5/ км². Среди этих стран плотность населения составляет от 99,1/км² и 61,2/км² в Азербайджане и Узбекистане до 5,9/км² и 1,7/км² в Казахстане и Монголии, соответственно.



Рис. 3.7. Карта стран-участниц Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)

Шесть многосторонних институтов-партнеров Программы – это Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития ООН (ПРООН), а также Всемирный банк.

Так как реинтеграция Евразийского континента набирает скорость, страны ЦАРЭС находятся в положении, когда они могут получить существенные выгоды. Учитывая быструю экономическую экспансию Китайской Народной Республики и Японии на востоке, Российской Федерации на севере и Индии и Пакистана на юге, существует реальный и растущий спрос на улучшенные сообщения между Европой и Азией. Этот импульс предоставляет странам ЦАРЭС беспрецедентную возможность для возникновения в качестве центра торговли и коммерции, для достижения более высоких уровней экономического роста и для сокращения бедности. Ни одна из экономик региона в отдельности не будет способна полностью воспользоваться этой возможностью. Но все они получают выгоды от совместной работы и работы со своими соседями, чтобы использовать их сильные стороны во благо совместного прогресса.

Улучшенные сообщения, эффективное совместное использование природных ресурсов, сокращенное время транзита и ясные, последовательные торговые режимы принесут большие дивиденды. Исследование Азиатского банка развития «Центральная Азия: картирование будущих перспектив до 2015 года» предполагает, что увеличенное региональное сотрудничество, наряду с основными экономическими реформами, может помочь увеличить вдвое доходы на душу населения в регионе ЦАРЭС в течение десятилетия. Как результат, уровень бедности может снизиться с более чем 40% до 25% или ниже к 2015 году. Это является сильным фактором мотивации для большего регионального сотрудничества и для Программы ЦАРЭС.

Коридоры ЦАРЭС связывают основные экономические центры региона друг с другом, и связывают регион с другими Евразийскими рынками. План действий для реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС представляет собой активный инвестиционный план с целью модернизации шести коридоров в соответствии с международными стандартами к 2017 году. Это приведет к значительным и измеримым улучшениям при осуществлении внутрирегиональной, межрегиональной и транзитной торговли. Более эффективная торговля будет оказывать поддержку развитию бизнеса, созданию рабочих мест и сокращению бедности. Коридоры были отобраны на основе оценки пяти факторов:

- Существующий объем перевозок
- Перспектива экономического роста и роста объема перевозок
- Возможности для увеличения связанности между экономическими и населенными центрами
- Потенциал для сокращения задержек и других препятствий
- Экономическая и финансовая устойчивость

Каждый коридор улучшит доступ для стран ЦАРЭС как минимум к двум крупным Евразийским рынкам.

Коридоры ЦАРЭС

Коридор 1: Европа – Восточная Азия

Коридор 2: Средиземноморье – Восточная Азия

Коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 4: Российская Федерация – Восточная Азия

Коридор 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия



Рис. 3.8. Транспортные коридоры ЦАРЭС

Автомобильная дорога Бишкек – Нарын – Торугарт международного значения, в рамках ЦАРЭС дороге присвоен код коридора: ЦАРЭС 1 – Европа – Восточная Азия.

Данная автомобильная дорога проходит по территории Чуйской, Иссык-Кульской и Нарынской областей и обеспечивает связь с соседними странами – Казахстаном, Китаем и далее по Каракорумскому шоссе с Пакистаном и Индией с выходом к Индийским портам. Общая протяженность 539 км. На данное время завершена реабилитация 168 км, в 2013 году будет завершено 120 км. И в 2014 году 209 км. Реабилитация реализуется по участкам в соответствии с финансовыми средствами, выделяемым соответствующими международными донорами.

Принимаемые меры по улучшению состояния данной автодороги необходимо рассматривать как одну из приоритетных в рамках развития регионального сотрудничества в Центрально-азиатском регионе.

Учитывая строительство в перспективе железнодорожного маршрута, соединяющего через территорию Кыргызстана Китай и Узбекистан, улучшение состояния автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт будет являться неотъемлемой частью развития транспортной инфраструктуры региона и будет играть значительную роль в осуществлении перевозок автотранспортом.



Рис. 3.9. Участок автодороги «Бишкек-Нарын-Торугарт»

Активно проходит реабилитация участка автодороги «Ош – Сарыташ – Иркештам», который обеспечит надежное транспортное сообщение между КНР, Кыргызстаном и Таджикистаном с выходом на Афганистан и Пакистан, а также будет содействовать более устойчивому социально-экономическому развитию посредством увеличения транзитных перевозок грузов и пассажиров.

Общая протяженность автодороги Ош – Сарыташ – Иркештам 258 км. На данное время завершена реабилитация 189 км. Полное завершение проектов намечается к началу 2013 г. с завершением реабилитации 69 км автодороги.



Рис. 3.10. Развитие автотранспортного маршрута «Ош - Сарыташ - Иркештам - Кашгар»

Дорожный коридор КНР-Кыргызстан-Таджикистан, протяженностью примерно 550 км, является основной транспортной артерией для двух стран, не имеющих выхода к морю - Кыргызской Республики и Республики Таджикистан, для ведения торговли с КНР. Она также составляет неотъемлемую часть региональной дорожной сети в Центральной Азии, которая связывает Кыргызскую Республику, КНР, Таджикистан, Афганистан, Узбекистан и Туркменистан. В более широком смысле она является частью Азиатской дорожной сети, связывающей, через Афганистан, океанские порты Ирана и Пакистана с Казахстаном и Российской Федерацией.

Для практической реализации проектного участка автодороги Сарыташ-Карамык привлечены средства Азиатского Банка Развития в размере 48,6 млн. долл. США.

Проект начат в сентябре 2008 года и завершение указанного проекта было намечено на ноябрь 2012 года.



Рис. 3.11 Участок автодороги Сарыташ-Карамык

Общая протяженность автомобильной дороги Тараз – Талас – Суусамыр составляет 199 км, из них 75 км завершено, а остальные 124 км планируется завершить в 2013-2015 гг. В настоящее время для её полной реализации ведутся переговоры соответствующими международными донорами. Данная автодорога имеет выход к центральной магистрали связывающей север и юг страны, а также ведет в Республику Казахстан и соединяет сельскохозяйственные районы Таласской области со столицей г. Бишкеком и индустриально-развитыми областями – Чуйской, Джалал-Абадской и Ошской. В условиях интенсивного развития международной торговли, которая является одним из главных показателей экономического роста Кыргызстана реконструкция автодороги – это один из важнейших компонентов развития данного региона. Также данная дорога является единственным независимым транспортным коридором для населения Таласской области Кыргызской Республики.



Рис. 3.12 Участок автодороги Тараз – Талас – Суусамыр

Ведется активная реабилитация автодороги Ош – Баткен – Исфана. Общая протяженность автодороги составляет 360 км. Привлечение инвестиционных ресурсов для реабилитации и реконструкции участков автодороги Ош – Баткен – Исфана, в том числе участков в обход анклавов и территорий сопредельных государств осуществляется на основе Закона КР «О приоритете Проекта реабилитации дороги Ош – Баткен – Исфана в Кыргызской Республике». В первую очередь, реализация данного проекта направлена на решение проблем, связанных с пересечением территорий и анклавов сопредельных государств, что обеспечит транспортную независимость Кыргызской Республики, непрерывную и постоянную связь с регионами, способствует сокращению бедности. Учитывая актуальность проекта реабилитации автодороги Ош – Баткен – Исфана для социально-экономического развития региона Кыргызской Республики, были проведены переговоры с различными международными донорами. В настоящее время завершена реабилитация 28 км, в 2012-2013 году планируется завершить еще 125 км.

3.9. Перспективы совершенствования технического регулирования на автомобильном транспорте Кыргызской Республики

В целях исполнения требований Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах» и проведения трансформации ведомственных актов в решения Правительства Кыргызской Республики, Министерством внутренних дел Кыргызской Республики переработаны ряд принятых до настоящего времени нормативных правовых актов, по своему содержанию и требованиям несоответствующих задачам и функциям, возложенным на Главное управление безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Кыргызской Республики, в том числе и приказ МВД Кыргызской Республики № 107 от 17.04.2000 года «Об утверждении технических требований к легковым автомобилям и прицепах, изготовленным в индивидуальном порядке», а также требования приказа МВД Кыргызской Республики № 155 от 15.02.2011 года «Об утверждении Наставления по техническому надзору ГУБДД МВД Кыргызской Республики», в части касающейся порядка проведения переоборудования автотранспортных средств и прицепов к ним.

В данное время как физические, так и юридические лица в целях выгодного и эффективного использования автотранспортных средств, вынуждены переоборудовать свои транспортные средства, или менять агрегаты и детали на них и использовать данные технические средства не только на территории Кыргызской Республики, но и в других государствах как ближнего так и дальнего зарубежья.

Следовательно, вышеуказанные изменения должны осуществляться в соответствии с едиными требованиями к техническому состоянию автотранспортных средств.

В большинстве случаев техническая неисправность или несоответствие деталей и агрегатных параметров транспортных средств являются причиной возникновения дорожно-транспортных происшествий и вызывают немало претензий со стороны служб дорожной безопасности соседних государств.

22 мая 2004 года принят Закон Кыргызской Республики «Об основах технического регулирования в Кыргызской Республике», который устанавливает правовые основы в области разработки, принятия, применения и исполнения обязательных и добровольных требований к продукции, процессам (методам) производства, хранения, перевозки, реализации, эксплуатации и утилизации, оценки соответствия. На основании данного закона Кыргызской Республики 29 мая 2009 года № 178 принят Закон Кыргызской Республики «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств» (в редакции Закона КР от 18.05.2012 года № 61), который устанавливает минимальные требования к безопасности наземных транспортных средств и их компонентов и имеет целью обеспечить максимальное соответствие требований технических регламентов Кыргызской Республики международным требованиям и практике в области безопасности наземных транспортных средств. В свою очередь наземное транспортное средство-это транспортное средство, передвигающееся по наземной поверхности и предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, включая трактора и самоходные технологические машины. К наземным транспортным средствам не относятся транспортные средства, передвигающиеся по железной дороге, а также транспортные средства с электрическим приводом, получающие энергию от стационарного источника питания (троллейбусы).

На основании вышеизложенного, Министерством внутренних дел Кыргызской Республики, с учетом требований Законов Кыргызской Республики «Об Общем техническом регламенте Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств» (№ 178 от 29 мая 2009 года), «Об основах технического регулирования в Кыргызской Республике» (№ 67 от 22 мая 2004 года), а также Соглашения «Об основах гармонизации технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества», подписанного 24 марта 2005 года в городе Астана, был разработан проект технического регламента «О безопасности единичных транспортных средств и транспортных средств, в конструкцию которых внесены изменения». Целью проекта технического регламента является защита жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального

имущества, охраны окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений, предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей. Также проект технического регламента устанавливает минимальные требования безопасности к колесным транспортным средствам, независимо от места их изготовления, при их выпуске в обращение и нахождении в эксплуатации на территории Кыргызской Республики.

В настоящее время находится в разработке проект технического регламента Кыргызской Республики «О безопасности автомобильного бензина, дизельного топлива и мазута». Технический регламент распространяется на выпускаемые в оборот (обращение) и находящиеся в обороте (обращении) на территории Кыргызской Республики автомобильный бензин, дизельное топливо и мазут. Настоящий технический регламент Кыргызской Республики устанавливает требования к топливу в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды, предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей (пользователей) относительно его назначения и безопасности.

Заключение

21 января 2013 года, Президент Кыргызской Республики Алмазбек Атамбаев подписал Указ «О Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы».

В этом стратегическом документе (далее Стратегия) определены ключевые направления государственной политики в области дальнейшей реализации реформ и развития стратегических отраслей Кыргызской Экономики, в том числе транспорта. Опора на собственные возможности будет являться каркасом для долгосрочного динамичного развития. Главными результатами реализации экономической Дорожной карты развития Кыргызстана должны стать: выведение экономики на стабильный и устойчивый путь развития, создание новых рабочих мест и повышение уровня жизни кыргызстанцев и, соответственно, укрепление кыргызской государственности и национальной безопасности страны. Другими важнейшими приоритетами, проводимой в 2013-2017 годы работы, должны стать обеспечение надежной защиты фундаментальной основы экономики – частной собственности, существенное снижение уровня коррупции и повышение доверия населения к государству.

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. Исходя из проблем, связанных с критическим состоянием дорожной сети, пассажирских и авиаперевозок, которое сегодня уже не соответствует современным требованиям, а объем пассажирских, грузовых и авиационных перевозок, напротив, ежегодно возрастает до 10 % в год, стратегическим целевым направлением развития будет повышение транспортного транзитного потенциала страны для улучшения доступности населения к рынкам товаров и услуг.

Для достижения поставленной цели, согласно Стратегии, необходимо решение следующих главных задач:

- 1) реабилитация пяти маршрутов автомобильных дорог, представляющих собой международные транспортные коридоры;
- 2) сохранение и улучшение внутренней сети автомобильных дорог с твердым покрытием;
- 3) обеспечение транспортной независимости страны;
- 4) создание транспортного хаба на территории страны.

Принимая во внимание, что основным видом транспорта, используемым в Кыргызской Республике, является автомобильный транспорт, 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.

Меры политики в сфере развития транспортных услуг целом будут 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 первой задачи 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. Кыргызская Республика является активным участником данной программы и намерена инициировать регулятивные реформы, параллельно сохраняя и улучшая участки региональной дорожной инфраструктуры. Необходимо реабилитировать следующие пять международных транспортных коридоров:

1. Суусамыр – Талас – Тараз (протяженность 199 км);
2. Бишкек – Нарын – Торугарт (протяженность 539 км);
3. Ош – Баткен – Исфана (протяженность 385 км);
4. Каракол – Тюп – Кеген (протяженность 76 км);
5. Баткен – Исфана – Сулюкта (протяженность 120 км).

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

- 1) восстановить слой износа автодорог с асфальтобетонным покрытием на протяжении свыше 300 км;
- 2) произвести капитальный ремонт не менее 150 км автодорог с укладкой асфальтобетонного покрытия;
- 3) ежегодно предусматривать из республиканского бюджета до 250,0 млн. сомов на закупку дорожно-строительной техники и оборудования, достигнув за пять лет 50 % уровня механизации;
- 4) ввести акцизный налог на ГСМ для финансирования дорожной инфраструктуры.

В целях обеспечения сохранности автомобильных дорог Стратегией предусматривается усиление транспортного контроля по регулированию допустимых весовых и габаритных параметров. В рамках этого мероприятия планируется разработка и принятие нормативных правовых актов по запрету въезда на территорию Кыргызской Республики автотранспортных средств, превышающих весовые и габаритные параметры (осевые нагрузки) в соответствии с Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ.

Решение задачи 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 четвертой и пятой задач во втором квартале 2013 года будет разработано ТЭО строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, что позволит в дальнейшем приступить непосредственно к процессу строительства железной дороги. Также будет подготовлено ТЭО строительства железнодорожной ветки, соединяющей север и юг страны. Будет проведена реконструкция и модернизация аэропортов «Манас», «Ош», «Иссык-Куль» и создание на их базе авиатранспортного хаба.

Реализация вышеописанных задач Стратегии, в условиях наметившегося уверенного роста предпринимательской активности автоперевозчиков Кыргызской Республики, является надежной предпосылкой дальнейшего усиления роли автотранспорта в развитии экономики страны.

Приложение 1.

Закон Кыргызской Республики о транспорте

(В редакции Законов КР от
1 августа 2003 года N 169, 7 февраля 2005 года N 15,
6 февраля 2006 года N 36, 15 июля 2006 года N 111,
19 июля 2006 года N 124, 10 октября 2012 года N 170)
(извлечение)

Раздел 1. Общие положения

Раздел 2. Система государственного регулирования и управления деятельностью транспорта

Раздел 3. Основные положения деятельности транспорта

Раздел 4. Безопасность и ответственность на транспорте

Раздел 5. Заключительные положения

Настоящий Закон определяет основы правовой, экономической и организационной деятельности транспорта Кыргызской Республики.

Раздел 1

Общие положения

Статья 1. Законодательство о транспорте

Отношения, связанные с деятельностью транспорта Кыргызской Республики, регулируются настоящим Законом и другими действующими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики.

Условия перевозок, порядок использования транспортных средств, обеспечения безопасности движения, соблюдения правил охраны труда, противопожарной безопасности и санитарных норм определяются нормативными актами, действующими на соответствующих видах транспорта, утверждаемыми в установленном порядке и являющимися обязательными для всех участников транспортных отношений.

Раздел 2

Система государственного регулирования и управления деятельностью транспорта

Статья 5. Государственное регулирование работы транспорта

Государственное регулирование работы транспорта осуществляется путем разработки единой государственной политики в области развития всех видов транспорта, правового обеспечения, лицензирования, налогообложения, кредитования, финансирования и ценообразования, осуществления инвестиционной, единой социальной и научно-технической политики, контроля за исполнением транспортными предприятиями и перевозчиками законодательства Кыргызской Республики.

Статья 6. Лицензирование видов деятельности и услуг транспортного комплекса

Деятельность, связанная с осуществлением работ и услуг транспортного комплекса, производится на основе специального разрешения (лицензии).

Срок действия лицензии на транспортную деятельность и услуги, обеспечивающие транспортный процесс, устанавливается:

- на пассажирские перевозки - на 1 год;
- на грузовые перевозки - на 3 года;

(абзац четвертый утратил силу в соответствии с Законом КР от 10 октября 2012 года N 170)

- на прием и выпуск воздушных судов гражданской авиации, перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, груза и почты, техническое обслуживание воздушных судов и их оборудования, осуществляемые на территории Кыргызской Республики, - на 2 года;

(В редакции Законов КР от 1 августа 2003 года N 169, 10 октября 2012 года N 170)

Раздел 3

Основные положения деятельности транспорта

Статья 9. Перевозка грузов, пассажиров, багажа, осуществление транспортно-экспедиционных услуг

Условия перевозки грузов, пассажиров, багажа, осуществления транспортно-экспедиционных операций и ответственность сторон по перевозкам и транспортно-экспедиционным операциям определяются Гражданским кодексом Кыргызской Республики, иными нормативными правовыми актами.

Статья 10. Прямое смешанное сообщение

Железнодорожный, водный и автомобильный транспорт могут организовывать систему прямых смешанных сообщений.

Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении устанавливается государственным органом управления транспорта.

Статья 11. Транзитные перевозки грузов и пассажиров

Транзитные перевозки грузов и пассажиров через территорию Кыргызской Республики осуществляются по дорогам, трассам и воздушным путям, открытым для межгосударственных сообщений в соответствии с законодательством Кыргызской Республики, международными соглашениями и договорами.

Раздел 4

Безопасность и ответственность на транспорте

Статья 12. Требования к транспортным средствам

Транспортные средства должны соответствовать требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, устанавливаемым международными и государственными стандартами и техническими условиями, а также быть зарегистрированными в установленном порядке.

(В редакции Закона КР от 19 июля 2006 года № 124)

Статья 14. Ответственность перевозчика

Перевозчик обеспечивает сохранность грузов, багажа и почты с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю.

Соглашения перевозчика с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении ответственности недействительны, за исключением случаев, предусмотренных законодательными актами Кыргызской Республики.

Перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза, возмещает причиненный по его вине ущерб юридическим и физическим лицам в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

Перевозчик несет имущественную ответственность за причинение вреда, возникшего вследствие смерти или повреждения здоровья пассажира при перевозке, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего или непреодолимой силы природы.

Другими законодательными актами Кыргызской Республики могут предусматриваться и иные виды ответственности.

Статья 15. Обеспечение безопасности и экологических норм на транспорте

Транспортные предприятия и перевозчики обязаны обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность движения транспортных средств, а также охрану окружающей среды.

Территории станций, пристаней, аэропортов, автотранспортных предприятий, а также железнодорожные линии и водные пути, на которых осуществляется движение транспортных средств и погрузочно-разгрузочные работы, являются зонами повышенной опасности. Правила нахождения в зоне повышенной опасности и проведения в ней работ устанавливаются Правительством Кыргызской Республики.

Нарушение указанных правил влечет за собой ответственность в порядке, предусмотренном законодательством Кыргызской Республики.

Охрана и сопровождение опасных грузов по перечню, утвержденному Правительством Кыргызской Республики, обеспечиваются отправителями или получателями грузов на всем пути следования в соответствии с нормативными актами.

Грузоотправители и грузополучатели, осуществляющие перевозку взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных, ядовитых и других опасных грузов, обязаны гарантировать безопасность их перевозки, иметь средства и мобильные подразделения, необходимые для предупреждения аварийных ситуаций при перевозке грузов, а также ликвидации последствий аварий.

Перевозчики обязаны осуществлять все необходимые меры по охране окружающей среды, воздушного бассейна, водоемов, земель и рациональному использованию природных ресурсов. За ущерб, причиненный окружающей среде, перевозчики несут ответственность в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

Запрещается проектирование и строительство транспортных предприятий на площадях, где залегают полезные ископаемые, и размещение в местах их залегания подземных сооружений. В исключительных случаях они допускаются по разрешениям специально уполномоченных органов геологии и охраны недр.

Транспортные предприятия обязаны планировать и осуществлять организацию и финансирование природоохранных мероприятий, вести производственный и ведомственный контроль в области охраны окружающей среды и недр, иметь в обязательном порядке экологические паспорта.

Статья 16. Транспортное страхование

Пассажиры при пользовании транспортом могут быть застрахованы в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

Страхование по международным перевозкам осуществляется в соответствии с международными договорами и конвенциями, участником которых является Кыргызская Республика.

Виды и условия, а также порядок добровольного страхования грузов определяются соглашением сторон.

Статья 17. Обеспечение транспортной безопасности

Транспортные предприятия и перевозчики, осуществляющие прием, выпуск или обслуживание транспортных средств, обязаны принимать меры по защите транспорта от незаконного вмешательства в его деятельность в соответствии с правилами транспортной безопасности.

Защита транспорта от незаконного вмешательства в его деятельность обеспечивается:

- предотвращением доступа посторонних лиц к транспорту;
- охраной транспортных средств на стоянках, исключающей возможность проникновения в транспортные средства посторонних лиц;
- исключением возможности незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке транспортом;
- введением особых мер предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов, обеспечивающих их перевозку в багаже в разряженном состоянии, в изолированных от пассажиров отсеках транспортных средств;
- осуществлением специальных досмотров, если это допущено законодательными актами о транспорте; оснащением транспортных средств техническими устройствами, обеспечивающими безопасную работу транспорта, а также исключающими противоправное использование транспортного средства;

- специально разработанными органом государственного управления транспортом нормативными правовыми актами, включающими меры предосторожности, технические нормы и правила безопасности при перевозке взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и предметов, а также меры противодействия незаконному вмешательству в деятельность транспорта, обеспечивающие транспортную безопасность.

Раздел 5

Заключительные положения

Статья 19. Межгосударственные отношения в области транспорта

Орган государственного управления транспортом Кыргызской Республики представляет интересы республики в межгосударственных отношениях в области транспорта с правом заключения соглашений и договоров в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

Транспортные предприятия могут в соответствии с законодательством Кыргызской Республики развивать внешнеэкономическое сотрудничество с юридическими и физическими лицами других государств и осуществлять экспорт (импорт) продукции, работ и услуг.

Если международным, межгосударственным договором установлены иные правила, чем те, которые содержатся в настоящем Законе, то применяются правила соответствующего договора.

Статья 20. О введении в действие настоящего Закона

1. Настоящий Закон вступает в силу с момента опубликования.

Опубликован в газете «ЭркинТоо», 17 июля 1998 года, N 93-94

Президент Кыргызской Республики А.Акаев

Принят Законодательным собранием

Жогорку Кенеша Кыргызской Республики 16 июня 1998 года

Приложение 2.

Закон Кыргызской Республики – Технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств

(В редакции Закона КР от 18 мая 2012 года № 61)
(извлечение)

Настоящий Технический регламент (далее - Регламент) разработан в соответствии с Законом Кыргызской Республики «Об основах технического регулирования в Кыргызской Республике», устанавливает минимальные требования к безопасности наземных транспортных средств и их компонентов (далее - наземные транспортные средства) и имеет целью обеспечить максимальное соответствие требований технических регламентов Кыргызской Республики международным требованиям и практике в области безопасности наземных транспортных средств.

Статья 1. Сфера применения

Настоящий Регламент действует в отношении наземных транспортных средств, указанных в статье 2 настоящего Регламента, и выпускаемых, ввозимых или используемых на территории Кыргызской Республики, за исключением наземных транспортных средств, предназначенных для использования в оборонных целях или относящихся к объектам, составляющим государственную тайну, а также случаев, когда наземные транспортные средства перевозятся транзитом через территорию Кыргызской Республики.

Статья 9. Регистрация

Все наземные транспортные средства, выпускаемые, ввозимые и эксплуатирующиеся в Кыргызской Республике, подлежат государственной регистрации в соответствующем реестре наземных транспортных средств Кыргызской Республики, за исключением случаев, когда таковые перевозятся транзитом через территорию Кыргызской Республики.

Регистрацию или учет наземных транспортных средств в Кыргызской Республике осуществляет соответствующий полномочный орган, на которого возложены функции по регистрации наземных транспортных средств в Кыргызской Республике.

Свидетельство о регистрации содержит следующую информацию о наземном транспортном средстве:

- тип, марка/модель;
- (абзац третий утратил силу в соответствии с Законом КР от 18 мая 2012 года № 61)
- дата изготовления;
- серийный номер или другое идентификационное обозначение шасси;
- цвет;
- техническое состояние (штамп, знак или другая отметка о результатах технического осмотра);
- дата регистрации;
- орган регистрации;
- регистрационные знаки (государственный номерной знак);
- владелец/эксплуатант (ФИО/наименование организации).

Свидетельство о регистрации, регистрационные знаки и другие документы, выданные на данное наземное транспортное средство, после утилизации последнего возвращаются владельцем или эксплуатантом органу, выдавшему данный документ, или соответствующему органу, ответственному за хранение, который в установленном порядке принимает решение об аннулировании, уничтожении или хранении в соответствии с установленными процедурами и правилами. Возврат, аннулирование или передача на хранение вышеперечисленных документов могут быть осуществлены до процедуры утилизации, если это допускается соответствующим законодательством или правилами.

В случае перерегистрации или смены владельца/эксплуатанта наземных транспортных средств по желанию владельца/эксплуатанта допускается оставлять прежний государственный номерной знак.

Порядок регистрации наземных транспортных средств в Кыргызской Республике определяется Правительством Кыргызской Республики.

(В редакции Закона КР от 18 мая 2012 года № 61)

Статья 12. Надзор

Целью надзора является обеспечение соблюдения требований технических регламентов.

Надзор за соблюдением требований настоящего Регламента осуществляет соответствующий уполномоченный Правительством Кыргызской Республики государственный орган по надзору за безопасностью наземного транспорта. Функции и полномочия органа по надзору устанавливаются соответствующими нормативными правовыми актами Кыргызской Республики.

Статья 14. Заключительные положения

Все нормативные правовые акты Кыргызской Республики, принятые до вступления в силу настоящего Регламента и регулирующие безопасность наземных транспортных средств, действуют в части, в которой они не противоречат требованиям настоящего Регламента, а в случае их противоречия требованиям настоящего Регламента подлежат пересмотру либо отмене в течение 12 месяцев со дня вступления в силу настоящего Регламента.

Настоящий Регламент вступает в силу по истечении 18 месяцев со дня опубликования.

Опубликован в газете «Эркинтоо» от 9 июня 2009 года № 44

Президент Кыргызской Республики К.Бакиев

Принят Жогорку Кенешем

Кыргызской Республики 2 апреля 2009 года

Приложение 3.

Постановление Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 года № 556 «О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения, и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики» (извлечение)

ПЕРЕЧЕНЬ

пунктов пропуска на кыргызско-казахстанской государственной границе

(В редакции постановлений Правительства КР от
5 декабря 2008 года № 677, 24 января 2013 года № 28)

N	Название пункта пропуска	Место расположения пункта пропуска (область, район, населенный пункт)	Статус и режим работы пункта пропуска	Виды контроля						
				пограничный	таможенный	транспортный	медицинский, санитарно-карантинный	ветеринарный	фитосанитарный	антинаркотический
1	Ак-Жол	Чуйская обл., Аламудунский р-н, 18 км автодороги Бишкек – Алматы	Многосторонний, круглосуточно	+		+	+	+	+	+
2	Чалдыбар	Чуйская обл., Жайылский р-н, зап. окраина с.Чалдовар (98 км а/д Бишкек – Тараз)	Многосторонний, круглосуточно	+		+	+	+	+	+

N	Название пункта пропуска	Место расположения пункта пропуска (область, район, населенный пункт)	Статус и режим работы пункта пропуска	Виды контроля						
				пограничный	таможенный	транспортный	медицинский, санитарно-карантинный	ветеринарный	фитосанитарный	антинаркотический
3	Чон-Капка	Таласская обл., Манасский р-н.	Многосторонний, круглосуточно	+		+	-	+	+	+
4	Кичи-Капка	Таласская обл., Манасский р-н	Двусторонний, круглосуточно	+		+	-	+	+	+

ПЕРЕЧЕНЬ
пунктов пропуска на кыргызско-китайской государственной границе
(В редакции постановления Правительства КР от 24 января 2013 года N 28)

N	Название пункта пропуска	Место расположения пункта пропуска (область, район, населенный пункт)	Статус и режим работы пункта пропуска	пограничный	таможенный	транспортный
1	Торугарт	Нарынская обл., Ат-Башинский р-н, 531 км автодороги Бишкек - Кашгар (КНР)	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+
2	Иркештам	Ошская обл., Алайский р-н, 4 км вост. С. Нура	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+

ПЕРЕЧЕНЬ
пунктов пропуска на кыргызско-таджикской государственной границе
(В редакции постановлений Правительства КР от 5 апреля 2012 года N 229, 24 января 2013 года N 28)

N	Название пункта пропуска	Место расположения пункта пропуска (область, район, населенный пункт)	Статус и режим работы пункта пропуска	пограничный	таможенный	транспортный
1	Кайрагач	Баткенская обл., Ляйлякский р-н, 0,5 км западнее с. им.Раззакова	Двусторонний, круглосуточно	+	+	-
2	Кызыл-Бель	Баткенская обл., Баткенский р-н, южн. окраина с. Кызыл-Бель	Многосторонний, круглосуточно	+	+	-
3	Кулунду	Баткенская обл., Ляйлякский р-н, северная окраина с. Кулунду	Многосторонний, круглосуточно	+	+	-
4	Карамык	Ошская обл., Чон-Алайский р-н, юго-западная окраина с. Карамык	Двусторонний, круглосуточно	+	+	+
5	Бор-добо	Ошская обл., Чон-Алайский р-н, местность Бордобо	Многосторонний, круглосуточно	+	+	-

ПЕРЕЧЕНЬ
пунктов пропуска на кыргызско-узбекской государственной границе
(В редакции постановлений Правительства КР от 5 декабря 2008 года N 677, 24 января 2013 года N 28)

N	Название пункта пропуска	Место расположения пункта пропуска (область, район, населенный пункт)	Статус и режим работы пункта пропуска	пограничный	таможенный	транспортный
1	Кожо-Корум	Баткенская обл., Кадамжайский р-н, южная окраина с.Риштан (РУ)	Двусторонний, круглосуточно	+	+	+
2	Кызыл-Кия	Баткенская обл., Кадамжайский р-н, 3 км автодороги Кызыл-Кия -Фергана	Многосторонний, круглосуточно	+	+	
3	Кара-Багыш	Ошская обл., Араванский р-н, 37 км автодороги Ош-Мархамат (РУ)	Двусторонний, круглосуточно	+	+	
4	Достук	Ошская обл., Кара-Суйский р-н, 5 км автодороги Ош-Андижан (РУ)	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+
5	Ынтымак	Ошская обл., Кара-Суйский р-н, автодорога Ош-Андижан (РУ)	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+
6	Баймак	Джалал-Абадская обл., Ала-Букинский р-н, окраина с.Баймак	Двусторонний, круглосуточно	+	+	-
7	Сейдикум	Джалал-Абадская обл., Базар-Курганский р-н, окраина с.Сейдекум	Упрощенного пропуска, светлое время суток	+	+	+
8	Маданият	Джалал-Абадская обл., Ноокенский р-н, 498 км автодороги Бишкек-Ош	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+
9	Сумсар	Джалал-Абадская обл., Ала-Букинский р-н, южная окраина с. Бирюнчи май	Упрощенного пропуска, светлое время суток	+	+	-
10	Бек-Абад	Джалал-Абадская обл., Сузакский р-н, запад. окраина с. Бек-Абад	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+
11	Кара-Суу	Ошская обл., с.Кара-Суу	Многосторонний, круглосуточно	+	+	+

Приложение 4.

Постановление Правительства Кыргызской Республики от 20 декабря 1999 года № 711

(извлечение)

III. Ставка сбора

1. Сбор за перевозку грузов без специальных разрешений иностранными автоперевозчиками (кроме иранских) с территории Кыргызской Республики на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию Кыргызской Республики равен 250 долларам США, если иное не оговорено межгосударственным соглашением.

(В редакции постановления Правительства КР от 25 февраля 2004 года № 100)

2. Сбор за перевозку грузов без специальных разрешений иранскими автоперевозчиками с территории Кыргызской Республики на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию Кыргызской Республики равен 1000 долларам США.

(В редакции постановления Правительства КР от 25 февраля 2004 года № 100)

3. Взимание сбора с иностранных автоперевозчиков за перевозку грузов без специальных разрешений в (из) третьи страны осуществляется органами Государственной таможенной инспекции при Министерстве финансов Кыргызской Республики при таможенном оформлении товаров и полученный сбор зачисляется в доход республиканского бюджета.

Приложение 5.

Максимальная общая масса, осевая нагрузка, размеры и другие линейные параметры автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики (утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года № 454)

(В редакции постановления Правительства КР от 10 ноября 2011 года № 707)
(извлечение)

1. Максимальная общая масса транспортных средств

1. Максимальная общая масса транспортных средств не должна превышать значения:

1.1. Грузовые автомобили:

- двухосный автомобиль – 18 т;
- трехосный автомобиль – 24 т;
- трехосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской – 25 т;
- четырехосный автомобиль с двумя ведущими осями, каждая из которых состоит из двух пар колес и имеет воздушную или эквивалентную ей подвеску – 32 т.

1.2. Транспортные средства, образующие часть комбинированного транспортного средства:

- двухосный прицеп – 18 т;
- трехосный прицеп – 25 т.

1.3. Комбинированные транспортные средства.

1.3.1. Седельные автопоезда:

- двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа 1,3 и более метра, но не более 1,8 метра – 36 т;
- двухосный тягач с двухосным полуприцепом, при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метра – 38 т;
- двухосный тягач с трехосным полуприцепом – 38 т;
- трехосный тягач с двухосным полуприцепом – 38 т;

1.3.2. Прицепные автопоезда:

- двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом – 36 т;
- двухосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом – 42 т;
- трехосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом – 42 т;
- трехосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом – 48,5 т;
- трехосный грузовой автомобиль с четырехосным прицепом – 48,5 т.

1.4. Автобусы:

- двухосный – 18 т;
- трехосный – 24 т;
- трехосный шарнирно сочлененный – 28 т;
- четырехосный шарнирно сочлененный – 28 т.

2. Максимальная осевая масса транспортных средств

2. Максимальная осевая масса транспортных средств не должна превышать значения:

2.1. Для одиночной оси:

- ведомой – 10,0 т;
- ведущей с двухскатными колесами – 10,0 т.

2.2. Для двоемных осей, прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

- от 0,5 м до 1 м – 12,0 т;
- от 1 м до 1,3 м – 14,0 т;
- от 1,3 м до 1,8 м – 16,0 т;
- 1,8 м и более – 18,0 т.

2.3. Для двоемных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

- от 0,5 до 1 м – 11,0 т;
- от 1 м до 1,3 м – 13,0 т;
- от 1,3 м до 1,8 м – 15,0 т;
- 1,8 м и более – 17,0 т.

2.4. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями:

- от 0,5 до 1 м – 16,5 т;
- от 1,0 м, но не более 1,3 м – 19,5 т;
- от 1,3 м до 1,8 м – 22,5 т;
- 1,8 м и более – 25,5 т.

2.5. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами при расстояниях между осями:

- от 0,5 м до 1 м – 15,0 т;
- от 1,0 м до 1,3 м – 18,3 т;
- от 1,3 м до 1,8 м – 21,0 т;
- равным или более 1,8 м – 24,0 т.

2.6. Для сдвоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

- от 0,5 м до 1 м – 12,0 т;
- от 1 м до 1,3 м – 14,0 т;
- от 1,3 м до 1,8 м – 16,0 т;
- 1,8 м и более – 18,0 т;
- то же при креплении на воздушной или эквивалентной ей подвеске 19,0 т.

2.7. Для сдвоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

- до 1 м – 11,0 т;
- от 1 м до 1,3 м – 13,0 т;
- от 1,3 м до 1,8 м – 15,0 т.

2.8. Вес, передающийся на ведущую или ведущие оси автомобиля или комбинированного транспортного средства, не должен быть менее 25 % суммарного веса автомобиля или комбинированного транспортного средства.

3. Максимальные размеры и другие линейные параметры транспортных средств

3. Максимальные размеры и другие линейные параметры для автотранспортных средств не должны превышать значения:

3.1. Максимальная длина:

- грузового автомобиля – 12,00 м;
- автобуса – 12,0 м;
- прицепа – 12,00 м;
- сочлененного транспортного средства – 20,0 м;
- сочлененного автобуса – 18,00 м;
- автопоезда – 20,00 м.

3.2. Максимальная ширина:

- всех транспортных средств – 2,55 м;
- изотермических кузовов – 2,60 м.

3.3. Максимальная высота – 4,00 м.

3.4. Максимальные размеры транспортных средств, указанные в п.3, включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

3.5. Любое транспортное средство при движении должно обеспечивать возможность поворота в пределах пространства, ограниченного внешним радиусом 12,50 м и внутренним радиусом – 5,30 м.

3.6. Максимальное расстояние между осью запора сцепного устройства и задней частью комбинированного транспортного средства не должно превышать 12,00 м.

3.7. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки прицепа, за вычетом расстояния между задней частью тягача и передней частью прицепа, не должно превышать 17,0 м.

3.8. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки полуприцепа, не должно превышать 16,40 м.

3.9. Установленный в кузове транспортного средства груз не должен выступать за заднюю внешнюю точку автомобиля или прицепа более чем на 2,00 м.

3.10. Расстояние между задней осью грузового автомобиля и передней осью прицепа должно быть не менее 3,00 м.

3.11. Горизонтально измеренное расстояние между осью шарнирного крепления полуприцепа и любой точкой передней части полуприцепа не должно превышать 2,04 м.

3.12. При измерении длины автотранспортного средства не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

- устройства для очистки стекол и брызговики;
- фронтальные и боковые маркировочные пластины;
- устройства для пломбирования и защитные приспособления для них;
- устройства для закрепления брезента и защитные приспособления для них;
- оборудование для электроосвещения;
- зеркала задней обзорности и приспособления для обзора пространства за автомобилем;
- воздухопроводные трубки;
- длина клапанов и разъемов для соединения с прицепами или съемными кузовами;
- ступени для доступа в кузов, подъемник для запасной автопокрышки;

- подъемные платформы, ступени для доступа и иное аналогичное оборудование, не превышающее в рабочем положении 200 мм и выполненное таким образом, чтобы оно не могло увеличивать предельную массу загрузки автомобиля, установленную изготовителем.

3.13. При измерении высоты автотранспортного средства не должны учитываться смонтированные на транспортном средстве: антенны; пантограф в поднятом положении.

Для транспортных средств, имеющих устройство для подъема оси, должен учитываться эффект от воздействия этого устройства.

3.14. При измерении ширины автотранспортного средства не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

- устройства для пломб, печатей и защитные приспособления к ним;
- устройства для закрепления брезента и защитные приспособления к ним;
- устройства для опознавания повреждения автопокрышек;
- выступающие части брызговиков;
- осветительное оборудование;
- ступени подвесные платформы и иное аналогичное оборудование, которые в рабочем положении выступают не более чем на 10 мм с каждой стороны транспортного средства, у которых обращенные вперед или назад углы ступеней имеют радиус закругления не менее 5 мм, а их кромки - радиус закругления не менее 2,5 мм;
- зеркала заднего обзора;
- индикаторы давления в шинах;
- втягивающиеся или убираться в транспортном положении ступени или лестницы;
- искривленная часть поверхности автопокрышки, выступающая за точку ее контакта с поверхностью дороги.

Приложение 6.

Размеры сборов за проезд транспортных средств со специальными неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики (утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года № 454)

Размеры сборов за превышение фактических осевых нагрузок (ОФ) над допускаемой (ОД) при пропуске транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования определяются умножением тарифов по таблице 1, в зависимости от ОФ/ОД, на расстояние перевозки по маршруту.

Таблица 1

Отношение ОФ/ОД	Тариф за проезд каждой оси с нагрузкой ОФ/ОД на 1 км дороги, долл. США	Отношение ОФ/ОД	Тариф за проезд каждой оси с нагрузкой ОФ/ОД на 1 км дороги, долл. США
от 0,01 до 0,05	0,11	от 1,51 до 1,55	0,55
от 0,06 до 0,1	0,12	от 1,56 до 1,60	0,64
от 0,11 до 1,15	0,14	от 1,61 до 1,65	0,73
от 1,16 до 1,20	0,18	от 1,66 до 1,70	0,85
от 1,21 до 1,25	0,21	от 1,71 до 1,75	0,95
от 1,26 до 1,30	0,25	от 1,76 до 1,80	1,08
от 1,31 до 1,35	0,30	от 1,81 до 1,85	1,22
от 1,36 до 1,40	0,35	от 1,86 до 1,90	1,38
от 1,41 до 1,45	0,41	от 1,91 до 1,95	1,54
от 1,46 до 1,50	0,48	от 1,96 до 2,00	1,73

Размеры сборов за превышение общей массы транспортного средства над допускаемой определяются умножением тарифов по таблице 2 на расстояние перевозки по маршруту.

Величина превышения общей фактической массы над допускаемой, т	Тариф за 1 км проезда, долл. США	Величина превышения общей фактической массы над допускаемой, т	Тариф за 1 км проезда, долл. США
от 0 до 5	0,02	от 26 до 30	0,23
от 6 до 10	0,03	от 31 до 35	0,33
от 11 до 15	0,06	от 36 до 40	0,46
от 16 до 20	0,10	от 41 до 45	0,63
от 21 до 25	0,15	от 46 до 50	0,85

Сборы за превышение допускаемых размеров и других линейных параметров специального и неделимого груза транспортных средств устанавливаются в размере 0,15 доллара США за 1 км проезда.

Приложение 7.

Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики (утвержден постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 августа 2011 года № 454) (извлечение)

№ п/п	Индекс дороги	Наименование автомобильной дороги	Область, район	Место дислокации ПВК	Наименование ПВК
1	2	3	4	5	6
1	ЭМ-01	Алматы – Ташкент – Термез через Чимкент, Самарканд (государственная граница с Республикой Казахстан – Кара-Балта – Чалдовар)	Чуйская область Аламудинский район	18 км а/д Бишкек – Алматы	«Ак-Жол»
2	ЭМ-01	Алматы – Ташкент – Термез через Чимкент, Самарканд (государственная граница с Республикой Казахстан – Кара-Балта – Чалдовар)	Чуйская область Панфиловский район	98 км а/д Бишкек – Ташкент	«Чалдовар»
3	ЭМ-14	Джамбул – Талас – Суусамыр	Таласская область Манасский район	А/д Тараз – Талас на границе с Джамбулской областью Республики Казахстан	«Кичи-Капка»
4	ЭМ-05	Тюп – Кеген (государственная граница с Республикой Казахстан)	Иссык-Кульская область Тюпский район	Местность Каркыра	«Каркыра»
5	ЭМ-07	Бишкек – Балыкчы – Нарын – Торугарт – государственная граница с Китайской Народной Республикой	Нарынская область		«Торугарт»
6	ЭМ-11	Ош – Ташкент через Коканд, Андижан	Ошская область Кара-Суйский район	5 км а/д Ош – Андижан, с. Достук	«Достук»
7	ЭМ-13	Ош – Исфана – государственная граница с Республикой Таджикистан – Худжент – Ура-Тюбе	Баткенская область Кадамджайский район	с. Пульгон	«Фрунзенское»
8	М-026	Кант – Черная речка – государственная граница с Республикой Казахстан	Чуйская область Ысык-Атинский район	13 км а/д Кант – Чуйский мост	«Ак-Тилек»
9	ЭМ-02	Кара-Балта – Ош – Сары-Таш – Иркештам – государственная граница с Китайской Народной Республикой	Ошская область Чон-Алайский район	257 км а/д Ош – Сары-Таш – Иркештам	«Иркештам»
10	ЭМ-03	Сары-Таш – Дороот-Коргон – Джекенди – государственная граница с Республикой Таджикистан	Ошская область Чон-Алайский район	130 км а/д Сары-Таш – Комсомолабад	«Карамык»