

Приложение 1

Утверждена
постановлением Правительства
Кыргызской Республики
от 4 октября 2012 года N 677

СТРАТЕГИЯ развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 годы

1. Введение
2. Текущая ситуация. Проблемы отрасли автомобильного транспорта
3. Цели и задачи
4. Приоритетные направления развития автомобильного транспорта
5. Механизмы реализации Стратегии
6. Целевые программы и комплекс мероприятий, обеспечивающих реализацию стратегии
7. Оценка рисков
8. Финансирование Стратегии
9. Ожидаемые результаты
10. Мониторинг и контроль за реализацией Стратегии

1. Введение

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 процентов грузовых и 97 процентов пассажирских перевозок осуществляется автомобильным транспортом, который составляет основную часть транспортного сектора. Значение автомобильного транспорта остается важнейшим фактором устойчивого социально-экономического развития, одним из главных инструментов в решении экономических и социальных задач республики.

Стратегия развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 годы (далее – Стратегия) определяет приоритетные задачи развития рынка автомобильной отрасли и представляет собой систему взаимосвязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам целевых программ, отдельных проектов и непрограммных мероприятий, обеспечивающих эффективное решение социально-экономических проблем.

В основу разработки Стратегии заложены следующие основные положения:

- обеспечение динамичного развития автомобильной отрасли по сравнению с другими отраслями экономики, повышение доступности автотранспортных услуг;
- субсидирование государством автотранспортной инфраструктуры, финансирование из республиканского бюджета строительства и реабилитации дорог и социальных маршрутов;
- создание благоприятных условий для развития рынка автотранспортных услуг, оптимизация государственного регулирования деятельности автотранспортной отрасли;
- защита интересов отечественных автоперевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
- соблюдение экологической безопасности путем нормирования качества атмосферного воздуха при эксплуатации транспортных средств и иных передвижных установок, в выбросах которых содержание загрязняющих веществ или вредное физическое воздействие на атмосферный воздух превышает установленные нормативы.

Настоящая Стратегия, объединяя традиционные и новые взгляды на оценку и перспективы развития автотранспортной отрасли, должна стать основой для разработки программ, планов и показателей деятельности Министерства транспорта и коммуникаций

Кыргызской Республики и ведомственных целевых программ в области развития автомобильного транспорта, нормативного прогноза социально-экономического развития на среднесрочную перспективу.

2. Текущая ситуация.

Проблемы отрасли автомобильного транспорта

На сегодняшний день автомобильный парк Кыргызской Республики составляет около 427 тыс. автомобилей, из них около 347 тыс. легковых, 51 тыс. грузовых автомобилей и около 22 тыс. автобусов и микроавтобусов.

В настоящее время в автомобильной отрасли задействовано 350 юридических лиц, оказывающих услуги по перевозке пассажиров (из них 30 юридические лица, осуществляющие пассажирские перевозки легковыми автотранспортными средствами – "такси"), 50 юридических лиц, 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).

Динамика прироста автотранспортных средств с 2005 по 2011 гг. (ед.)

Анализ перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом за 2008–2010 годы показывает на незначительные перепады основных показателей перевозок грузов, пассажиров и грузооборота. Наиболее высокие показатели за указанный период по данным видам перевозок были отмечены в 2009 году. Вместе с тем наблюдалось незначительное увеличение показателя по грузообороту в 2010 году – около 6%.

Анализ парка 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 (2008–2010 гг.) доля грузовых автомобилей и автобусов со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 28% до 41% и с 30% до 48% соответственно. 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.

Особое значение приобретают автомобильные пассажирские перевозки, имеющие социальное значение, обеспечивающие жизненно необходимые социально-экономические связи регионов, способствующие преодолению размежевания общества и его сближению.

Эффективная деятельность автомобильного транспорта обеспечивается соответствующей инфраструктурой, к которой 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.

В настоящее время почти во всех регионах республики имеются такие населенные пункты, которые не охвачены маршрутным сообщением. Из 1807 населенных пунктов страны 1646 (91,1%) охвачены маршрутным автобусным сообщением, остальные 161 (8,9%) остаются без маршрутных сообщений. Причинами отсутствия маршрутных сообщений в отдаленных сельских населенных пунктах высокогорных районов являются плохое состояние дорожно-транспортной инфраструктуры, нерентабельность и убыточность автобусных маршрутов, 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, 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 создает угрозу безопасности пассажирских перевозок и дорожного движения, что становится проблемой для других участников дорожного движения, загрязняет окружающую среду (приводит к увеличению выбросов парниковых и других вредных газов).

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

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, 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 современной оргтехникой.

Так, Государственное предприятие "Учебно-технический центр" при Государственной транспортной инспекции 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.

В настоящее время на отечественном рынке автоперевозок усиливается присутствие иностранных грузоперевозчиков, 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, все большее распространение получает увеличение предоставления транспортных услуг иностранными перевозчиками, которыми превышаются допустимые весовые и габаритные параметры автотранспортных средств, разрушающие автомобильные дороги, нанося вред дорожной отрасли, а также безопасности движения.

Одной из проблем для беспрепятственного проезда отечественных автоперевозчиков по территории других государств является вопрос присоединения Кыргызской Республики к Европейскому Соглашению, подписанному в Женеве 1 июля 1970 года, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), направленному на регламентацию условий труда водителей и экипажей транспортных средств. К этому Соглашению присоединилось 47 государств: все страны Евросоюза и страны СНГ (кроме Грузии, Кыргызстана и Таджикистана). С 16 июля 2010 года вступили в силу поправки к ЕСТР, касающиеся условий применения цифровых тахографов на новых грузовых автотранспортных средствах.

Для создания системы государственного контроля за соблюдением установленных режимов труда и отдыха водителей автотранспортных средств, участвующих в международных перевозках, с использованием цифрового тахографа предстоит большая организационная работа. 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 не имеют тахографов (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. В нормативных правовых актах, кроме ответственности автомобильных перевозчиков, не отражена ответственность и применяемые санкции за неисполнение всех этих требований к исполнителям услуг, обеспечивающим транспортный процесс.

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

Для развития автотранспортной отрасли Кыргызской Республики на среднесрочную и долгосрочную перспективу возникает необходимость привлечения корпоративных инвесторов, применения механизма государственно-частного партнерства в целях повышения 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 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. Высокая плотность транспортного потока оказывает отрицательное воздействие на состояние атмосферного воздуха.

Автотранспорт остается наиболее интенсивным и стабильно растущим источником 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 государственного технического осмотра и технического обслуживания.

В настоящее время система государственного технического осмотра не отвечает международным требованиям безопасности транспортных средств и требует дальнейшего реформирования в соответствии с Законом Кыргызской Республики "Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств". Необходимы научные исследования по автомобильным дорогам, которые должны 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.

Исходя из вышеизложенного, можно выделить следующие проблемы в автотранспортном секторе:

- несовершенство нормативной правовой базы, отсутствие технических регламентов, нормативов, определяющих функционирование автомобильного транспорта, его обслуживание и ремонт, качество предоставляемых услуг;
- прогрессирующее старение парка автотранспорта республики, ограниченность заполнения рынка транспортных услуг автобусами большой вместимости и преобладание микроавтобусов привело к снижению безопасности, комфортности и качества оказываемых услуг;
- уровень доступности и качество транспортных услуг не отвечают потребностям населения страны, значительная часть сельских населенных пунктов страны не обеспечены связью по дорогам с твердым покрытием, не охвачены услугами регулярных автобусных маршрутов;
- транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка;
- отечественные автоперевозчики на внешнем рынке автотранспортных услуг вытесняются иностранными автоперевозчиками ввиду несовершенства нормативной правовой базы, а также недостаточного соответствия состояния автотранспорта экологическим и техническим параметрам;

- снижение экологической безопасности и безопасности дорожного движения создает угрозу жизни и здоровью людей.

3. Цели и задачи

Цель Стратегии - обеспечение динамичного развития транспортной отрасли Кыргызской Республики, направленного на удовлетворение потребностей экономики и населения страны в автомобильных перевозках, повышение эффективности и безопасности функционирования автомобильного транспорта, развитие системы рынка автотранспортных услуг, способствующей эффективной реализации транзитных возможностей страны и минимизации транспортных издержек.

Для достижения целей Стратегии необходимо решить следующие задачи:

- формирование единой государственной транспортной политики с целью более полного, качественного обеспечения населения пассажирскими и грузовыми перевозками и реформирование системы государственного регулирования автотранспортной отрасли;
- формирование и совершенствование нормативной правовой базы и ее гармонизация с требованиями международного законодательства и стандартов, создание условий для инвестиционной привлекательности транспортной отрасли;
- обеспечение безопасности пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом;
- снижение уровня отрицательного влияния сектора автотранспорта на окружающую среду и улучшение экологии;
- создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок;
- повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;
- обновление и пополнение парка пассажирских и грузовых автотранспортных средств, создание системы информационного обеспечения отрасли.

4. Приоритетные направления развития автомобильного транспорта

Задачи развития автотранспортной отрасли непосредственно направлены на достижение результатов Стратегии, социально-экономических и геополитических приоритетов Кыргызской Республики.

Достижение запланированных результатов Стратегии может быть реализовано в рамках следующих направлений и выполнении комплекса мероприятий, направленных на развитие и создание конкурентоспособной автотранспортной отрасли по основным направлениям:

4.1. Формирование единой государственной транспортной политики с целью более качественного обеспечения населения автомобильными пассажирскими и грузовыми перевозками:

- проведение функционального анализа деятельности структурных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики с целью совершенствования государственного регулирования автотранспортной отрасли;
- формирование и усиление функций управления автомобильной отрасли в сферах обеспечения безопасности перевозок;
- повышение технического состояния автотранспортных средств на основе опыта зарубежных стран в соответствии с Законом Кыргызской Республики "Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств";
- содействие созданию сети диагностических центров по проведению государственного технического осмотра автотранспортных средств в соответствии с Законом Кыргызской Республики "Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств";
- создание при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики научно-технического центра по разработке проектов нормативных правовых актов, технических регламентов и стандартов, методик, экологических нормативов, регулирующих дорожно-транспортную отрасль;
- создание условий для безопасности автотранспорта и снижение влияния автотранспорта на окружающую среду.

4.2. Совершенствование и реформирование системы государственного регулирования

автотранспортной отрасли:

- поэтапный отход от работы по жестким тарифным схемам к использованию принципа установления предельной рентабельности и далее, по мере развития конкурентной среды, к свободному ценообразованию услуг перевозчиков, обеспечивающему удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки;

- совершенствование и гармонизация нормативной правовой базы системы сертификации и лицензирования, а также приведение в соответствие с международными стандартами правил технической эксплуатации автомобильных транспортных средств;

- совершенствование процедуры проведения конкурсов - с целью распределения маршрутов общественного транспорта посредством установления четких и исчерпывающих условий эффективного и рыночного механизма контроля за соблюдением указанных условий в рамках заключенного с победителем конкурса гражданско-правового договора;

- реорганизация структурных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, предусматривающая обеспечение эффективного управления и регулирования одним органом всего автотранспортного процесса и оказываемых автотранспортных услуг;

- предоставление в установленном законодательством порядке преференций перевозчикам, предоставляющим социально-значимые услуги по перевозкам пассажиров, особенно в сельской местности;

- ликвидация существующих административных, экономических и организационных барьеров, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков;

- страхование пассажиров и грузов, ответственности автоперевозчиков при перевозках автомобильным транспортом.

4.3. Формирование и совершенствование нормативной правовой базы транспортной политики, создание благоприятного инвестиционного и фискального режимов:

- разработка проектов законов Кыргызской Республики "Об автомобильном транспорте", "О внесении изменений и дополнений в Закон Кыргызской Республики "О транспорте";

- гармонизация национального транспортного законодательства с международными документами в области пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом, а также в области окружающей среды и изменения климата;

- принятие мер по созданию благоприятных инвестиционных условий для пополнения и обновления парка пассажирского автомобильного транспорта, в том числе для транспортных средств с альтернативными бензину видами топлива;

- создание условий для справедливого распределения пассажирских маршрутов, для безопасных перевозок автомобильным транспортом;

- содействие разработке системы ограничения эксплуатации автотранспортных средств, в выбросах которых содержание загрязняющих веществ или вредное физическое воздействие на атмосферный воздух превышает установленные нормативы.

4.4. Развитие международного сотрудничества автотранспортной отрасли, развитие двустороннего и многостороннего сотрудничества Кыргызской Республики, направленного на дальнейшую интеграцию национальной транспортной системы в мировую транспортную систему:

- заключение новых межправительственных соглашений по международным автомобильным перевозкам с государствами - торговыми партнерами Кыргызской Республики;

- продолжение проведения работы по присоединению к основным международным конвенциям и соглашениям для дальнейшего развития автомобильных перевозок в международных транспортных сообщениях;

- проработка вопроса о целесообразности присоединения Кыргызской Республики к Европейскому Соглашению (ЕСТР);

- совершенствование ранее заключенных международных договоров и соглашений (с Китайской Народной Республикой, Республикой Узбекистан) по сотрудничеству в области автомобильного транспорта с целью защиты интересов отечественных автоперевозчиков.

4.5. Развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Совершенствование рынка автотранспортных услуг:

- развитие инфраструктуры общественного транспорта;

- строительство и реабилитация автодорог, обеспечивающих маршрутным автомобильным сообщением населенные пункты республики, и международных транспортных

коридоров;

- совершенствование международных автомобильных перевозок, с учетом ликвидации существующих административных, экономических и организационных барьеров;

- повышение конкурентоспособности транзитных транспортных коридоров путем развития объектов придорожного сервиса;

- разработка программ и планов развития и реконструкции действующих автовокзалов, автостанций с целью соответствия современным требованиям и оснащения техникой, оборудованием.

4.6. Обновление и пополнение парка пассажирских и грузовых автотранспортных средств:

- создание благоприятных условий для пополнения и обновления парка пассажирских и грузовых автотранспортных средств;

- привлечение инвесторов, а также технической помощи для пополнения и обновления парка пассажирского и грузового автотранспорта.

4.7. Развитие эффективных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем на базе многопрофильных терминальных и логистических комплексов: создание логистических центров в крупных населенных пунктах и приграничных районах республики (строительство логистических центров в городах Бишкек и Ош).

4.8. Создание современной системы информационного обеспечения автотранспортной отрасли и внедрение системы телекоммуникационных и навигационных систем: создание единого информационного центра базы данных об автотранспортной деятельности для реализации государственной транспортной политики и программ по развитию автотранспортной деятельности.

5. Механизмы реализации Стратегии

Механизмы реализации определяют основные меры государственного регулирования и меры государственно-частного партнерства, обеспечивающие решение приоритетных задач Стратегии:

1) проведение работ по разработке проектов нормативных правовых актов (НПА):

- внесение изменений в Закон Кыргызской Республики "О транспорте";

- разработка проекта Правил организации перевозок автомобильным транспортом;

- разработка проекта нового Положения о проведении открытых конкурсов на определение автоперевозчиков;

- разработка других проектов НПА в области автомобильного транспорта;

2) создание современной системы проведения государственного технического осмотра автомобильных транспортных средств.

При этом, государственный технический осмотр должен регламентироваться Законом Кыргызской Республики "Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств", проводиться хозяйствующими субъектами, независимо от форм собственности, имеющими современное диагностическое оборудование и оснащение (диагностические центры) для проведения контрольно-измерительных работ по установлению соответствия параметров узлов и агрегатов автомобильных транспортных средств требованиям, установленным заводом-изготовителем.

Реализация поставленных задач Стратегии можно разделить на этапы:

1 этап - 2012-2013 гг.:

подготовка нормативной правовой базы, завершение реформирования транспортной отрасли. Привлечение инвестиций в транспортный сектор и создание благоприятного инвестиционного климата;

2 этап - 2013-2015 гг.:

завершение формирования эффективной автотранспортной системы, способной адекватно реагировать на изменение спроса на услуги автотранспорта со стороны экономики и населения и его удовлетворение качественным, доступным и безопасным автотранспортом, интенсивный рост объема транзитных перевозок; автотранспортная инфраструктура соответствует современным стандартам; внедрение стандартов и интеграция с международной транспортной средой.

6. Целевые программы и комплекс мероприятий, обеспечивающих реализацию стратегии

Программы и проекты

Реализация Программы "В каждый населенный пункт – маршрутное сообщение".

В автомобильной отрасли республики накопился ряд проблем, и одной из важных и социально-значимых задач является решение проблемы по обеспечению автобусным сообщением населенных пунктов в сельской местности.

Анализ состояния обеспеченности автомобильными пассажирскими перевозками по регионам показывает, что наиболее полный охват населенных пунктов в Иссык-Кульской, Таласской, Чуйской, Баткенской областях и недостаточный охват – в Джалал-Абадской, Ошской и Нарынской областях.

Для решения данной проблемы необходимо комплексное решение задач по строительству дорог и обеспечению маршрутным сообщением населения отдаленных населенных пунктов с осуществлением следующих основных мер:

- разработка нормативных правовых актов для проведения единой государственной автотранспортной политики с целью более полного качественного обеспечения населения пассажирскими перевозками;
- улучшение автотранспортной инфраструктуры регионов для наиболее полного охвата населенных пунктов маршрутным сообщением;
- обновление и пополнение парка пассажирских и грузовых автотранспортных средств;
- разработка рациональной маршрутной сети пассажирских перевозок в целях охвата всех населенных пунктов республики автобусным сообщением;
- ремонт автомобильных дорог общей протяженностью 1009,2 км;
- строительство, реконструкция и ремонт мостов, с общим объемом 548,1 погонных метров.

Основной целью данной программы является полный охват республики автобусными маршрутными сообщениями.

При реализации данной программы предусматривается строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог и мостов в регионах республики, а также улучшение автотранспортной инфраструктуры регионов для наиболее полного охвата населенных пунктов маршрутным сообщением.

При выполнении данного объема работы по республике будет охвачен 161 населенный пункт и открыто 28 автобусных маршрутных сообщений.

Внедрение принципа Единого транспортного контроля.

В целях упрощения и устранения прохождения дублирующих процедур государственного контроля и оснащения их единой информационной системой для обеспечения оперативности и прозрачности проведения контроля на пунктах пропуска через государственную границу государственные контролирующие органы должны компактно располагаться.

Вместе с тем, учитывая текущее состояние помещений и условия организации работы указанных органов, необходимо:

- строительство стационарных постов транспортного контроля (ПТК) на пунктах пропуска через государственную границу для государственного органа, имеющего статус государственного контролирующего органа;
- улучшение условий работы сотрудников службы транспортного контроля посредством модернизации ПТК, соответствующих санитарно-бытовым нормативам, и обеспечение их современными средствами оперативной и мобильной связи, транспортными средствами; компьютеризация контроля прохождения пассажиро- и грузоперевозок через государственную границу с внедрением системы электронного документооборота.

Проект технической помощи Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики по внедрению "Единого окна".

Согласно данному проекту для строительства единых ПТК на пограничных переходах и в целях создания благоприятных условий для работы сотрудников контролирующих органов Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, а также приобретения технических средств для развития и повышения качества учебного процесса в Государственном предприятии "Учебно-технический центр" при ГТИ необходимо финансирование в размере 4 млн. долларов США.

Строительство логистических центров в Кыргызской Республике, в г.Ош (на первом этапе до 2015 г.) и в г.Бишкек (до 2020 г.), которые включены в План мероприятий по

реализации приоритетных направлений развития ЕврАзЭС. (Логистический центр – это организация, занимающаяся управлением и организацией грузопотоков и оказывающая соответствующие услуги).

Необходимо определение места строительства логистического центра в г.Бишкек и г.Ош.

Стоимость одного проекта составляет около 15 млн. долларов США.

Также, не менее важной проблемой является недостаток автобусов большой вместимости на городских пассажирских маршрутах в городах Бишкек, Ош, Джалал-Абад в связи с истечением сроков их эксплуатации. В связи с этим существует острая необходимость проведения мероприятий по обновлению и пополнению городских пассажирских парков автотранспортных средств большой вместимости в количестве 1000 автобусов и 200 троллейбусов с возможностью софинансирования из местных бюджетов и за счет привлечения грантов и инвестиций.

7. Оценка рисков

Реализация Стратегии сопряжена с рисками, которые могут помешать достижению запланированных результатов. К таким рискам можно отнести:

а) макроэкономические риски, связанные с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, возникновения бюджетного дефицита и инфляции.

Автомобильный транспорт непосредственно зависит от уровня мировых цен на энергоносители, от состояния автодорог, а также от состояния международных транспортных коридоров. Неблагоприятное изменение конъюнктуры цен, рост цен на топливо могут привести к увеличению транспортных издержек, себестоимости транспортных перевозок, увеличению цен на транспортные услуги населению;

б) операционные риски, связанные с несовершенством принятых процедур, недостаточной технической и нормативной правовой поддержкой Стратегии.

Эффективное и динамичное развитие автомобильного транспорта во многом зависит от принятия законов и подзаконных актов, например: "Об автомобильном транспорте", "О внесении изменений и дополнений в Закон Кыргызской Республики "О транспорте". Отсутствие этих нормативных правовых актов станет серьезным препятствием в реализации настоящей Стратегии, соответственно отразится на качественном обслуживании населения, безопасности транспортных перевозок;

в) геополитические риски.

Успешная интеграция Кыргызской Республики в международную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в стране и соседних регионах. Нестабильность международной обстановки окажет негативное влияние на реализацию проектов по созданию транспортных коридоров, транзитных возможностей, также на выход к морским коммуникациям через третьи страны;

г) техногенные и экологические риски.

Любая крупная катастрофа на транспорте техногенного (высокая степень физического и морального износа технических средств, человеческий фактор), природного (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.) или социального характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, нанесение ущерба и хищение имущества, относящегося к инфраструктуре и т.п.) потребует серьезных дополнительных капиталовложений.

8. Финансирование Стратегии

Финансирование реализации Стратегии будет производиться с учетом дальнейшей либерализации рынка транспортных услуг, содействия государства в реализации частной инициативы по развитию производств, обновлению и модернизации подвижного состава транспортных средств и объектов инфраструктуры, находящихся в частной собственности; будет заключаться в создании благоприятных экономических условий, включая проведение гибкой нормативно-технической и фискальной политики.

Финансирование реализации Стратегии должно осуществляться из следующих источников:

а) государственный бюджет;

- б) местный бюджет;
- в) частный сектор;
- г) инвестиции.

Стратегия финансирования позволяет обосновать общую потребность в финансовых ресурсах для реализации всех намеченных мероприятий (включая обеспечивающие), структуру источников финансирования, разработать механизмы повышения инвестиционной привлекательности отрасли, в том числе по программам и проектам.

Государственная программа "В каждый населенный пункт – маршрутное сообщение".

Финансовая потребность составляет 582 млн.сомов/12,38 млн.долларов США, из них из республиканского бюджета 317 млн.сомов/6,75 млн.долл. США, из местного бюджета 265 млн.сомов/5,63 млн.долл. США, а в случае отсутствия средств – за счет привлечения инвестиций.

На строительство, реконструкцию и ремонт автодорог и мостов из местного бюджета потребуется 265 млн.сомов, учитывая возможности финансирования местного бюджета, и где также необходимо привлекать инвестиции и проводить необходимую работу по привлечению доноров.

При этом, потребное количество привлечения пассажирского автомобильного транспорта для реализации данной Программы составит около 350 ед., на что необходимо 1269 млн.сомов (27 млн.долларов США) за счет привлечения грантов и инвестиций.

Проект технической помощи Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики по внедрению "Единого окна".

Финансирование в размере 4 млн.долларов США за счет привлечения грантов и инвестиций.

Строительство логистических центров в г.Ош (на первом этапе до 2015 г.) и в г.Бишкек (на втором этапе – до 2020 г.).

Стоимость одного проекта составляет около 15 млн.долларов США за счет привлечения грантов и инвестиций.

Таким образом, ресурсная потребность проектов по реализации Стратегии развития автомобильного транспорта составляет 3547,38 млн.сомов/75,38 млн.долларов США. При этом, из государственного бюджета – 582 млн.сомов/12,38 млн.долларов США, за счет инвестиций – около 3000 млн.сомов/63 млн.долларов США. Непокрытая часть составляет 63 млн.долларов США.

В настоящее время есть предварительная договоренность в рамках работы ЕврАзЭС о привлечении инвестиций по:

– Проекту технической помощи Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики по внедрению "Единого окна" на сумму 4 млн.долларов США;

– Строительству логистических центров в г.Ош (на первом этапе до 2015 г.) и в г.Бишкек (на втором этапе до 2020 г.) на общую сумму 30 млн.долларов США.

Таким образом, непокрытая часть финансирования составляет около 30 млн.долл. США, которая будет восполнена за счет привлечения внешних и внутренних инвестиций (частных предприятий автоперевозчиков и ассоциаций), механизмов государственно-частного партнерства, а также грантовых и кредитных средств инвесторов.

9. Ожидаемые результаты

Реализация настоящей Стратегии будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Кыргызстана и окажет значительное содействие расширению оказываемых транспортных услуг населению. Вся транспортная система перейдет на качественно новый уровень функционирования. Будет сформирована транспортная сеть, соответствующая необходимым требованиям, и достигнут необходимый уровень обеспечения потребностей экономики и населения в услугах надежного и безопасного транспорта.

За счет создания благоприятного инвестиционного климата будут обновлены долгосрочные активы транспортного комплекса. Повышение конкурентоспособности национальной транспортной системы позволит сфокусировать внешнеэкономические и торговые интересы соседних государств на ее использовании.

Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом экономики страны. Значительно снизится транспортная

составляющая себестоимости продукции и услуг, повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Транспортный комплекс должен стать одним из основных двигателей экономики государства.

Реализация Стратегии позволит:

- достичь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Кыргызстана;
- улучшить финансовое положение автотранспортных организаций отрасли;
- сформировать рациональную маршрутную сеть, соответствующую современным требованиям и позволяющую достичь необходимого уровня обеспечения потребностей населения в автомобильных пассажирских перевозках;
- создать равные условия и стимулы для всех автотранспортных предприятий вне зависимости от форм собственности и их доступа к процессу перевозки пассажиров и грузов;
- осуществлять прозрачное и справедливое закрепление автобусных маршрутов за перевозчиками;
- защитить права и интересы отечественных автоперевозчиков;
- обеспечить гарантированное качество предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и грузов;
- обеспечить наиболее полный охват 161 населенного пункта, открытие 28 маршрутных сообщений, ремонт дорог (1009,2 м), строительство и ремонт мостов (548 погонных/м), повысить безопасность перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом;
- улучшить техническое состояние и обновление подвижного состава, задействованного в перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом, снизить долю грузовых автотранспортных средств со сроком службы более 10 лет до 30%, автобусов - до 35%;
- формировать гибкую систему тарифов, учитывающих интересы всех участников перевозочного процесса;
- устранить неоправданные административные и экономические барьеры для развития конкуренции между автомобильными транспортными операторами;
- интегрировать национальный автотранспортный комплекс в мировую транспортную систему с максимальным использованием выгодного географического положения страны;
- повысить инвестиционную привлекательность автомобильной отрасли;
- обеспечить экологически безопасное функционирование автомобильного транспорта, снизить негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным нормам и стандартам.

10. Мониторинг и контроль за реализацией Стратегии

Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики предпринимает ряд мер по регулированию, координации, контролю и надзору за деятельностью автомобильного транспорта, а также разрабатывает и реализует стратегии, планы развития автомобильного транспорта в Кыргызской Республике.

В этой связи, реализация мероприятий и мониторинг хода исполнения Стратегии развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2015 гг. возлагается на Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, которое будет обеспечивать мониторинг выполнения отдельных программ, проектов и планов. Работа, направленная на реализацию поставленных целей и задач Стратегии, будет вестись на протяжении всего периода действия.