

# Обзор развития транспортного сектора ЦАРЭС в годы пандемии и приоритеты для восстановления после COVID



Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики  
2022 год



## Влияние пандемии и приоритеты для восстановления после COVID

Все страны мира, включая Кыргызскую Республику ощутили влияние пандемии COVID-19, а особенно транспортная отрасль первая ощутила на себе всю тяжесть введенных ограничений, закрытия границ, которые были введены с 20 марта 2020 года и продолжались более 1,5 года. Лишь в 2022 году стали возобновляться регулярные пассажирские перевозки наземным транспортом. Транспортные компании понесли значительные убытки, но пандемия показала, что именно транспорт стал, единственной реальностью связывающей города, страны и континенты. Именно транспорт, показал себя основным индикатором определяющим реагирование граждан на пандемию, на уверенность в завтрашнем дне, на мобильность и саму возможность передвижения, на обеспечение товарами первой необходимости, продовольствием, медикаментами. Транспорт, и в условиях пандемии, и сегодня, является основным компонентом в восстановлении и дальнейшем прогрессе экономик всех стран.

## Влияние пандемии и приоритеты для восстановления после COVID

Несмотря на беспрецедентные обстоятельства вызванные пандемией, Кыргызская Республика приобрела и **положительный опыт**: это слаженный алгоритм действий между транспортными ведомствами стран региона, возможность использования виртуальных платформ при проведении международных мероприятий, заседаний, переговоров и т.д. которые ранее не использовались. Ускорилось видение о необходимости в цифровизации, в том числе цифровизации транспортных процессов в режиме реального времени, постоянной доступности, можно найти данные логистических компаний, информацию о месте нахождения груза в он-лайн режиме, предпочтительных транспортных коридорах, пунктов пересечения границ стран транзита, возможно расчетом примерной стоимости доставки и т.д.

## Стратегии развития дорожного и транспортного секторов в КР

В силу сложности рельефа территории страны, система международных автотранспортных коридоров является единственным инструментом образования единого экономического пространства внутри республики. Для восстановления и строительства данной категории дорог привлечено более 60% внешнего долга республики. Развитие международных автотранспортных коридоров является естественным приоритетом нашей экономики.

Ремонт и содержание международных автотранспортных коридоров равной 2675 км (с учетом альтернативной автодороги Север-Юг - 433 км), ежегодно должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий - не менее 147 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий - не менее 535 км. Параметры данных показателей ремонтов будут достигнуты к 2032 году, так как реабилитацию международных автотранспортных коридоров планируется завершить к 2023-2024 годам. Индикатором оценки работы Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в этом направлении является доведение технического состояния международных автотранспортных коридоров в отличном и хорошем состояниях с 65% в 2014 году **до 100% к 2025 году.**

# Транспортные коридоры ЦАРЭС в Кыргызской Республике



## Коридор Бишкек-Нарын-Торугарт

Общая протяженность коридора Бишкек-Нарын-Торугарт **составляет 497 км** на реконструкцию которых привлечено 427,8 млн. долл. США. В рамках строительства автодорожного коридора были реализованы следующие проекты:

км 9 – км 272 (ЭИБК), завершен в 2014 году;

км 272 – км 365 (АКГ), завершен в 2018 году;

км 400 – км 439 км (АБР), завершен в 2012 году;

км 365 – км 400 и км 439 – км 479, (АБР) завершен в 2014 году;

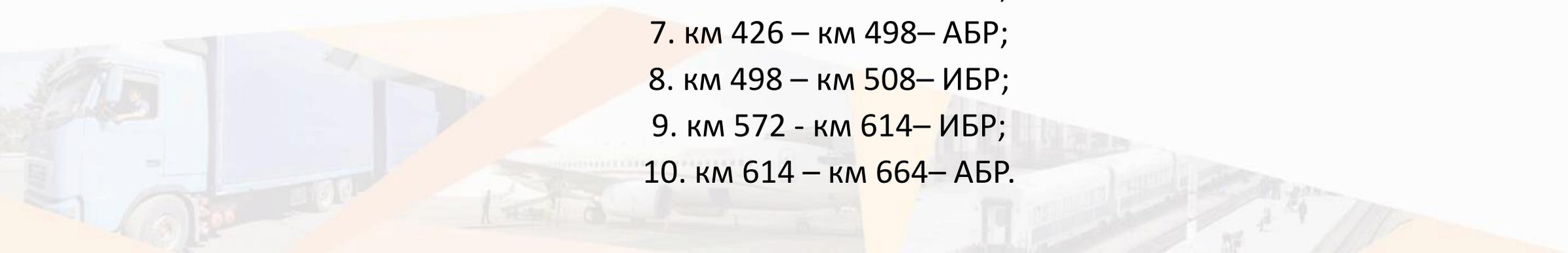
км 479 – км 539, (АБР), завершен в 2016 году.



## Автодорожный коридор Бишкек – Ош

Всего, до настоящего времени, в рамках проектов четырех фаз по автодороге Бишкек – Ош было привлечено 456 млн. долл. США международных заимствований и **реконструировано 630 км автодорог**. В рамках автодорожного коридора были реализованы следующие проекты:

1. км 61 – км 161– АБР;
2. км 161 – км 248– АБР;
3. км 248 – км 325–(JICA);
4. км 325 – км 362– (Япония);
5. км 362 – км 412 - (JICA);
6. км 412 – км 426– АБР;
7. км 426 – км 498– АБР;
8. км 498 – км 508– ИБР;
9. км 572 - км 614– ИБР;
10. км 614 – км 664– АБР.



## Автодорожный коридор Бишкек – Ош

А также **продолжаются реализация** следующих проектов в рамках 4 фазы реконструкции автодороги:

11. км 8,5 – км 61 (52,5 км) Бишкек – Кара-Балта, АБР;
12. км 507 – км 574 (67 км) Маданият – Джалал-Абад, ЕАБР.



## Автодорожный коридор Ош-Сарыташ-Иркештам

проект реабилитации автодороги Ош-Сарыташ-Иркештам, общей протяженностью 258 км полностью завершен в конце 2012 года. На реабилитацию всего коридора привлечено 172,59 млн. долл. США с помощью которых реализовано 5 проектов:

1. с 3 по 80 км, (АБР), завершен в 2010 году;
2. с 80 по 124 км, (ИБР), завершен в 2011 году;
3. с 123 по 190 км, (ЭИБК), завершен в 2012 году;
4. с 190 по 240 км, завершен в 2011 году;
5. с 240 по 258 км, завершен в 2005 году.



## Автодорожный коридор Сарыташ-Карамык

общей протяженностью примерно 550км

Реабилитация автодороги Сарыташ-Карамык, общей протяженностью 136 км полностью завершена в конце 2012 года. Для реализации данного проекта были привлечены средства Азиатского Банка Развития в размере 48,3 млн. долл. США, при помощи которых реализованы 1 проект.



## Автодорожный коридор Ош-Баткен-Исфана

На реабилитацию всего коридора привлечено 402 млн. долл. США с помощью которых реализовано 10 проектов:

На сегодняшний день в рамках проекта реализуется или уже завершены следующие участки:

1. с 10 по 28 км, (ВБ), завершен в 2015 году;
2. **с 28 по 75 км, (ЯАМС), в процессе реализации;**
3. **с 75 по 108 км, (ИБР), в процессе реализации;**
4. с 108 по 123 км, (ЕС) завершен в 2015 году;
5. с 123 по 155 км, (ВБ) завершен;
6. с 155 по 220 км, (ЕБРР) завершен;
7. с 220 по 402 км, 6 участков, (ЭКСИМ Банк и ВБ) завершены в 2018 году.



## Автодорожный коридор Суусамыр-Талас-Тараз

На реабилитацию всего коридора привлечено 49 млн. долл. США с помощью которых реализовано 3 следующих проекта:

1. с 0 по 52 км (ИБР), завершён в 2010 году;
2. с 52 по 75 км (ИБР), завершён в 2012 году;
3. с 75 по 105 км (ИБР), завершён в 2013 году;



## Проекты республиканского значения реализуются сегодня

### Альтернативная автодорога Север-Юг

Альтернативная автодорога Север-Юг является одним из самых масштабных проектов за всю историю Кыргызской Республики. Данная автодорога соединит северные и южные регионы страны, создав дополнительное автотранспортное соединение, обеспечивающее стратегическую безопасность страны.

Для строительства были автодороги Кыргызская Республика заключила соглашения о финансировании с Эксимбанком Китая, Азиатским банком развития, Саудовским фондом развития и Исламским банком развития **на общую сумму около 900 млн. долларов США**, при помощи которых реализуется 5 проектов:

1. **с 0 по 89 км, (АБР), в процессе реализации;**
2. **с 89 по 159 км, (АБР), в процессе реализации;**
3. **с 159 по 183 км, (ИБР и СФР), в процессе реализации;**
4. с 183 по 291 км, (Эксим банк), **завершен в 2021 году;**
5. **с 291 по 4038 км, (Эксим банк), в процессе реализации;**



# Coordinating Committee Meeting

19–20 October 2022 • Almaty, Kazakhstan



19-е заседание Координационного  
комитета по транспортному сектору

19–20 октября 2022 г. • Алматы, Казахстан



# Coordinating Committee Meeting

19–20 October 2022 • Almaty, Kazakhstan



19-е заседание Координационного  
комитета по транспортному сектору

19–20 октября 2022 г. • Алматы, Казахстан



## Проекты республиканского значения реализуются сегодня

### Иссык-Кульская кольцевая

Быстрое развитие Иссык-Кульской курортной зоны сопровождается неуклонным ростом пассажирских и грузовых перевозок. Все больше автомобилей требуется с каждым годом для удовлетворения растущих потребностей большого курортного региона, особенно в летний период. На сегодняшний день в рамках Иссык-Кульской кольцевой автодороги реализуется 3 проекта и еще 2 планируется реализовать:

1. **с 0 по 104 км север, (бюджетные средства), в процессе реализации;**
2. с 104 по 184,5 км север, (АКГ), в процессе подготовки;
3. с 184,5 по 220 км север, (ЕБРР), ведется подготовка проекта;
4. **с 0 по 141 км юг, (бюджетные средства), в процессе реализации;**
5. с 141 по 220 км юг, ведутся переговоры с АБР.



# Проекты республиканского значения реализуются сегодня

## Иссык-Кульская кольцевая



## **Дорожный фонд при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики**

### **ЗАКОН КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**от 30 мая 2022 года №36 О Дорожном фонде**

В целях аккумуляции денежных средств для финансирования проектирования, содержания, ремонта, реконструкции, строительства и развития автомобильных дорог общего пользования принят Жогорку Кенешем Кыргызской Республики 21 апреля 2022 года о создании Дорожного фонда при Министерстве транспорта и коммуникаций КР.

- Дорожный фонд является целевым фондом. Законом определены источники образования средств Дорожного фонда и установлено, что средства Дорожного фонда аккумулируются в республиканском бюджете, имеют специальное назначение и не подлежат изъятию или расходованию на другие нужды.
- Закон вступает в силу с 1 января 2023 года.

## Эффективный метод сохранения дорог, а не источник финансирования отрасли



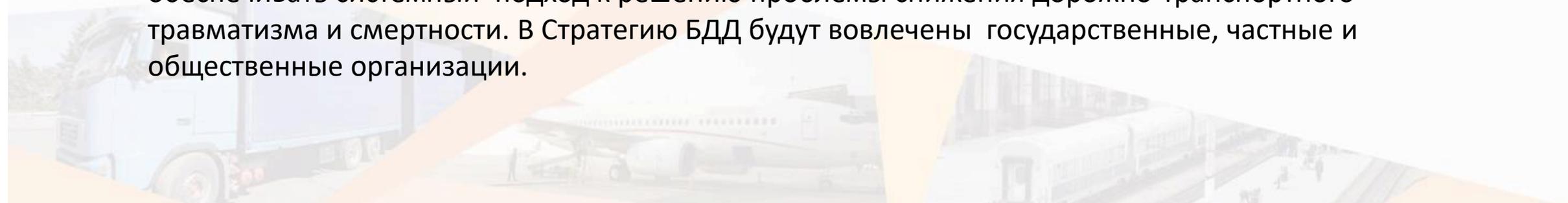
На Сегодня Минтранс участвует в разработке проекта по внедрению автоматического штрафования за несоблюдение (превышение) установленных допустимых норм весогабаритных параметров транспортных средств для проезда по автомобильным дорогам общего пользования.

На 42 пунктах автодорог общего пользования будут установлены датчики весогабаритного контроля и взимания сборов с грузовых транспортных средств.

## Национальная стратегия безопасности дорожного движения Кыргызской Республики на период 2021-2025 годы

Программа ЦАРЭС уделяет большое внимание институциональной поддержке в области безопасности дорожного движения. Сегодня, в Кыргызстане проходит ВГП и общественное обсуждение проект Постановления Кабинета Министров КР «Об утверждении Национальной стратегии безопасности дорожного движения Кыргызской Республики на период 2021-2025 годы и Плана мероприятий Кыргызской Республики, направленных на реализацию Национальной стратегии безопасности дорожного движения Кыргызской Республики на период 2021-2025 годы».

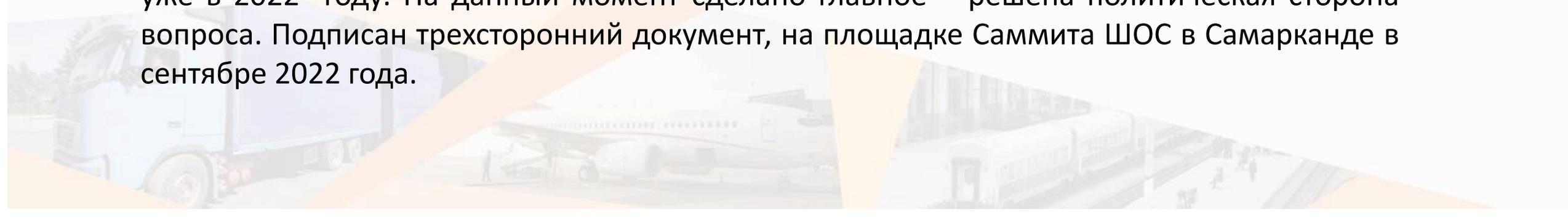
Стратегия разработана в целях определения приоритетных направлений в области обеспечения безопасности дорожного движения, согласованных стратегических целей, задач и ключевых мер по ее достижению, а также механизмов взаимодействия всех заинтересованных сторон, включая представителей гражданского общества. БДД не может носить отраслевой характер, она будет обеспечивать системный подход к решению проблемы снижения дорожно-транспортного травматизма и смертности. В Стратегию БДД будут вовлечены государственные, частные и общественные организации.



## Железнодорожная сеть Кыргызской Республики

Железнодорожная сеть страны состоит из двух разъединенных линий - северной и южной. В настоящее время, начинается реализация проекта строительства нового, железнодорожного коридора, соединяющего КНР с Узбекистаном через территорию Кыргызской Республики.

Значимость железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан для Кыргызстана трудно переоценить. Тупиковая, не имеющая выхода к морю страна может стать частью континентального моста, связывающего практически всю Азию - от побережья Китая до Персидского залива. «Она нужна нам как воздух и вода», - емко объяснил значение проекта Президент Кыргызской Республики Садыр Нургожоевич Жапаров. И вот, спустя 20 лет обсуждений наши страны заявили о готовности приступить к строительству дороги уже в 2022 году. На данный момент сделано главное – решена политическая сторона вопроса. Подписан трехсторонний документ, на площадке Саммита ШОС в Самарканде в сентябре 2022 года.



**БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ!**

