

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ: ТРАНСПОРТНАЯ И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КЫРГЫЗСТАНА

*В.Н.ЧИКИНОВ, Министерство финансов КР*

**Т**ранспорт задействован практически во всех сферах хозяйственной и человеческой деятельности и необходим для достижения устойчивого экономического роста и повышения благосостояния населения. Проблемы, касающиеся транспорта и обеспечения потребности бедных слоев населения, во многом сводятся к вопросам его доступности. Дальнейшее развитие транспортной системы ведет к сокращению непроизводительных издержек при производстве промышленной и сельскохозяйственной продукции, на материально-технические ресурсы, что напрямую сокращает себестоимость продукции. Развитие эффективной транспортной системы необходимо для стимулирования всех отраслей экономики республики. Своевременная и масштабная модернизация важнейших автомагистральных и других транспортных коридоров республики стимулирует торговлю, способствует росту объема экспорта и импорта товаров и услуг, внедрению системы контейнерных и росту транзитных перевозок через территорию республики. Все это также увеличивает доходы страны в части поступления транзитных сборов. Осуществляемая в республике реконструкция важнейших магистралей задействует значительные слои населения, что позитивно влияет на их общее благосостояние и позволяет, особенно беднейшей ее части, как напрямую, так и косвенно, удовлетворять основные потребности в устойчивом жизнеобеспечении.

Из-за ограниченности финансовых ресурсов на содержание, эксплуатацию и развитие инфраструктурной системы страны, ее основная инженерная структура в течение ряда предшествующих лет подверглась значительной деградации и износу, что отрицательно сказалось на общей экономической ситуации в целом. Несмотря на это, в течение 1999-2001 гг. все виды транспорта и телекоммуникаций функционировали бесперебойно и способствовали удовлетворению потребностей экономики и населения республики в данном виде услуг. Совершенствовалась также система воздушного транспорта и международных сообщений. Были открыты новые авиарейсы: **Алматы-Чолпон-Ата, Ташкент-Чолпон-Ата, Бишкек-Ош-Шарджа,** Реформа № 4/2002

**Бишкек-Штуттгард** и др. Только за 2001 год было выдано 113 лицензий и более 800 разрешений на использование воздушного пространства Кыргызстана иностранными воздушными судами. Была проведена сертификация основных аэродромов республики и зарегистрированы 3 новые авиакомпании: “**Бишкек Эйр ФАП**”, “**Алтын Эйр**” и “**Квадро Аэро**”. АО «Кыргызтелеком» создана и развивается сеть Интернет. За 2001 год в нее включено 215 новых пользователей. В истекшем году был проведен первый национальный саммит по информационным технологиям с участием международных организаций, на котором был сделан анализ развития информационных и телекоммуникационных технологий (ИКТ) и определены стратегические направления развития информатизации в Кыргызстане. В целях развития и внедрения ИКТ в различные сферы хозяйственной деятельности издан Указ «**О создании Государственной компьютерной сети**» (от 3 мая 2001 г., № 155). Соответствующим Указом Президента КР (от 18 июня 2001 г., № 199) создан **Совет по ИКТ** при Президенте и постановлением Правительства (от 8 ноября 2001 г., № 697) утверждена «**Программа развития информационно-коммуникационных технологий в Кыргызской Республике**». Разработаны проекты Законов: «**Об информационных ресурсах**», «**О страховании информационных рисков**», «**Об электронной цифровой подписи**». В 2001 г. при Министерстве транспорта и коммуникаций создан **Центр развития информационно-коммуникационных технологий**. В республике продолжается строительство новых объектов связи с вводом в действие цифровых и ВОЛСлиний, расширяется зона современного телекоммуникационного сервиса. Введен в эксплуатацию ряд автоматизированных переговорных пунктов в сельских районах республики. В 2001 г. прирост основных телефонных аппаратов на местных телефонных сетях составил более 12 тыс. номеров, из них цифровых – свыше 10 тыс. номеров. Кроме того, в течение 1999-2001 гг., в республике с помощью заемных средств был проведен значительный объем работ по строительству, реабилитации и модернизации материально-технической базы данной сферы. Осуществляется интенсивная реализация таких

крупных инфраструктурных проектов как: «Реабилитация автодороги Бишкек-Ош и объездных дорог Джалал-Абад-Узген», «Реконструкция аэропорта «Манас» и «Реконструкция аэропорта г. Ош», «Проект развития городского транспорта» и др.

В 2002 г. продолжает осуществляться комплекс мер, обеспечивающих приоритетное развитие всех направлений инфраструктурной сферы республики. Намечается вложение средств не только в развитие и реабилитацию транспортной инфраструктуры, но и в расширение сети цифровой связи, радиофикацию и улучшение доступности ТВ. Указом Президента (от 10 марта 2002 г., № 54) утверждена **национальная стратегия «Информационно-коммуникационные технологии для развития Кыргызской Республики»**. Для решения важнейших задач телефонизации республики разработан проект постановления Правительства **«О комплексе первоочередных мер по телефонизации сельских и отдаленных населенных пунктов Кыргызской Республики на период до 2010 года»**. В связи с ограниченностью бюджетного финансирования и дефицитом собственных финансовых средств АО «Кыргызтелеком» ведет дополнительную работу по определению конкретных объектов связи и изысканию совместно с облгайгосадминистрациями источников финансирования для проведения указанных работ. АО «Кыргызтелеком» предусматривает за счет собственных средств осуществление первого этапа вышеуказанного комплекса мер - *удовлетворение минимальной потребности населения в услугах связи*, путем организации переговорных пунктов, восстановления работоспособности сельских телефонных станций. Минтранскомуникаций изучен и обобщен международный опыт механизма действия предоставления интегрированных услуг. Совместно с Государственным агентством связи (ГАС) разрабатывается проект Закона **«О внесении изменений и дополнений в Закон КР «Об электрической и почтовой связи»** для создания законодательной основы внедрения в Кыргызстане данной универсальной коммуникационной услуги.

Наиболее важной задачей среднесрочного периода (2002-2005 гг.) станет определение инвестиционных приоритетов в той или иной области инфраструктурной сферы, а также максимальная концентрация средств на выбранных направлениях. Это приведет к дальнейшему решению вопросов приоритетности направления инвестиций как в географическом, так и отраслевом аспектах. Такая стратегия развития инфраструктуры обеспечивает ее двойственную роль: (а) *содействие экономическому росту* и (б) *сохранение доступа для бедного населения к основным услугам*. Так, например, развитие экономически эффективной транспортной системы необходимо для обеспечения и содействия экономическому росту всех отраслей

Реформа № 4/2002

экономики республики. Несмотря на высокую затратность реабилитации, создания, содержания и эксплуатации инфраструктурных объектов, сам процесс развития этого комплекса является важным источником экономического роста и имеет значительный потенциал прироста новых рабочих мест, что непосредственно влияет на снижение бедности. *Стратегической целью развития транспорта и коммуникаций до 2005 г. является формирование транспортного комплекса республики, соответствующего условиям рыночной экономики, дальнейшее развитие коммуникационных магистралей международного значения, модернизация существующих телекоммуникационных сетей и интеграция на этой основе в мировую сеть*. Однако существующие в настоящий момент бюджетные ограничения сдерживают увеличение потока государственных инвестиций, направляемых на восстановление инфраструктурной базы и реализацию новых проектов. Поэтому необходимо создать в республике максимально благоприятные условия для привлечения в данную сферу частных инвестиций, включая прямые иностранные, а также содействовать дальнейшему расширению участия всех потребителей в развитии инфраструктурных проектов. Возможности для этого, в той или иной степени, имеются практически во всех инфраструктурных секторах. Первый шаг: определение этих секторов и компонентов для участия частных инвестиций. Затем, в среднесрочном периоде, возможно расширение масштаба вовлечения дополнительных частных ресурсов путем укрепления правовой, институциональной и регулятивной среды, что также будет способствовать скорейшему развитию данного процесса в инфраструктурной сфере. В настоящее время, из-за несовершенства законодательной базы уровень привлечения частных и прямых иностранных инвестиций остаётся низким и недостаточным для обеспечения роста в реальном секторе. В связи с этим, в республике начата работа по оптимизации и улучшению законодательства, укреплению соответствующей институциональной базы. В 2002 г. намечается завершить и принять новый законопроект **«Об инвестициях в Кыргызской Республике»** и **Государственную концепцию Кыргызской Республики по привлечению прямых инвестиций**.

**Наземный транспорт.** Сеть автомобильных дорог Кыргызстана составляет более **34** тыс. км, из них **19,0** тыс. км являются дорогами общего пользования, которые находятся в государственном управлении, а **15,0** тыс. км - в управлении различных ведомств и местных органов государственной власти и, в основном, являются *сельскими* дорогами. Из общего их числа (по данным Минтранскомуникаций) - **40** % имеют *твердое*

покрытие, **53 %** - *гравийное* и **7 %** - *грунтовое*. При этом сеть автомобильных дорог республики достаточно развита для обеспечения потребностей в транспортном сообщении между городами и населенными пунктами. Развитие международных торгово-экономических связей и активное вовлечение дорожно-транспортного комплекса республики в процесс международной транспортной интеграции выдвигают ряд приоритетных задач по реабилитации существующих дорог и приведению их в соответствие с международными нормами и стандартами. В связи с этим вопросы содержания, восстановления и дальнейшего развития автомагистралей республики требуют безотлагательных мер. Особенно важными в стратегическом отношении являются транзитные межгосударственные, межрегиональные участки и дороги с интенсивным движением. В этом плане необходимо, прежде всего, в кратчайший срок: **(а)** *завершить реабилитацию основных магистральных автодорог «Бишкек - Ош», «Бишкек - Георгиевка» и др., осуществить в необходимом объеме строительство дорог в Баткенской области и рокадных дорог на юге республики;* **(б)** *разработать правовые, регулятивные и институциональные меры для вовлечения частного сектора в сбор платы с потребителей за использование дорог и их содержание;* **(в)** *укрепить Государственный дорожный фонд для обеспечения достаточного технического обслуживания дорожной сети и частичного улучшения ее участков;* **(г)** *определить сегменты дорог или дорожные активы для привлечения частных инвестиций и (или) создания совместных предприятий с государственными ресурсами;* **(д)** *обеспечить повышение эффективности транспортного сектора, благодаря ускоренному развитию частного предпринимательства;* **(е)** *принять необходимые меры по обеспечению круглогодичной проходимости автомобильных дорог в сельской местности;* **(ж)** *рассмотреть возможность предоставления доступных пассажирских услуг городскому бедному населению с помощью развития общественного дешевого транспорта;* **(з)** *исследовать возможности и обеспечить взаимовыгодное региональное сотрудничество по интеграции автомобильных и сети железных дорог Кыргызской Республики в международные транспортные сети, с целью извлечения дополнительных выгод и преимуществ от стратегически важного геополитического расположения страны.* В настоящее время Правительством проводится активная политика по определению экономических и правовых основ управления автомобильными дорогами республики, совершенствованию деятельности Государственного дорожного фонда и тарифной политики. В республике приняты Законы «**О транспорте**», «**О железнодорожном**

**транспорте**», «**О дорожном фонде**», «**Об автомобильных дорогах**» и др. Наземный транспорт республики продолжает оставаться одним из главных звеньев в процессе увеличения объемов внутренних и внешних перевозок. В последние годы наблюдается рост объемов автодорожных перевозок в международном сообщении, а также транзитных перевозок грузов по автомобильным транспортным коридорам, соединяющим страны Европы и Азии. Кыргызстан принимает активное участие в проекте развития транспортного коридора **TRASECA** и присоединился к семи основным Конвенциям, регулирующим взаимоотношения при выполнении международных автомобильных перевозок, подписано 16 двухсторонних соглашений по международным автомобильным перевозкам, в том числе 11 соглашений со странами СНГ.

**Железнодорожный транспорт**, являясь составной частью транспортной системы республики, призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно удовлетворять потребности населения и экономики в перевозках на внутреннем и международном железнодорожном сообщении. В настоящее время осуществляются перевозки грузов и пассажиров как внутри республики, так и в другие страны. Кыргызская железная дорога осуществляет перевозки в другие страны мира через Китай и Иран (с КНР через станцию «Дружба», с Ираном – через станцию Серахс). В связи с ограниченностью бюджетных ресурсов состояние многих технических средств железнодорожного транспорта подошло к критическому уровню. Из-за недостатка и неудовлетворительного состояния подвижного состава выполнение некоторых международных маршрутов стало экономически неэффективным (убыточным). На этих маршрутах снизилась частота движения. Сложное финансовое положение на Кыргызской железной дороге не позволяет осуществлять обновление подвижного состава и других технических средств за счет собственных ресурсов. Для успешного выхода Кыргызстана на внешний рынок железнодорожных транспортных услуг и создания необходимых условий равного доступа к ним всех участникам рынка в среднесрочном периоде необходимо решить следующие основные задачи: **(а)** *разработать для Кыргызской железной дороги комплексный план восстановления с участием частного сектора, чтобы увеличить ее долю в грузоперевозках для внешней торговли;* **(б)** *расширить ремонтную базу для подвижного состава (грузовых вагонов, пассажирских вагонов, локомотивов), выпуск материалов верхнего строения пути;* **(в)** *предусмотреть переход на систему гарантированного обеспечения перевозок по договорам и долгосрочным контрактам, организацию системы фирменного транспортного*

обслуживания, базирующуюся на широком применении современных средств информации; (г) сделать железнодорожные грузоперевозки привлекательными для МСП; (д) обеспечивать проведение гибкой тарифной политики.

**Воздушный транспорт.** В силу географического положения Кыргызстана гражданская авиация в общей транспортной системе страны занимает особое место. В связи с этим вопросы ее развития и дальнейшей структурной перестройки всегда находились и находятся под постоянным вниманием со стороны государства. В течение 1996-2001 гг. были приняты меры, направленные на структурную перестройку гражданской авиации. Они ориентируют предприятия воздушного транспорта на развитие рыночных отношений и направлены на создание эффективной системы в области авиaperевозок и услуг. В 1994 г. принят **Воздушный кодекс КР**, введены **Положение о сертификации эксплуатантов воздушного транспорта КР**, **Положение об использовании воздушного пространства КР**. Национальным авиаперевозчиком Кыргызстана является **АО «Национальный авиаперевозчик «Кыргызстан аба жолдору»**, осуществляющее основные объемы международных и внутренних авиаперевозок. Система воздушного транспорта республики включает два международных и один местный аэропорт, а также 20 приписных аэропортов. Основной воздушной гаванью республики в области авиаперевозок является аэропорт «Манас». В результате реализации проекта реконструкции его характеристики были существенно улучшены. Сегодня - это один из крупнейших аэропортов в Центральноазиатском регионе, обеспечивающий международные и внутренние перевозки и способный принимать все виды воздушных судов. Вместе с тем улучшение состояния других аэропортов и аэродромов требует больших затрат, и их развитие крайне важно для создания и расширения индустрии туристических услуг в регионах республики. В течение 2002-2006 гг. намечается осуществить вторую фазу реконструкции аэропорта «Манас» и начать реабилитацию аэропорта в г. Ош. Проведение указанных работ предусматривает привлечение внешних инвестиций в объеме около 29 млн. долл. США. Кроме того, в течение 2003-2005 гг. за счет комбинированных финансовых средств предполагается начать реализацию крупного инвестпроекта **«Карго Кыргызстан»**, предусматривающего создание современного грузового транзитного терминала в аэропорту «Манас». Ориентировочные затраты по проекту составят около 1,5 млрд. долл. США. При этом намечается проведение соответствующего маркетинга в интересующих нас государствах, создание соответствующих WEB страниц в Реформа № 4/2002

Интернете, а также открытие новых воздушных коридоров с КНР для использования их авиаперевозчиками всех заинтересованных стран. Воздушный транспорт становится решающим в развитии *транзитных перевозок, торговли* и использовании значительного потенциала Кыргызской Республики в области *туризма*. Улучшение авиационного сообщения крайне необходимо также для *расширения привлечения прямых иностранных инвестиций и развития интеграционных отношений* в Центральноазиатском регионе, со странами СНГ и дальнего зарубежья. Кыргызстан располагает достаточными потенциальными возможностями для участия *частного сектора* в развитии инфраструктуры воздушного транспорта. Необходимые для этого условия предусматривают наличие крупных *инвестиционных* вложений и скорейшее завершение *институциональных* реформ, способствующих *эффективности* работы данного сектора. Работа аэропортов, управление воздушным движением и коммерческая авиация должны четко разграничиваться по видам деятельности и комплексу оказываемых ими услуг. Важнейшими решениями в данном направлении являются *радикальная реструктуризация и приватизация* кыргызских авиалиний и последующее укрепление и развитие их структуры и материально-технической базы. Это, в дополнение к сокращению бюджетного бремени, значительно улучшит эффективность работы сектора. Для развития инфраструктуры воздушного транспорта необходимо следующее: **а) усовершенствовать** *навигационное и метеорологическое оборудование для управления воздушным движением,* **б) модернизировать инфраструктуру аэропортов для пассажирских и грузовых перевозок и содержания воздушных судов;** **в) совершенствовать управление системой гражданской авиации в соответствии со структурными преобразованиями;** **г) модернизировать воздушные суда, находящиеся в эксплуатации, с целью улучшения их технико-эксплуатационных характеристик.**

**Телекоммуникации и информационные технологии.** Политика в области развития информационных и телекоммуникационных технологий будет учитывать широкие возможности для сближения (конвергенции) коммуникаций и информационных технологий, которые могут помочь стране в данной высокотехнологичной перспективной сфере. Интеграция в глобальную информационно-коммуникационную инфраструктуру предусматривает ускорение темпов развития информационных технологий и телекоммуникаций, рост объема услуг информатизации, улучшение их качества, совершенствование тарифной политики. Правовые основы деятельности данного сектора регулируются

Законами Кыргызской Республики: «Об электрической и почтовой связи», «Об охране программ для ЭВМ и баз данных», «Об электронных платежах», «Об информатизации», а также другими директивными документами, которые определяют государственную политику в области формирования и развития информационно-коммуникационной инфраструктуры. Кроме того, Кыргызстан участвует в ряде международных программ информатизации, в том числе в **Программе создания Автоматизированной системы информационного обмена между государствами СНГ (АСИО-СНГ)**, в рамках Концепции формирования информационного пространства СНГ, в **Программе создания сети информационно-маркетинговых центров стран-участниц РСС** на базе сети Интернет и др. Основными проблемами в сфере связи является: *низкий уровень телефонизации, особенно сельских районов; в области телевидения – обеспечение уверенного приема теле-радио программ на всей территории страны.* В связи с этим в среднесрочной перспективе предусматривается: **а) обеспечить дальнейшее развитие отрасли, что будет содействовать быстрому росту экономики республики; б) расширить доступность услуг связи, что позволит решить проблемы социального характера и более активно вовлечь население всех регионов страны, особенно отдаленных, в экономическую деятельность.** При этом приоритетными направлениями в развитии телекоммуникаций будут: *телефонизация сельских районов, перевод проводного вещания на эфирное и обеспечение приема многопрограммного телевидения и эфирного стереофонического радиовещания по всей территории республики.* Развертывание сетей связи, отвечающих современным требованиям, сопряжено с большими трудностями, причем самой серьезной проблемой является *подключение абонентов удаленных регионов с малой плотностью населения.* Одним из возможных путей решения этой задачи является широкое использование систем абонентского радиодоступа. В области *телерадиовещания* необходимо обеспечить *уверенный прием государственных программ телевидения и радио в полном объеме на всей территории республики, проводное вещание полностью перевести на эфирное.* Основными направлениями развития в области почтовой связи являются внедрение автоматизированных систем: *международной ускоренной почты; экспресс-почты; электронной почты и товаров-почтой.* Приоритетными направлениями в реализации государственной политики в сфере *информационных и коммуникационных технологий (ИКТ)* являются: *государственное и местное самоуправление («Электронное правительство» - эффективное,*

*прозрачное и подотчетное государственное управление через использование ИКТ); образование – развитие человеческих ресурсов и подготовка кадров в области ИКТ; электронная экономика (информационный бизнес, электронная коммерция, региональный центр бизнеса в Центральной Азии).* К 2005 г. в рамках реализации **Комплексной основы развития КР до 2010 г. (КОР) и Национальной стратегии сокращения бедности (НССБ)** прогнозируется: **а) обеспечить почтовой и телефонной связью сельские и отдаленные населенные пункты; б) максимально обеспечить доступ к национальным и мировым информационным ресурсам (Интернет и электронная почта) сельских и отдаленных населенных пунктов; в) обеспечить наличие приема основных радио и телепрограмм на всей территории республики.** В республике ведутся работы по расширению сети цифровой связи, радиофикации и доступности ТВ. В целях улучшения информационного обеспечения населения и модернизации телерадиовещательной сети разработан проект постановления Правительства **«О комплексе мер по развитию сети телерадиовещания в Кыргызской Республике на 2001-2008 годы».** В настоящее время Минтранскоммуникаций проводит работу по изысканию средств для модернизации сети телерадиовещания республики. Для стимулирования развития *малого и среднего предпринимательства* в области связи в малых городах, поселках городского типа, сельской местности намечается проводить лицензирование этих субъектов предпринимательства и сертификацию технических средств и услуг связи по упрощенной схеме. Для расширения возможностей и улучшения качества телекоммуникационных услуг должен быть внедрен единый *комплексный* подход, который позволит использовать огромный потенциал современных информационных технологий для *оптимизации* управления при низких затратах. Кроме того, он также обеспечит улучшение предоставления *насуточных социальных и административных услуг* для отдаленных регионов доступным и экономически эффективным способом. В качестве главного шага в стратегии отраслевой реформы предполагается сократить и в последующем постепенно снижать монополию на фиксированные линии коммуникационных сетей, а также поддерживать и развивать уже принятые меры в направлении сокращения монополии АО «Кыргызтелеком» в обеспечении таких услуг в соответствии с обязательствами страны в рамках ВТО.

Своевременное и быстрое проведение приватизации АО «Кыргызтелеком» повысит производительность и эффективность работы данного сектора.

0,6  
печ. л.

Деятельность обновленного сектора будет регулироваться с целью максимального использования *потенциала* передовых информационных технологий для нужд *экономики* республики и расширения системы предоставления услуг для широких слоев населения.

Правительство также намерено проводить гибкую политику содействия дальнейшему развитию конкуренции в этом секторе и, учитывая взаимовлияние и глобальный характер указанных процессов, предполагает подготовить интегрированный план действий для развития систем связи и информационных технологий Кыргызстана.

*Можно лишь констатировать один бесспорный факт, что развитие транспортного и телекоммуникационного комплекса и сферы ИКТ республики - было, есть и будет одним из главных приоритетов долгосрочной стратегии нашего государства.*