

**Выступление
представителя делегации Кыргызской Республики
Турдалы уулу Жаныбека
на Второй подготовительной конференции к
16 Экономическому и Экологическому Форуму ОБСЕ "Укрепление
безопасности и защита окружающей среды»
(6-7 марта 2008 год, г.Ашгабат, Туркменистан)**

**Тема: *ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ
ВЫХОДА К МОРЮ***

Уважаемый Председатель,

Уважаемые участники и гости конференции,

Дамы и господа!

В Центральной Азии, Кыргызстан, как и все государства этого региона не имеет прямого выхода к мировым морским коммуникациям. Безусловно, данный факт ограничивает этим странам доступ к рынкам многих государств, приводит к высокому уровню транспортных расходов, тормозит темпы развития экономики, а также к резкому удорожанию импорта и экспорта. Решение транспортных проблем стран, не имеющих выхода к морю, напрямую зависят от стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам.

Устранение дорожных «барьеров» в странах транзита для таких стран, несомненно, способствовало бы развитию интермодальных перевозок в Центрально-азиатском регионе.

Хочу обратить Ваше внимание, что Кыргызстан имеет только внутреннее судоходство на озере Иссык-Куль, где осуществляются пассажирские и грузовые перевозки. Речной транспорт в нашей стране практически отсутствует. В связи с этим, в целях развития международных перевозок в настоящее время Кыргызстаном заключены Соглашения о международных автомобильных сообщениях с 19 государствами дальнего и ближнего зарубежья. Кыргызстан является участником восьми

многосторонних соглашений, и присоединился к существующим семи основным международным Конвенциям в области автомобильного транспорта, рекомендованных резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН.

Позвольте вкратце проинформировать Вас об автомобильных дорогах нашего государства. (*Слайд №2*) В Кыргызской Республике автомобильные дороги считаются одним из ключевых инструментов воздействия на важнейшие социально – экономические показатели развития страны. Об этом ярко свидетельствует тот факт, что дорожная сеть республики обеспечивает до 95% пассажирских и грузовых перевозок страны.

От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих связь между регионами, населенными пунктами, и дальнейший выход на дорожную сеть сопредельных государств, во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности, повышения качества жизни населения, проведения структурных реформ, укрепления национальной безопасности государства и интеграции транспортной системы Кыргызской Республики в международную транспортную систему. Не ошибусь, если скажу, что вся сеть автомобильных дорог является стратегически важным объектом для развития экономики нашего государства.

Общая протяженность автомобильных дорог (*Слайд №3*) в стране составляет около 34000 км, включая дороги общего пользования, обслуживаемые Министерством транспорта и коммуникаций КР, и дороги городов, сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий. Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4163,0 км. Протяженность **международных коридоров** проходящих по территории Кыргызской Республики **составляет 2242 км.**

Международные транспортные коридоры обеспечивают 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 дорожном секторе.

Учитывая состояние дорожной отрасли, в 2006 году была разработана **Стратегия развития дорожного сектора на 2007-2010 г.г.**, в которой обозначены цели и задачи развития дорожной отрасли, политика и подходы Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики по ремонту и содержанию международных транспортных коридоров и внутренней дорожной сети. **Принятие Стратегии развития дорожного сектора создает предпосылки для успешной работы с международными финансовыми институтами и донорскими организациями** по привлечению кредитов, грантов и технической помощи на приоритетные проекты в дорожной отрасли.

(Слайд №4) Начаты строительные работы по проекту реабилитации одного из важных региональных коридоров **Ош-Сарыташ-Иркештам**, который является стратегическим звеном автодороги **Бишкек-Ош**, и дает возможность выхода в КНР и далее в страны Юго-Восточной и Южной Азии. В зону влияния этого коридора попадают соседние Узбекистан, Таджикистан и Синьцзян-Уйгурский Автономный Округ (СУАР) Китайской Народной Республики. В 2008-2009 годах планируется приступить к реализации таких крупных дорожных проектов, как реабилитация автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт, Ош-Баткен-Исфана, Сарыташ-Карамык, Иссык-Кульское кольцо и другие.

(Слайд №5) Вышеперечисленные позитивные изменения стали возможными, во многом, благодаря успешной работе с международными финансовыми институтами и донорскими организациями и увеличению выделяемых финансовых средств из государственного бюджета. Реализовав первостепенные задачи в области дорожного строительства, наша

республика сделает огромный шаг вперед в своем развитии, в результате которого существенно упростится транспортное сообщение с сопредельными государствами, откроется выход в дальнее зарубежье и будет дан мощный толчок развитию регионального экономического сотрудничества.

В 2007 году в целях реализации поставленных задач в дорожном секторе, с обозначением основных направлений и мер по развитию автомобильных дорог, по заданию Президента КР К.Бакиева, была разработана **Президентская программа развития автомобильных дорог на 2008-2010 г.г. – «Дорога к процветанию»**. Она определяет перечень мероприятий по развитию сети автомобильных дорог и дорожного хозяйства, инструменты ее реализации, направленные на повышение эффективности предоставления государственных услуг и усиление безопасности дорожного движения.

В документе четко обозначены конкретные шаги, объемы ремонтных и строительных работ, объемы финансовых средств, необходимых для реализации поставленных задач по развитию дорожной отрасли.

Реализация данной Программы создаст реальные предпосылки для развития региональных торгово-экономических связей, и будет способствовать решению задач интеграции экономики страны в систему региональной и мировой экономики.

Программа, предусматривает приведение до 2010 года к эксплуатационным стандартам приоритетных международных транспортных коридоров. В этом случае, данные магистрали и реабилитированные до настоящего времени участки дорог составят **75% от общей протяженности транспортных коридоров**.

Учитывая, что Кыргызстан, находится в центре государств Центрально-Азиатского региона, и исходя из особенностей данного географического положения, во главу угла ставится крайняя актуальность и

приоритетность развития инфраструктуры транспортных коридоров по стратегическим направлениям **Север-Юг, Восток-Запад**.

Целью развития трансграничного сотрудничества является сокращение административных преград развития международной торговли. К таким преградам можно отнести, в первую очередь, длительные процедуры проверки и оформления документов, необоснованные простои и задержки органами власти, осуществляющими контроль на границах. В целях устранения и уменьшения данных административных преград, тормозящих экономическое развитие и препятствующих развитию торговли между приграничными странами, необходимо более активно вести работу по продвижению вопросов трансграничного сообщения в рамках региональных объединений.

Стержневым вопросом дальнейшего **развития сети железных дорог в Кыргызстане** на современном этапе является перспектива формирования нового железнодорожного коридора, который будет проходить из южной Европы и стран Ближнего Востока в Китай через страны Центральной Азии.

На сегодняшний день, Кыргызская железная дорога общей протяженностью 424 км, не имеет непрерывной протяженности и разделена на два участка – Северный (323 км) и Южный (101 км). Данные разрозненные тупиковые железные дороги не обеспечивают потребности даже внутри региональных связей, а отсутствие кратчайших транспортных выходов на мировые рынки в значительной степени осложняет развитие внешнеэкономических связей Кыргызской Республики.

(Слайд №6) В связи с этим, весьма актуальным представляется продвижение проекта новой ж/д магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан. В будущем эта дорога станет важным фактором политического, социального и экономического развития республики, будет способствовать развитию энергетики, туризма и освоению ресурсов полезных ископаемых.

К примеру, она в сравнении с существующими ж/д магистралями сократит путь от Парижа до Пекина почти на 1000 км. В августе 2007 года в городе Пекин состоялась рабочая встреча специалистов железных дорог Китая и Кыргызстана с целью возобновления деятельности рабочей комиссии для согласования позиций сторон по трехстороннему межправительственному Соглашению. На этой встрече достигнута договоренность о маршруте строительства железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан через перевал Торугарт, что в перспективе даст для нашей республики **возможность соединить север и юг страны**, а также возможность стать транзитной страной. Вопрос строительства этой дороги также обсуждался во время проведения Саммита ШОС в Бишкеке в августе 2007 года. На заседании Делового Совета государств-членов ШОС была осуществлена презентация проекта.

В завершение своего выступления, хотелось бы поблагодарить организаторов Конференции за приглашение к участию, оказанный теплый прием и еще раз подчеркнуть готовность Кыргызской Республики к сотрудничеству и диалогу со странами ОБСЕ, как в двустороннем, так и в многостороннем форматах для обсуждения взаимовыгодных конструктивных предложений.

Благодарю за внимание