

**Агентство Гражданской Авиации  
при Министерстве транспорта и коммуникаций  
Кыргызской Республики**



**Стратегия  
развития гражданской авиации  
Кыргызской Республики  
на 2013-2020 годы**

**Бишкек 2013**

## Оглавление

Введение.....	3
1.1. Цели и задачи.....	3
1.2. Приоритетные направления развития.....	4
2. Гражданская авиация: «сегодня» (анализ текущей ситуации).....	5
2.1. Ретроспектива развития рынка авиаперевозок.....	5
2.2. Инфраструктура гражданской авиации .....	6
2.3. Регулирование деятельности гражданской авиации .....	8
3. Гражданская авиация: «завтра» (видение развития).....	8
3.1. Эксплуатанты. Перспективы развития рынка авиаперевозок .....	8
3.2. Инфраструктура гражданской авиации .....	9
3.3. Регулирование деятельности гражданской авиации.....	12
Заключение .....	13
Приложения: .....	15
Приложение № 1 «SWOT анализ гражданской авиации Кыргызской Республики .....	15
Приложение № 4 «Тенденция воздушных перевозок на 2007-2011 гг.» .....	18
Приложение № 5 Прогноз пассажирских перевозок международного аэропорта «Манас» до 2025 года. ....	18
Приложения №6 Прогноз пассажирских перевозок международного аэропорта «Ош» до 2025 года .....	19

## **Введение**

Стратегия развития гражданской авиации Кыргызской Республики на 2013-2020 годы (в дальнейшем - Стратегия) систематизирует действия в области гражданской авиации в целях создания условий и формирования механизмов, необходимых для развития данной отрасли, исходя из существующего уровня развития отрасли, перспективы в области гражданской авиации.

Стратегия определяет приоритеты, пути реализации и основные задачи развития гражданской авиации Кыргызской Республики на 2013-2020 годы.

Гражданская авиация Кыргызской Республики является важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, ее эффективное и устойчивое развитие и функционирование необходимым условием обеспечения национальной безопасности, устойчивого экономического роста.

Статистика констатирует - 94% территории Кыргызстана занимают горы, что делает гражданскую авиацию, во многом, самым эффективным и удобным видом транспорта в Кыргызской Республике, обеспечивающим сообщение людей, доставку почты, багажа и груза.

Вместе с тем, гражданская авиация способствует развитию таких ключевых и бюджета пополняющих отраслей Кыргызской Республики, как туризм и торговля, значительно привлекая инвестиции в экономику Кыргызстана.

Кроме этого, гражданская авиация является экспортной отраслью и обладает потенциалом создания новых рабочих мест с относительно высокой заработной платой, чем привлекает и обеспечивает рабочими местами граждан Кыргызстана.

Все вышеуказанное предопределяет развитие гражданской авиации, как одного из приоритетных направлений в развитии транспортной отрасли страны.

### **1.1. Цели и задачи**

Стратегия развития гражданской авиации Кыргызской Республики в период 2013-2020 гг. должна обеспечить решение следующих основных целей:

- Обеспечение независимого воздушного сообщения с внешним миром;
- обеспечение безопасных и экономически выгодных воздушных перевозок авиоперевозчиками, зарегистрированными в нашем государстве, как на территории Кыргызской Республики, так и за ее пределами;

- максимальное удовлетворение потребностей отраслей народного хозяйства Кыргызской Республики и населения в авиационном обслуживании;
- расширение участия кыргызской авиатранспортной системы в международных воздушных перевозках;
- реализация возможностей предоставляемых выгодным географическим положением Кыргызстана авиаперевозчикам на рынке мировых авиатранспортных услуг.
- Подготовка и повышение квалификации национальных кадров для гражданской авиации
- обеспечение выполнения Правительственной программы по безопасности полетов.

К основным задачам Стратегии развития гражданской авиации на период до 2013 – 2020 годы следует отнести:

- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности на воздушном транспорте;
- развитие законодательной и правовой базы регулирующей деятельность воздушного транспорта;
- развитие национальной системы использования воздушного пространства и обслуживания воздушного движения
- привлечение государственных и иностранных инвестиций в развитие субъектов гражданской авиации
- содержание и развитие инфраструктуры аэропортов Кыргызской Республики

## **1.2. Приоритетные направления развития**

Исходя из сложившейся ситуации, основными приоритетами в развитии гражданской авиации Кыргызской Республики можно считать:

- Обеспечение безопасности полетов;
- развитие учебной базы гражданской авиации, взаимовыгодное равноправное сотрудничество с иностранными научно-техническими учреждениями;
- переоснащение парка гражданских воздушных судов на новые типы;

- модернизация и переоснащение средств управления воздушным движением и создание современной автоматизированной системы управления;
- совершенствование действующих и разработки новых национальных законодательных актов, касающихся деятельности гражданской авиации на основе международных норм и стандартов;
- совершенствование тарифной политики авиаперевозчиков в соответствии с требованиями международной организации авиаперевозчиков (IATA), с учетом рыночного спроса и необходимости покрытия собственных затрат.

## **2. Гражданская авиация: «сегодня» (анализ текущей ситуации)**

### **2.1. Ретроспектива развития рынка авиаперевозок**

В настоящее время в Кыргызской Республике зарегистрировано 17 авиакомпаний: «Кыргызстан», «AviaTrafficCompany», «Эйр Бишкек», «AirManas», «Итек Эйр», «KyrgyzTransAvia», «Aerostan», «ClickAirways», «ValorAir», «SkyBiskek», «CAAS», «SGroupAviation», «SkyWayAir», «SupremeAviation», «SkyKGAirlines», «МанасЭйрвейз» и «SAEMES».

В реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики занесены воздушные суда типа: Ту-154М, А-310, А-320/321, В-737-300/400/500, Вае-146-200, Ан-26, Ил-76, Як-40, Ан-2, Ил-18, SAAB-340, Ан-12, Ан-26 и Ми-8.

На сегодняшний день Кыргызская Республика заключила 25 Соглашений о воздушном сообщении с Россией, Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Арменией, Грузией, Белоруссией, Украиной, Монголией, Китаем, Турцией, Великобританией, Швейцарией, Чехией, Грецией, Ираном, Пакистаном, Германией, Австрией, Малайзией, Индонезией, Таиландом, Индия и Южной Кореей.

Авиакомпании Кыргызской Республики выполняют международные полеты из Бишкека в Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск, Красноярск, Екатеринбург, Сургут, Душанбе, Ташкент, Алматы, Урумчи, Дубай, Иркутск, Казань, Мешхед, Сеул и из Оша в Москву, Санкт-Петербург, Красноярск, Новосибирск, Екатеринбург, Сургут, Иркутск.

По внутренним воздушным линиям выполняются полеты из Бишкека в Ош, Жалалабад, Исфана, Баткен и Каракол.

Учитывая то, что гражданская авиация является одной из самых технологически быстроразвивающихся отраслей, особо зависящей от профессионализма и квалификации авиационного персонала, органом регулирования гражданской авиации уделяется особое внимание подготовке авиаспециалистов. Однако, как показывает жизнь, наши учебные заведения (Кыргызский авиационный колледж и ОсОО «ManasTrainingCentre») не могут самостоятельно в полной мере удовлетворить потребности гражданской авиации в авиационных специалистах.

В условиях ожидаемой жесткой конкуренции со стороны иностранных авиакомпаний, которые имеют современные самолеты, многолетний опыт в области международных полетов и лучшие финансовые возможности для осуществления экспансии на национальном авиационном рынке, очевидно, что должна обеспечиваться государственная поддержка отечественных перевозчиков, в том числе эффективное регулирование их доступа на рынок авиаперевозок и создание условий для повышения конкурентоспособности.

Последние исследования и прогнозы специалистов воздушных авиационных держав говорят о значительном преимуществе роста грузовых авиаперевозок по сравнению с пассажирскими в ближайшем десятилетии, поэтому перспективы развития рынка авиационных перевозок и открытие новых международных воздушных направлений связаны в первую очередь с удобным географическим расположением Кыргызстана в центре Евразии, обеспечивающим ему огромный транзитный потенциал.

Отмечая вышеуказанные проблемы и недостатки в системе гражданской авиации, от государственных органов и администраций субъектов гражданской авиации требуется ее совершенствование, изыскание и вложение соответствующих финансовых ресурсов для ее развития.

## **2.2. Инфраструктура гражданской авиации**

После 2000 г. организации, отвечающие за эксплуатацию и управление, были разделены на аэропорты, аэронавигационную службу и воздушные перевозки. Гражданская авиация находится под руководством Агентства гражданской авиации при

Министерстве Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики. Кыргызская Республика присоединилась к государствам-членам Международной организации гражданской авиации (ИКАО) 18 декабря 1992 г.

#### *Авиакомпании в Кыргызстане*

Три авиакомпании в Кыргызстане осуществляют регулярные пассажирские перевозки, это авиакомпании:

- «Кыргызстан» который является акционерной компанией, принадлежащей государству. Эта компания была основана в ноябре 2005 г. Авиационный парк состоит из ТУ154М, В737-400, В737-500 и Кинг Эйр 350;

- «Авиа Траффик Компани» полностью находится в частной собственности. Она основана в 2003 г. Ее авиационный парк состоит из В737-300, ВАе-146-200;

- «Эйр Бишкек» была основана в 2007 г. как частная авиакомпания. Первоначально, эта авиакомпания выступала в качестве компании-арендатора, которая арендовала воздушные суда у других авиакомпаний Кыргызстана. В 2009 г., авиакомпания начала осуществлять полеты.

Авиакомпания имеет воздушные суда А320 и В737-300.

#### *Служба воздушного движения*

ГП «Кыргызаэронавигация» - это служба воздушного движения в Кыргызстане. Зона диспетчерского контроля, диспетчерская служба захода на посадку и управление полетами в зоне аэродрома во всех аэропортах в Кыргызской Республике обеспечиваются силами ГП «Кыргызаэронавигация». Это государственное предприятие, основанное в 1997 г. Постановлением Правительства за № 610 от 18 октября 1997 г. При этом предприятие имеет 2 филиала, в г. Бишкек и г. Ош. Работа службы аэронавигационной информации (САИ) выполняется Центральной Аэронавигационной Информацией в Москве.

#### *Аэропорты*

В Кыргызстане имеется 11 аэропортов. Все эти аэропорты эксплуатируются АО Международным аэропортом Манас, 80% долевого участия находится в собственности Государства. 4 аэропорта - аэропорты Манас, Ош, Иссык-Куль (Тамчи) и Каракол являются международными.

Аэропорты Кыргызской Республики построены и введены в эксплуатацию в 60-80 гг. прошлого века. Капитальные ремонты искусственных покрытий не проводились, наблюдается износ покрытия взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и перронов аэропортов, износ и моральное старение радиотехнического и метеорологического оборудования и средств связи. Аэропорты внутренних воздушных линий нуждаются в реконструкции покрытий рабочих площадей (ВПП, РД и перронов) аэродромов с проведением их капитальных ремонтов и перекрытием. Не выполнение капитальных ремонтов аэродромов может привести к тому, что в ближайшие годы, аэропорты внутренних воздушных линий будут закрыты по причине неудовлетворительного технического состояния.

### 2.3. Регулирование деятельности гражданской авиации

В 2007 году принята обновленная редакция Воздушного кодекса Кыргызской Республики, и в течение 2008-2009 годов утверждены 20 авиационных правил Кыргызской Республики, которые максимально соответствуют стандартам и рекомендуемой практике ИКАО; Указом Президента Кыргызской Республики от 23.06.2008 г. № 231 увеличена штатная численность инспекторов Агентства гражданской авиации с 42 до 46 человек, и существенно увеличен фонд заработной платы работников; количество авиаперевозчиков, зарегистрированных в Кыргызской Республике, сокращено с 35 до 17, а количество воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, сокращено с 279 до 85.

## 3. Гражданская авиация: «завтра» (видение развития)

### 3.1. Эксплуатанты. Перспективы развития рынка авиаперевозок

Для перспективы развития рынка авиаперевозок необходимо:

- В целях обновления воздушного парка следует принять следующие меры:
  - создание условий для обновления парка воздушных судов путем предоставления государством таможенных и налоговых преференций при приобретении воздушных судов и запасных частей к ним;
  - создание лизинговой компании, которая будет оказывать услуги на льготных условиях (пониженная ставка банковского процента) для покупки воздушных судов национальными авиаперевозчиками;



- Рассмотрение совместно с национальными авиаперевозчиками перспективы расширения географии полетов, предполагает заключение новых соглашений о воздушном сообщении, также принятие правовых, организационных и экономических мер, стимулирующие национальных авиаперевозчиков расширять географию полетов;
- Поддержка инициатив национальных авиаперевозчиков по созданию альянсов, холдингов как внутри Кыргызской Республики, так и с зарубежными компаниями, в том числе и с международными группами;
- Оказывать содействие национальным авиаперевозчикам при прохождении аудитов международных организаций (IOSA, ИКАО и др.);
- Поддержание мер корпоративной социальной ответственности национальных авиаперевозчиков;
- Поощрение авиаперевозчиков выполняющих внутренние рейсы, ориентированные на стимулирование развитие отрасли туризма;
- Поддержание проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) из частного сектора в области создания и развития горных вертолетных площадок;

### **3.2. Инфраструктура гражданской авиации**

Стратегические задачи развития инфраструктуры аэропортов

- Создание международного хаба и мульти модального транспортного узла согласно Плана инвестиций ОАО «Международный аэропорт Манас» по аэропортам КР на 2013 – 2018 гг. (далее План инвестиций ОАО МАМ);
- Реконструкция и модернизация существующего международного аэропорта г. Ош согласно перечню планируемых работ и услуг на 2013-2018 гг. по Аэропорту «Ош» по капитальному строительству и замене технологического оборудования (из Плана инвестиций ОАО МАМ );
- Строительство нового международного аэропорта в г. Ош на альтернативном участке земли в целях осуществление полетов с обеих курсов посадки без пересечение воздушного пространства соседнего государства. Данное строительство планируется выполнить путем разработки соответствующих технико-экономического обоснования с проектно-сметными документациями, чтобы привлечь технические гранты, льготного кредитования, прямых иностранных инвестиций или частных партнеров по схемам реализации

проектов ГЧП. Строительство нового аэропорта г. Ош исходит из интересов национальной безопасности Кыргызской Республики;

- Используя уникальное географическое местоположение страны привлекать коммерческие авиаперевозки из европейских воздушных хабов (Франкфурт, Цюрих, Париж, Стамбул) в транспортно-воздушные хабы Юго-Восточной Азии (Гуанчжоу, Гонконг, Сеул, Шанхай, Сингапур) и Ближнего Востока через международные аэропорты Манас и Ош;
- Создание конкурентной среды наземного обеспечения и обслуживания (бортпитание, ТЗК и т.д.);
- Восстановление и развитие сети местных аэропортов для удовлетворения потребности населения согласно Плана инвестиций ОАО МАМ;
- Проведение технической модернизации аэропортов Манас и Ош, внедрение новых технологий обслуживания воздушных судов, пассажиров и груза. Проведение автоматизации производственных, хозяйственных процессов и учета;
- Расширение спектра услуг авиационной технической базы с целью полного ремонта и обслуживания воздушных судов мировых производителей;
- Создание в аэропорту «Манас» и «Ош» комфортных помещений для транзитных пассажиров и дополнительных площадей для увеличения пассажиропотока;
- Развитие неавиационной деятельности (гостиница, парковка и т.д.) Увеличение доли неавиационной деятельности в структуре доходов аэропортов Манас и Ош согласно плана «Перспективы развития неосновной деятельности ОАО МАМ».

Стратегические задачи развития аэронавигации:

В сферу модернизации организации воздушного движения должны входить следующие составляющие: наземные и космические средства и системы связи, навигации, посадки, наблюдения, используемые в аэронавигации, метеорологического обеспечения и аэронавигационной информации, технического обслуживания, а также подготовленный персонал, которые изложены в нижеследующих задачах:

- оптимизировать структуру воздушного пространства, приступить к планированию национальной концепции создания единого районного диспетчерского центра управления движением (АСС) в КР, принятие концепции гибкого использования воздушного пространства. Начать процессы

планирования по реализации модели Гибкого использования воздушного пространства ГИВП (FUA) для модернизации воздушного пространства, основанного на непрерывной оценке фактических потребностей гражданского и военного секторов;

- необходимо подготовить специалистов и приобрести оборудование для создания Службы аэронавигационной информации (САИ) по Кыргызской Республике для миграции аэронавигационной базы КР в аэронавигационную базу «ЕВРОКОНТРОЛЯ», чтобы обеспечить точность и хронологию аэронавигационных данных, интегрировать все базы данных сборника аэронавигационной информации (AIP) и обеспечить единство информационных баз данных
- ввод в действие нового КДП в Международном аэропорту «Манас» для усиления безопасности и управления наземным движением;
- внедрение геодезической системы координат WGS-84 является необходимым требованием при внедрении ряда усовершенствований организации воздушного движения, включая Глобальную навигационную спутниковую систему (ГЛОНАСС/GNSS);
- для обеспечения возрастающей потребности в качественном предоставлении тренажерной подготовки диспетчерского персонала, в ближайшее время необходимо создать полноценный Тренажерный Центр, с соответствующим оборудованием и персоналом.
- внедрение системы управления качеством, которая должна соответствовать стандартам обеспечения качества серии 9001-2008 Международной организации по стандартизации (ИСО) и быть сертифицирована соответствующей организацией.

**В среднесрочном плане до 2020 г.:**

- переход от традиционных к перспективным наземным и спутниковым средствам и системам связи, навигации;
- внедрение маршрутов зональной навигации, а также навигации, основанной на характеристиках (PBN);
- внедрение новых методов и технологий ОВД;
- принять меры по гармонизации и совместимости аэронавигационных систем с аналогичными системами стран-членов СНГ и сопредельных государств;

- расширение сети воздушных трасс, обеспечивающих максимально эффективное использование воздушного пространства Кыргызской Республики при гибком реагировании на потребности авиаперевозчиков;
- создание нормативной правовой базы, стандартов и норм, рекомендованных ИКАО для всех пользователей воздушным пространством Кыргызской Республики;
- организация обучения высококвалифицированных специалистов в зарубежных центрах подготовки, центрах управления воздушным движением и фирмах-поставщиках оборудования;
- разработка и осуществление долгосрочных комплексных программ научно-исследовательских работ, направленных на развитие и совершенствование национальной системы обслуживания воздушного движения;
- осуществление единой технической и организационной политики при реализации Программы модернизации и технического переоснащения системы организации воздушного движения Кыргызской Республики;

В долгосрочном плане после **2020 г.:**

- создание интегрированной системы обеспечения безопасности воздушного движения на базе наземных, бортовых и спутниковых средств обнаружения и разрешения конфликтных ситуаций;
- широкое внедрение процедур и методов "свободных полетов";
- полная интеграция в мировую аэронавигационную систему.

Одним из поворотных пунктов для дальнейшего развития гражданской авиации КР может стать внедрение концепции политики «Открытого неба» на основе двухсторонних и много сторонних соглашений. Это несомненно привлечет зарубежных перевозчиков, что особенно актуально в свете ухода американской базы из а/п Манас в 2014 г. и стремления превратить данный аэропорт в крупный логистический Центр авиаперевозок.

Нужно сделать все возможное, чтобы поток воздушных судов на Индию, и Юго-Восточную Азию пустить, минуя Афганистан и Пакистан, через воздушное пространство Кыргызстана и Китая.

### **3.3. Регулирование деятельности гражданской авиации**

Для достижения усовершенствования системы государственного регулирования в области гражданской авиации необходимо:

- Создание условий для качественного и независимого надзора безопасности полетов и разделение функций соответствующих уполномоченных органов по сертификации и надзору;

- В целях повышения осведомлённости в мировом сообществе о либеральных условиях использования воздушного пространства Кыргызской Республики авиационная власть намерена продвигать концепцию политики открытого неба в рамках двух или многосторонних соглашений, отвечающих интересам Кыргызской Республики;
- Создание условий для развития транзитного хаба с предоставлением 5-й и 7-й степени свободы воздуха для определенных стран, желающих выполнять авиаперевозки, что отвечает принципам концепции открытого неба.
- В целях обеспечения защиты интересов национальных авиаперевозчиков необходимо придерживаться принципов паритетности с определёнными странами;
- Оказание поддержки и принятие практических мер по развитию действующих учебных заведений и тренировочных центров с привлечением международных экспертов и консультантов для повышения квалификации авиационного персонала;
- Развитие авиации общего назначения и сверхлегкой авиации путем создания правовой базы (Авиационные правила 6 часть 2);
- Постепенный переход на устойчивое самофинансирование с целью уменьшения нагрузки на государственный бюджет путем формализации и предоставления качественных услуг субъектам гражданской авиации. При этом у государственного бюджета остается функция целевой поддержки и развития материально-технической базы и человеческих ресурсов регулирующего органа гражданской авиации;
- Оптимизация требований и упрощение процедур при получении прав на эксплуатацию;
- Создание благоприятных условий, а именно оптимизация и упрощение нормативных процедур по принципу единого окна для субъектов гражданской авиации.

## **Заключение**

Реализация настоящей Стратегии позволит осуществить развитие отрасли гражданской авиации Кыргызской Республики, способной обеспечить укрепление авиационного потенциала страны, удовлетворение растущей потребности населения и

экономики в качественных авиационных услугах, соответствующий уровень безопасности полетов за счет эксплуатации новых типов воздушных судов, модернизацию системы аэронавигации, реконструкцию и восстановление основных производственных фондов аэропортов, создание системы подготовки и усовершенствования авиационного персонала.

Вышеизложенное будет способствовать:

- повышению и поддержанию на высоком уровне безопасности полетов и авиационной безопасности;
- дальнейшему приведению национальных нормативных актов в данной области в соответствие с международными актами;
- ощутимому росту пассажиропотока;
- значительному увеличению перевозок грузов и почты;
- модернизации авиапарка;
- созданию оптимальной системы подготовки и образования кадров в авиационной отрасли.

## Приложения:

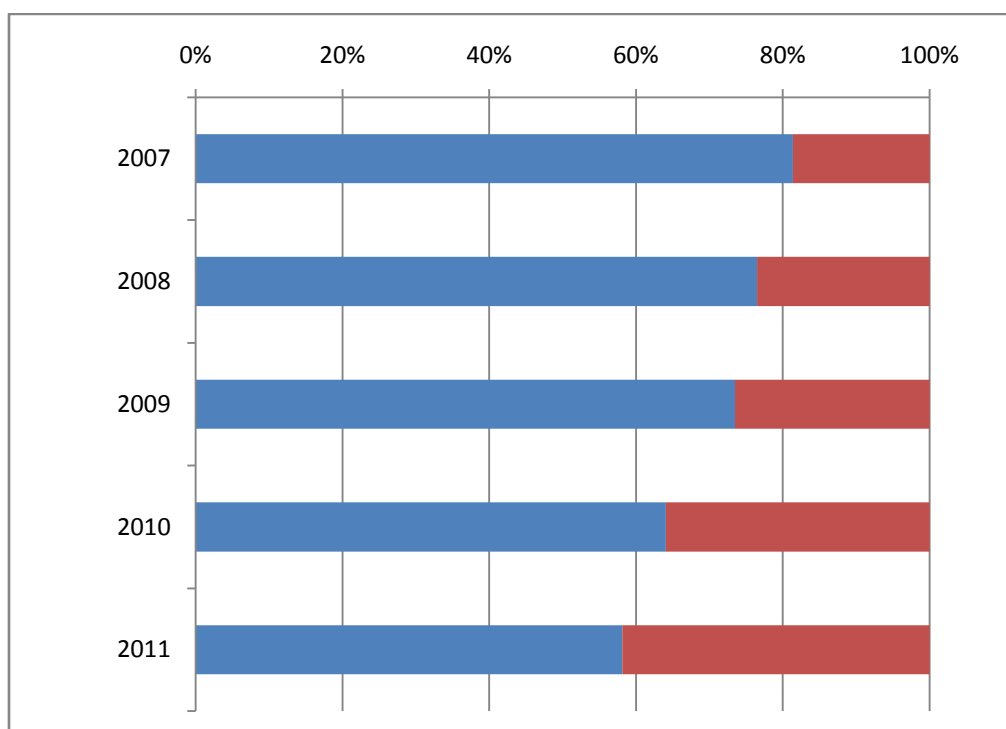
### Приложение № 1 «SWOT анализ гражданской авиации Кыргызской Республики»

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны	Возмож	Угрозы
Национальный уровень				
Либеральный визовый режим	✓			
Демократическое правительство	✓			
Конкуренспособные цены на авиа топливо	✓			✓
Привлекательность местности	✓			
Обмен валют	✓			
Членство в ВТО	✓			
Гидроэнергетический и минеральный потенциал			✓	✓
Быстро развивающийся рынок	✓			
Маленькая численность населения		✓		
Пересеченная местность	✓	✓	✓	
Слабая инфраструктура на региональном уровне		✓	✓	
Развития туристического сектора		✓	✓	
Низкая заработная плата		✓	✓	
Конкуренция с другими региональными аэропортами				✓
Экономическая политика Правительства			✓	✓
Инвестиционный климат	✓	✓	✓	✓
Отсутствие национальной стратегии развития авиации		✓		
Ограничения воздушного пространства в соседних странах		✓		✓
Природные катастрофы				✓

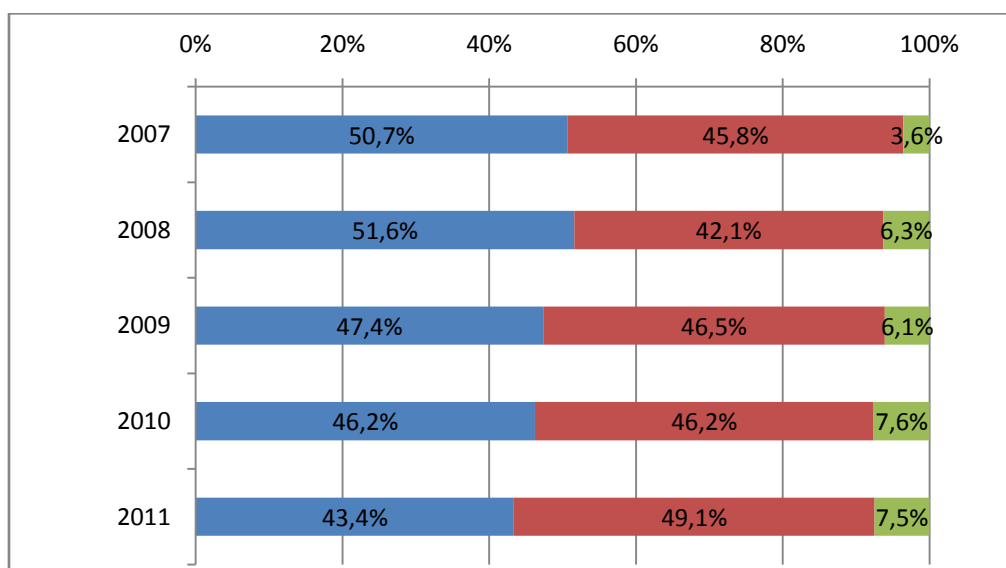
Трансазиатская ЖД				✓
Стабильность внешних отношений с Россией			✓	✓
Политическая нестабильность		✓		
Политика дивидендов аэропорта				✓
Влияние РФ на экономику и внешнюю торговлю				✓
Прекращения деятельности Центра транзитных перевозок			✓	✓
Уровень авиакомпании/аэропорта				
Возможности для развития	✓			
Географическое месторасположение	✓			
Конкурентоспособные цены на услуги	✓	✓		
Стареющая инфраструктура		✓		
Уровень услуг на терминале		✓		
Отсутствие транзитных зон (помещений)		✓		
Черный список ЕС				✓
Фрагментированный сектор авиалиний		✓		
Ограниченность спроса		✓		
Вопросы развития человеческих ресурсов		✓		
Неразвитость авиа грузоперевозок		✓		
Аутсорсинг услуг			✓	
Развития авиа услуг		✓	✓	



## Приложение № 2 «Доля международных перевозок»



## Приложение №3 Доля внутренних перевозок

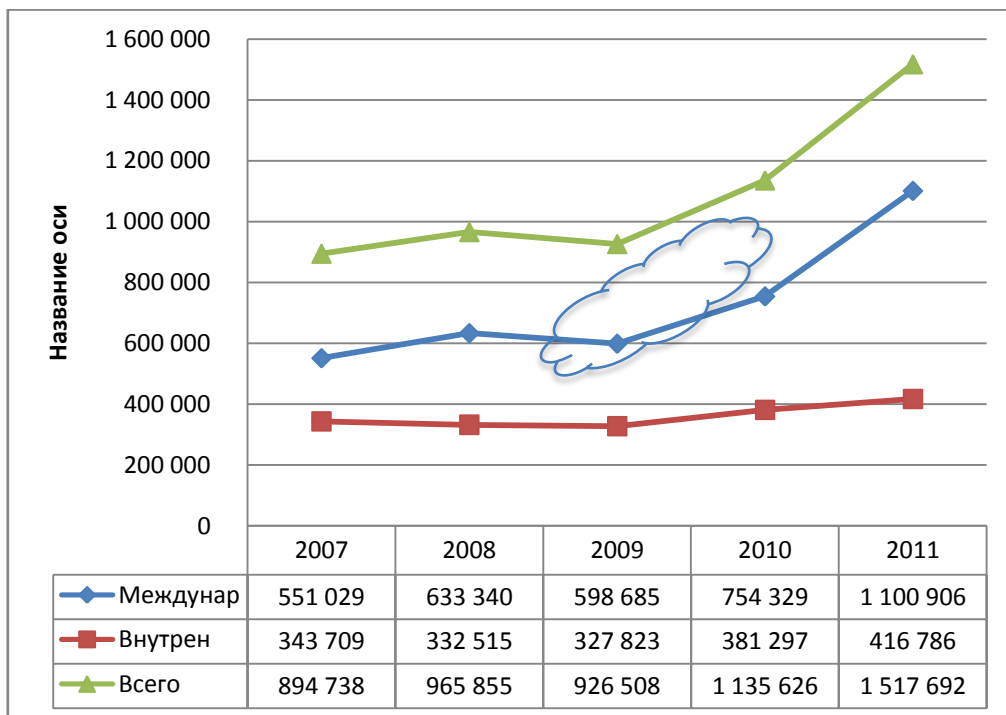


- аэропорт Манас

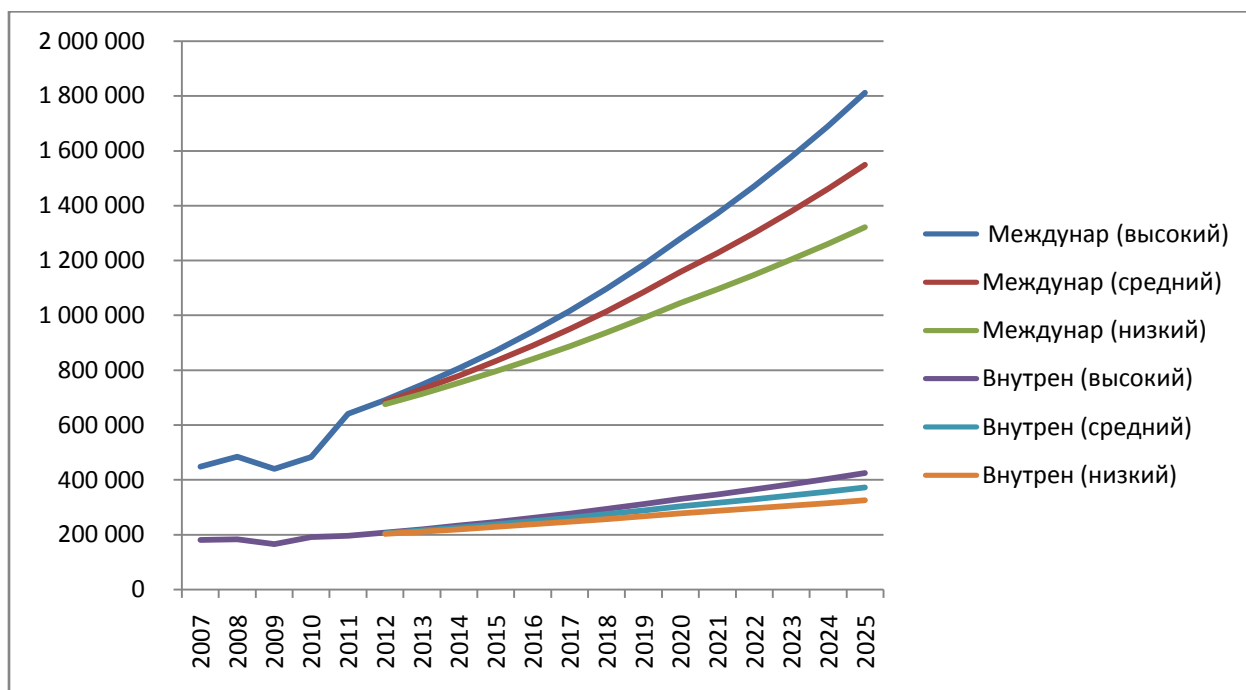


- аэропорт Ош

#### Приложение № 4 «Тенденция воздушных перевозок на 2007-2011 гг.»



#### Приложение № 5 Прогноз пассажирских перевозок международного аэропорта «Манас» до 2025 года.



## Приложения №6 Прогноз пассажирских перевозок международного аэропорта «Ош» до 2025 года

