

ЕЩЕ РАЗ О НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСКЫРГЫЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

М.А. Исаков, соискатель

Современное состояние мировой экономики характеризуется активизацией интеграционных процессов. В системе международных связей особое место принадлежит Азиатско-Тихоокеанскому региону. С 1995 г. начала функционировать Шанхайская организация сотрудничества, которая с 2001 г. включила в свою деятельность, кроме военного, еще и экономическое сотрудничество.

Особо значимым для нашей республики явилось проведение 16 августа 2007 г. в г.Бишкек саммита Шанхайской организации сотрудничества. Участники подтвердили необходимость таких встреч и всестороннего развития сотрудничества в области экономики и социальной сфере.

На Душанбинском саммите 28 августа 2008г. было рекомендовано активизировать сотрудничество с АСЕАН, ЕврАзЭС, СНГ, ОДКБ, ОЭС и ЭСКАТО ООН в соответствии с подписанными меморандумами о взаимопомощи с этими организациями. Было признано целесообразным ускорить создание механизма партнерства организаций по диалогу и налаживанию контактов с государствами и международными организациями. На саммите президент нашей страны отметил дальнейшее укрепление позиций ШОС на международной арене, развитие сотрудничества с Европейским союзом и ОБСЕ, которые проявляют растущий интерес к региону. Объединение потенциала региональных и субрегиональных организаций, ставящих перед собой схожие задачи, позволит в ближайшей перспективе более тесно координировать совместные действия. Это создаст хорошую платформу в вопросах обеспечения долгосрочной безопасности в Евразии, углубления торгово-экономических и культурно-гуманитарных связей.

С наличием сквозного движения через казахстанско-китайский железнодорожный коридор Дружба – Алашанькоу возникли предпосылки для формирования нового направления трансасиатской магистрали от тихоокеанских портов Китая (Ляньюньгань, Циндао, Тяньцзин) через Урумчи по маршруту Великого Шелкового пути в Иран и Турцию. Общая протяженность магистрали составляет 10,5 тыс. км. Магистраль проходит от станции Дружба на Актогай – Алматы – Ченгельды и далее Ташкент – Теджен – Серахс – Мешхед – Тегеран – Анкара – Стамбул. Это дало возможность геополитических и экономических изменений на всем азиатском континенте. Стыковка железнодорожных участков на границе Туркменистана и Ирана стала завершающей стадией создания трансасиатской железной магистрали.

В связи с развитием нефтегазовой промышленности в Кашгаре и освоением в пустыне Такла-Макан большого месторождения нефти и газа по соседству с Кыргызстаном, Китай завершил строительство железной дороги, которая прошла ближе к южной границе Кыргызстана от города Корла, что вблизи Урумчи, до Кашгара протяженностью 980 км.

С начала строительства дороги Корла – Аксу – Кашгар в Китайской Народной Республике еще в 1996 г. в Кыргызской Республике в соответствии с указом Президента КР «Об организационных вопросах строительства магистральных железных дорог в Кыргызской Республике» начата проработка вариантов строительства железной дороги Балыкчы – Кашгар – Каракече – Казарман – Джалал-Абад далее через Казарман – Торугарт с выходом в Кашгар, что даст возможность выйти к восточным портам Китая, в Гонконг и

другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Кыргызстан, таким образом, становится континентальным мостом между Европой и Азией, извлекая при этом немалую экономическую выгоду для себя.

Кыргызская Республика богата полезными ископаемыми, в первую очередь цветными и редкоземельными металлами, такими как золото, уран, ртуть, олово, молибден, а также богатейшими гидроэнергоресурсами, основной потенциал которых сосредоточен в бассейне р. Нарын. Кыргызстан занимает первое место в Средней Азии по геологическим запасам бурого и каменного угля. Есть основание ожидать увеличения прогнозных запасов нефти и газа.

Отсутствие прямых выходов на основные мировые рынки существенно влияет на объем и эффективность внешнеторговых связей республики.

Республика имеет неплохие стартовые условия для дальнейшего развития экономики по всем отраслям. Наиболее перспективна горнодобывающая промышленность, базирующаяся на имеющихся природных ресурсах и гидроэнергетике. Эта отрасль в ближайшем будущем будет составлять основу экспортного потенциала республики и иметь хорошие перспективы для развития рынка сбыта продукции.

Согласно социолого-экспертному прогнозу международных организаций, в Кыргызстане до 2020 г. предполагается дальнейшее повышение уровня инвестиций и иностранного участия в развитии экономики. Ожидается, что в перспективе республика будет играть роль одного из лидеров в экономическом развитии Центральноазиатского региона. Однако без скорейшего развития кыргызской железной дороги до мирового уровня и ее выхода в международные транспортные коридоры невозможно говорить о каких-либо экономических достижениях.

Мировой опыт реорганизации работы железных дорог позволяет сделать общий **вывод:** без осуществления необходимых инвестиций, интеграции международных транспортных коридоров, увеличения перевозочных мощностей существующих линий, строительства новых магистралей,

обновления наиболее современным, высокоскоростным подвижным составом, внедрения современных технологий, применения средств вычислительной техники и информатизации нельзя добиться удовлетворительных экономических показателей работы железных дорог.

В целях решения вопросов инвестирования строительства международной железнодорожной магистрали, связывающей Кыргызстан, КНР и Узбекистан, руководители заинтересованных стран неоднократно проводили обсуждения и межправительственные консультации.

В Кыргызской Республике еще в 1996 г. Государственной дирекцией по строительству железнодорожной линии Балыкчы – Кочкор – Каракече (север-юг) совместно с «Казгипрожелдортранс» было разработано ТЭО, где рассмотрены проблемы, цели и задачи будущей железной дороги, и в 1998 г. - «Концепция развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики», где проработано несколько вариантов развития железной дороги с выходом в г.Кашгар (КНР) через Иркештам и Торугарт. Президентом Кыргызской Республики утвержден вариант строительства железной дороги Балыкчы – Кочкор – Каракече – Казарман – Джалал-Абад с выходом в КНР через Казарман – Торугарт – Кашгар (см. карту).

На карте представлены этапы формирования магистральных железных дорог в Кыргызской Республике.

Железнодорожная магистраль, соединяющая север-юг с выходом в КНР, представляет собой крупный строительный объект, характеризующийся большими объемами работ, наличием сложных технических сооружений, значительной стоимостью и продолжительностью строительства. В этих условиях целесообразно и наиболее реально ее строительство осуществлять отдельными этапами (очередями).

Поэтапное формирование магистрали Север-Юг с выходом в КНР позволит рассредоточить инвестиции во времени, сократить уровень первоначальных затрат и ускорить окупаемость капиталовложений за счет получения на каждом этапе строительства

эффекта от решения конкретных важных для республики экономических задач.

Первый этап строительства магистрали на участке Балыкчы – Кызарт (протяженность 145 км) представляется целесообразным осуществить в составе железной дороги Балыкчы – Кочкор – Каракече. Основное назначение дороги – вовлечение в эксплуатацию Минкушского и Каракеченского месторождений угля, запасы которых оцениваются на уровне 600 млн. т угля, залегают близко к поверхности, что обеспечивает высокую экономичность их разработки. Разработка угольных месторождений региона Каракече облегчит решение энергетической проблемы в республике и сократит затраты государства на импорт угля.

Второй этап формирования магистрали Джалал-Абад (Багыш) – Казарман (протяженность 132 км) целесообразно совместить с созданием кратчайшего выхода из Узбекистана через Кыргызстан в Китай с перспективой трансазиатского маршрута Европа – Азия (Париж – Вена – Будапешт – Бухарест – Констанца – Стамбул – Анкара – Тегеран – Мешхед – Теджен – Бухара – Джалал-Абад – Казарман – Кашгар – Корла – Турфан – Шанхай) также по направлению в Центральный Китай.

С учетом заинтересованности европейских, центральноазиатских государств и Китая в создании нового железнодорожного направления осуществление этой идеи имеет реальные экономические основания.

Возмещение затрат по сооружению участка магистрали Джалал-Абад – Казарман – Торугарт – Кашгар предполагается в основном за счет валютных поступлений от международных транзитных перевозок в евроазиатском и трансазиатском сообщениях.

Третий этап предполагает завершение формирования магистрали Север-Юг путем строительства соединительного участка Кызарт – Казарман (протяженность 146 км) с организацией транзитных перевозок во внутриреспубликанском и международном сообщениях Гамбург – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Самара – Актюбинск – Чимкент – Бишкек – Балыкчы – Казарман –

Кашгар, далее на Шанхай или города Центрального Китая.

Карта

Строительство железной дороги Алматы – Кемин в системе железнодорожных направлений, предназначенных для рационализации межрегиональных связей, заслуживает внимания при формировании нового кратчайшего железнодорожного выхода из юго-восточных районов Казахстана в Кыргызстан.

Создание этого направления обеспечивается строительством железной дороги Алматы (Ченгельды) – Кемин, сокращающей расстояние пробега в полигоне Алматы – Кемин на 500 км (30% от длины существующего маршрута). Протяженность дороги составит 140-150 км. Трасса дороги, пересекая Кастекский хребет, проходит на отметке 2500 м над уровнем моря. При строительстве потребуется около 8 км тоннелей.

Дорога существенно улучшит условия перевозки в сообщении восточных регионов России, Восточного и Юго-Восточного Казахстана с югом Кыргызстана и востоком Узбекистана. Расстояние транспортировки в этих сообщениях по новой дороге сокращается на 700-800 км (примерно вдвое), по сравнению с существующим маршрутом.

Кроме того, по новому направлению сокращается пробег грузов из восточных регионов России и Казахстана через Кашгар в Пакистан и Индию.

В дальнейшем этот вопрос неоднократно обсуждался руководством Кыргызстана, КНР и Узбекистана при встречах в рамках ШОС.

Китай выделяет на цели технико-экономического обоснования и предварительной обработки процессов в сфере туризма, транспорта, энергетики, сервисных услуг порядка 900 млн. долл. США, уделено особое внимание проекту строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Протяженность железной дороги 256 км по Кыргызстану и 165 км по Китаю. Проектно-изыскательские работы, которые будут проводиться в ближайшее время, потребуют 5,0 млн. юаней. Они будут использованы из представленного правительством КНР Кыргызстану безвозмездного гранта в 15 млн. юаней. По предварительным подсчетам, на строительство

железнодорожной дороге необходимо шесть лет, из них один год для строительства тоннеля протяженностью около 8 км на Ферганском хребте на высоте до 2500 м над уровнем моря.

Использованные источники

1. Исаков М.А. Развитие железнодорожного транспорта в Кыргызской Республике. – Бишкек, 1998.

2. Совместная декларация КР и КНР о дальнейшем углублении отношений добрососедства, дружбы и сотрудничества. Совместное коммюнике: по итогам заседания Совета глав государств ШОС // Слово Кыргызстана. – 2007. – 17 августа.

3. ШОС показано единство позиций // Слово Кыргызстана. – 2008. – 29 августа.

4. Рельсы из поднебесной: сегодняшние проблемы, завтрашние перспективы // Национальный интерес. – 2009.

5. Техничко-экономическое обоснование строительства железнодорожной линии Балыкчы – Кочкор – Каракече. – Бишкек-Алматы: «Казгипрожелдортранс», 1996.

Март 2010 г.

