

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

В.Ф.ЯРОВАЯ, ЦСиЭР при МФ КР

Кризисные явления переходного периода отразились и на показателях работы Кыргызской железной дороги: отмечается их неуклонное снижение. Положение усугубляется еще и тем, что из общей протяженности железных дорог (423,9 км) 60,3 км расположены на казахской территории, а обслуживаются Кыргызской железной дорогой (от границы до ст.Луговая). Во времена Союза северная ветка железной дороги республики относилась к Казахстану, южная – к Узбекистану, и теперь, чтобы проделать путь из Бишкека на юго-запад в г.Джалал-Абад, необходимо пересечь Казахстан, Узбекистан и Таджикистан. Экономически это республике невыгодно.

Кыргызской железной дороге приходится выживать в условиях становления рыночной экономики, выдерживая конкуренцию с другими видами транспорта. Доля пассажирских и грузовых перевозок железнодорожного транспорта значительно сократилась даже в перевозках на дальние расстояния, где железнодорожный транспорт всегда играл лидирующую роль, уступив ее теперь автомобильному транспорту. В результате снизилась доходность железной дороги и в то же время прекратилась ее государственная поддержка.

В целях совершенствования функционирования железнодорожного транспорта в республике осуществляется внедрение перспективных для ее экономики проектов.

1. Электрификация участка «Луговая – Бишкек – Балыкчы».

Наибольшей напряженностью отличается железнодорожная линия Луговая – Рыбачье, особенно на участке Луговая – Бишкек.

Решения проблемы охраны окружающей среды региона руководство кыргызской железной дороги видит в электрификации этого участка. Неоспоримые преимущества этого шага заключаются в следующем:

снижение шума и степени загрязнения окружающей среды;

экономия энергии, средств на техническое обслуживание локомотивов.

Подготовительные работы по электрификации железной дороги Кыргызстана, ее главного участка – Луговая – Рыбачье, начались в 1988–1990 гг. Но с распадом Союза работы были полностью приостановлены.

Расчеты показывают, что при электрификации участка техническая скорость и вес поезда возрастут примерно на 20 %, что, соответственно, повысит пропускную и провозную способность дороги.

Расходы на капиталовложения при электрификации железнодорожного участка Луговая – Рыбачье окупятся в течение пяти-восьми лет за счет: ежегодной экономии эксплуатационных расходов, получаемой главным образом путем применения электроэнергии вместо дорогостоящего в условиях Кыргызстана дефицитного дизельного топлива; реализации более высоких скоростей движения поездов; уменьшения затрат на ремонт и амортизацию тепловозов.

2. Продолжение строительства линии Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече.

Начиналось строительство в 1998 г. как первый участок дороги «Север – Юг».

Дорога проходит по долинам рек Кочкор, Кызарт, Джумгал, Кара-Кече и охватывает Тонский район Иссык-Кульской, Джумгалский и Кочкорский районы Нарынской областей.

Основное богатство региона огромные запасы бурого угля Каракечинского и Мин-Кушского месторождений.

При использовании угля этих месторождений годовая экономия затрат составляет примерно 40 млн. долл.

В прирассовой зоне также разведаны месторождения соли, барита, свинца, нефелиновых сиенитов, облицовочного камня, железной руды, гипса, строительного известняка.

В настоящее время подготовлен комплексный инвестиционный план строительства железнодорожной линии Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече, рассматривающий в комплексе разрез Кара-Кече. Кыргызская железная дорога готова оказывать

значительную помощь республике в организации работ по строительству этой линии железной дороги.

При реализации проекта открываются возможности разработки богатых запасов полезных ископаемых региона (бурого и каменного угля, углеводородного сырья, золота, железной руды, полиметаллических руд, источников минеральных и термальных вод и т.д.), к которым уже сейчас проявляют большой интерес многие государства Юго-Восточной Азии.

В целях обеспечения перспектив социально-экономического развития республики, промышленного освоения природных ресурсов центральных районов Кыргызстана, решения энергетических проблем и учитывая исключительное стратегическое значение железной дороги между северными и южными регионами республики, Правительство КР в 1994 г принимает решение о создании государственной дирекции по строительству железнодорожной линии Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече при Министерстве транспорта КР с возложением на нее функций заказчика по разработке ТЭО строительства железнодорожной линии между северными и южными участками.

В соответствии с постановлением Правительства КР от 4 сентября 1997 г. «О строительстве первого участка дороги «Север - Юг» был определен подрядчик и выделены средства в объеме 60 млн. сом. Таким образом, началось строительство участка Балыкчы – Кочкор.

В соответствии с транспортной стратегией Кыргызстана целью дальнейшего развития железнодорожной сети является строительство железнодорожной линии «Север – Юг» в направлении Балыкчы – Ош – Джалал-Абад. Эта линия обеспечит надежное межрегиональное транспортное сообщение – основу экономического и политического единства в государстве. По мнению специалистов, в районе прохождения этой линии имеются большие запасы различных ценных полезных ископаемых. Прежде всего – это уголь в Кавакском угольном бассейне, более разведанные месторождения: Кара-Кече, Минкуш, Кок-Мойнок, Кашкасу. Промышленные запасы месторождения Кара-Кече составляют более 440 млн. т. Во впадинах между горами имеются месторождения нефти и газа. Их ресурсы, по прогнозу, составляют более 500 млн. т условного топлива. Основные нефтегазовые горизонты расположены вдоль будущей линии или рядом с ней. В районе рассматриваемой железной дороги имеются многочисленные месторождения золота.

Вблизи железной дороги расположен Джетимский железорудный бассейн. Общая оценка

предполагаемых ресурсов Джетимского бассейна – 5,5 млрд. т условного железа.

На этом маршруте разведаны месторождения алюминия, олова. Известны многочисленные месторождения и проявления соли, включая месторождения каменной соли в Кочкорке, Тунуктузе, Кичикуле. Кроме того, многочисленные месторождения полиметаллических руд, месторождения и рудные проявления вольфрама, молибдена, сурьмы, нерудных материалов. В регионе разведаны облицовочные и ценные камни, источники минеральных и термальных вод.

3. Строительство дороги в Китайскую Народную Республику.

Формирование железнодорожной магистрали «Север - Юг» и ее ветки Балыкчы – Джалал-Абад – Торугарт с выходом в Китайскую Народную Республику является одним из важнейших направлений транспортной стратегии Кыргызстана в целом и дальнейшего развития сети железных дорог, в частности. Эта магистраль даст мощнейший толчок развитию экономики республики, соединяя в единую сеть тупиковые железные дороги северного и южного промышленных районов, создаст условия для размещения новых производств и рабочих мест, позволит значительно сократить расходы по перевозке грузов в направлениях «Север – Юг», «Юг – Север»; даст кратчайший транспортный выход на морские порты тихоокеанского побережья и Европы и, следовательно, на мировые рынки, тем временем, сокращая границу между КНР и СНГ примерно на 1400 км.

Новая железная дорога сократит расстояние для грузового транспорта более чем в два раза по сравнению с существующим маршрутом – через Казахстан, Узбекистан.

Строительство железнодорожной магистрали «Север – Юг» обеспечит необходимые условия для интеграции в мировую транспортную систему, имея самый короткий путь к железнодорожной сети Китая. Она позволит сократить транспортные расходы на внешнюю экономическую деятельность и привлечь международный транзит к Кыргызской железной дороге.

Будущая железная дорога свяжет отдаленные приграничные районы СУАР в Китае с центральными районами Китая, а также крупными морскими портами Тяньзинь, Шанхай и т.д., предоставив выход к Тихому океану.

В связи с этим ожидается рост экономик соседних стран - Узбекистана, Таджикистана, Арабских стран, Пакистана, Индии, которые взаимно заинтересованы в торговых отношениях с будущим экономическим районом СУАР в Китае.

