

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Е.Е.Тогузбаев, канд. экономич. наук

Железнодорожный транспорт по-прежнему очень важный вид транспорта в Кыргызстане, но изменившееся после начала реформ геополитическое положение страны отрицательно сказалось на осуществлении железнодорожных связей с зарубежными странами, а также между севером и югом республики.

В республике нет единого железнодорожного транспортного узла, от которого расходились в разных направлениях магистрали, связывающие столицу с важными экономическими районами и другими государствами, не пересекая соседние страны.

В настоящее время железнодорожная связь между северными районами республики и г. Ош осуществляется через Казахстан и Узбекистан. На транзитных железнодорожных перевозках доходы Узбекистана ежегодно составляют 60 млн. долл. США. Для Кыргызстана будущий транзит очень важен, он даст республике большие доходы.

Приоритетное значение на ближайшую перспективу должно придаваться экономическим преобразованиям на железнодорожном транспорте и повышению его рентабельности.

Инвестиционная политика развития железнодорожного транспорта должна предусматривать участие государства в финансировании развития транспортных объектов, имеющих государственную значимость, повышение инвестиционного потенциала и привлечение источников

финансирования, в том числе частных инвесторов.

При разработке и реализации мер по углублению экономических реформ на железнодорожном транспорте необходимо учесть и по возможности устранить отмеченные недостатки в организации действующей системы управления отраслью.

Все усилия государства по перестройке системы управления железнодорожным транспортом в условиях переходного периода должны быть направлены на то, чтобы рыночные механизмы хозяйствования в сочетании с четко отлаженной системой государственного регулирования экономики создавали достаточно благоприятные условия для предпринимательской деятельности и расширения экономической свободы хозяйствующих субъектов.

В современных условиях ускоренного развития межгосударственных интеграционных процессов, сопровождающихся ростом объема внешнеторговых связей, особую значимость для решения государственных задач приобретает создание надежной транспортной связи промышленных районов севера и юга для комплексного развития экономики страны и обеспечения экономического единства.

Основным направлением формирования и развития железных дорог Кыргызстана должно стать строительство железнодорожной линии «Север - Юг» с выходом в Китайскую Народную Республику в направлении Балыкчы - Кочкор - Каракече - Казарман - Джалал-Абад - Торугарт. Это даст мощнейший толчок развитию экономики республики, соединив в единую сеть тупиковые

железные дороги северного и южного промышленных районов, создаст условия для размещения новых производств и создания рабочих мест и позволит значительно сократить расходы по перевозке грузов по направлениям «север-юг», «юг-север». В административном отношении рассматриваемый район представлен Иссык-Кульской, Нарынской, Джалал-Абадской и Ошской областями Кыргызстана.

Строительство железной дороги создаст необходимые условия для дальнейшего развития и освоения ресурсов - основы будущего развития экономики Кыргызстана и повышения экономической независимости, позволит сократить пробег между регионами почти на 1000 км, обеспечит суверенность сети железных дорог, исключив необходимость пересечения территории двух соседних государств.

Соединив имеющиеся железнодорожные терминалы Северного и Южного промышленных районов с единой сетью, эта железнодорожная линия обеспечит надежное межрегиональное транспортное сообщение – основу экономического и политического единства в государстве.

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

По мнению экспертов, в районе этой линии имеются большие запасы различных ценных полезных ископаемых, многие из которых еще не изучены.

Прежде всего, это уголь Кавакского бурого угольного бассейна, наиболее изученные месторождения которого - Каракече, Минкуш, Кокмойнок, Кашкасу. Промышленные запасы только месторождения Каракече составляют

более 440 млн. т, разработка возможна открытым способом. При использовании на энергетические нужды угля месторождений Каракече и Минкуш годовая экономия общественных затрат составит порядка 40 млн. долл.

В межгорных впадинах имеются месторождения углеводородного сырья (нефти и газа), перспективные и прогнозные ресурсы которых, по предварительной оценке, составляют свыше 500 млн. т условного топлива. Основные нефтегазоносные горизонты расположены вдоль или вблизи будущей магистрали.

В зоне дороги находятся многочисленные месторождения золота. В этом регионе на базе месторождения Макмал работает комбинат «Макмалзолото». Из остальных месторождений наибольший интерес представляют месторождения Солтонсары, Каракече, Сарыйры, Первенец и др.

Вблизи железной дороги расположен Джетымский железорудный бассейн, а также другие месторождения железной руды. Общая прогнозная оценка ресурсов Джетымского бассейна составляет 5,5 млрд. т, а перспективная оценка - 10-11 млрд. т условного железа.

В регионе разведаны два месторождения алюминиевого сырья – Сандык (запасы более 1 млрд. т с содержанием глинозема более 19%) и Суртеке. Кроме того, имеется пять месторождений с неразведанными запасами.

Вблизи магистрали известны многочисленные месторождения и рудопроявления соли, в том числе Кочкорское месторождение каменной соли (запасы 373 тыс. т), Тунуктузское (запасы 259 тыс. т) и Кичикульское.

Кроме того, разведаны многочисленные месторождения полиметаллических руд, месторождения и рудопроявления вольфрама, молибдена, серебра, сурьмы, нерудных полезных

ископаемых (облицовочных и драгоценных камней), источники минеральных и термальных вод.

Создание транзитного железнодорожного коридора – это большое будущее для республики, кратчайший транспортный путь к морским портам тихоокеанского побережья и Европе и, следовательно, на мировые рынки. Тем временем, сокращая границу между КНР и СНГ примерно на 1400 км, новая железная дорога между Китаем и Европой будет примерно на 8000 км короче морского пути через Суэцкий канал и на 15 000 км – вокруг мыса Доброй Надежды. Предполагается, что от строительства железной дороги выиграют все центральноазиатские государства.

При прогнозируемых транзитных перевозках по магистрали в оба направления на уровне 1,2-1,3 млн. т в год экономия общественных затрат от пропуска этих грузопотоков по внутриреспубликанским тарифам составит ежегодно 25-50 млн. долл. (за вычетом эксплуатационных расходов по перевозкам).

Строительство этой дороги позволит интегрироваться в мировую инфраструктуру транспорта после долгого периода закрытости южных границ и отсутствия железнодорожных связей с Китайской Народной Республикой, Ираном, Афганистаном, Индией, Пакистаном и др.;

установить новые торгово-экономические связи с внешним миром, что актуально при интеграции мирового сообщества;

стимулировать экспортно-импортные отношения между заинтересованными странами путем налаживания сотрудничества в рамках данного проекта, особое значение которому придает Кыргызстан как член ВТО.

Кыргызстан находится в выгодном геополитическом положении, в самом центре транспортных и коммуникационных потоков в

направлениях «восток-запад», «север-юг» и поэтому имеет все предпосылки для осуществления этого проекта, позволяющего решить задачи транспортных связей между пунктами:

Балыкчы - с выходом через Бишкек – Луговое в Казахстан, Россию в Центральную и Северную Европу;

Джалал-Абад - с выходом через Андижан в Туркмению, на Кавказ и далее в Южную и Центральную Европу и через Туркмению в Иран и на Ближний Восток к портам Персидского залива;

Торугарт - с выходом через Кашгар, Артуш в центральные районы Китая и к портам Тихого океана.

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

В связи с этим ожидается рост экономики соседних стран СНГ – Узбекистана, Таджикистана; арабские страны, Индия и Пакистан взаимно заинтересованы в торговых отношениях с будущим экономическим районом СУАР.

Будущая Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль позволит:

интегрироваться в мировую инфраструктуру транспорта, установить новые торгово-экономические связи с внешним миром;

начать интенсивное освоение регионов, прилегающих к магистрали;

стимулировать экспортно-импортные отношения между заинтересованными странами путем налаживания сотрудничества в рамках данного проекта.

Для повышения эффективности работы железнодорожного транспорта необходимо предусмотреть в перспективе электрификацию основных железнодорожных направлений. С учетом особой ее эффективности в сложных профильных условиях в первую очередь целесообразно осуществить

электрификацию железнодорожной линии «Луговая – Балыкчы».

Электрификация – это более экономичное и прогрессивное решение для железной дороги. Перевод участка на электрическую тягу улучшит условия труда, а также проект необходим и для значительного улучшения охраны окружающей среды.

Основными направлениями формирования и развития железнодорожной отрасли в республике должны быть:

разделение функции хозяйственного управления и функции государственного регулирования государственного предприятия «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»;

разработка и реализация программы структурных преобразований и приватизации государственного предприятия «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» и ее структурных подразделений;

электрификация участка «Луговая – Бишкек – Балыкчы» протяженностью 321 км;

формирование железнодорожной магистрали «Север – Юг» в направлении Балыкчы – Джалал-Абад – Торугарт с выходом в Китай;

обновление подвижного состава для восполнения инвентарного парка;

расширение ремонтной базы для подвижного состава (грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов), выпуск материалов верхнего строения пути;

модернизация контейнерной площадки станции Аламедин за счет

повышения качества средств погрузки - выгрузки 40-футовых контейнеров;

внедрение современных технологий перевозочного процесса, ориентированных на высокое качество транспортных услуг и снижение ресурсоемкости перевозок;

расширение комплекса сервисных услуг с учетом возрастающих требований пользователей к их качеству;

переход на систему гарантированного обеспечения перевозок по договорам и долгосрочным контрактам;

организация системы фирменного транспортного обслуживания, базирующихся на широком применении современных средств информации;

проведение гибкой тарифной политики;

обеспечение равного доступа к услугам железнодорожного транспорта для всех участников рынка путем создания условий для конкурсного гласного распределения подрядов и заказов на работы и услуги, а также поставок материально-технических ресурсов для предприятий железнодорожного транспорта;

разработка комплексного плана восстановления железной дороги с целью увеличения удельного веса грузоперевозок в структуре внешней торговли;

расширение ремонтной базы для подвижного состава (грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов);

переход на систему гарантированного обеспечения перевозок по договорам и долгосрочным контрактам;

организация системы фирменного транспортного обслуживания, базирующейся на широком применении современных средств информации.

