

# **[09.05.2002] Из статьи Е.Твороговой «Кто проложит пути»**

О выгодах и преимуществах строительства киргизско-узбекско-китайской железной дороги говорилось не единожды. Вот уже в течение десяти лет идея создания третьего варианта Шелкового пути будоражит самые светлые умы государства. Понятно почему – Кыргызстан, имея глубокое внутриконтинентальное географическое положение, сильно ограничен в процессах интеграции с остальным миром. Реализация же этого проекта может дать государству самые высокие в истории КР экономические и политические дивиденды. Подобные международные транспортные проекты по своей политической и экономической значимости приравниваются не меньше, чем к строительству крупнейших нефтяных и газовых трубопроводов. Мировой рейтинг страны, через которую прокладывают дорогу, поднимается как минимум на порядок. Не говоря уже о финансовой привлекательности строительства и эксплуатации такой магистрали. Впрочем, похоже, уже в ближайшее время начнется строительство Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги (ККУЖД). Трасса от Кашгара до Торугарта, а затем через Кыргызстан до Андижана (Узбекистан) по сути проляжет единой трансконтинентальной магистралью между Атлантическим побережьем Западной Европы и вплоть до Тихого океана.

Впервые мысль о целесообразности строительства совместной железной дороги была высказана еще в начале 90-х годов, тогда в научных и проектных организациях КР даже был сделан просчет возможного строительства железных дорог из столицы в Ош, а также из приграничного Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР в Ош и далее в Узбекистан. Однако по ряду политических причин проект в то время не получил одобрения и, соответственно, дальнейшего развития. Между тем несколько лет спустя разговоры о создании ККУЖД возобновились, инициатива исходила уже со стороны другого регионального лидера – Китая. Но обсуждение идеи строительства то и дело наталкивалось на несогласованность интересов государств. Так, Узбекистан, желая

видеть себя в ведущей роли, предлагал «южный вариант», который проходил через совершенно безлюдные районы Кыргызстана, что явно не вызывало энтузиазма у киргизской стороны. Китай же, в свою очередь не одобрял предложение КР о прохождении ККУЖД через перевал Торугарт, поскольку экономическую целесообразность подобного маршрута считал весьма сомнительной. Длительное время кипели страсти по поводу маршрута. По мнению экспертов, безопасный путь включал в себя Балыкчи – Кочкор – Торугарт с выходом в портовый город Балыкчи, расположенный на берегу Иссык-Куля, однако он проходил через отсталый центральный Кыргызстан и далее в Казахстан. Опасный – Торугарт-Андижан с выходом на Узбекистан и далее. По существу вокруг именно этого шли многомесячные споры, тормозившие начало строительства магистрали, которая должна стать железнодорожным вариантом Великого шелкового пути. Разница между проектами заключалась в протяженности, затратах и времени, и примерно в полтора раза маршрут Торугарт – Андижан обходился дешевле...

...Значительные сдвиги в реализации этого проекта недавно произошли в Бишкеке. Как заявил генеральный директор Государственной дирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог «Кыргызжелдорстрой» при Министерстве транспорта и коммуникаций республики Эркинбек Масадыков, теперь все барьеры, мешавшие соединению железных дорог Киргизии и Узбекистана с Китаем, устранены. По его словам, среди всех возможных вариантов маршрутов трассы был выбран наиболее выгодный для Кыргызстана – Бишкек сумел отстоять свои интересы. По замыслам проектировщиков, из Китая по этой магистрали можно будет выйти через Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан на Иран и к портам Персидского залива, на Ближний Восток, в Турцию, Южную Европу и Северную Африку. Если же двигаться через Казахстан, то без проблем можно выйти к порту Актау на Каспийском море. А от него пути ведут через Россию в Европу или в Персидский залив. В другом направлении, то есть на юг и восток КНР, – это выход ко всем портам Тихоокеанского побережья Восточного Китая. Таким образом, европейская Атлантика соединится со странами, где восходит солнце. И это будет кратчайший путь, его общая протяженность составит около 10 тысяч километров, в то время как великий Транссиб тянется почти на 13 тысяч километров. А,

как известно, чем короче путь, тем он экономичнее. Прокладку стальных путей от узбекского города Андижана через киргизский Джалал-Абад до китайского Кашгара взяли под свой контроль главы трех стран. «Это действительно высокая международная оценка возможностей нашей страны, потому что более тридцати государств Азии и Европы имеют прямой интерес в сооружении данной транспортной артерии», – подчеркнул Э.Масадыков. Маршрут трассы северного варианта железной дороги пройдет от Кашгара до Торугарта по территории Китая – это составит 165 километров. Затем пересечет границу КР туннелем в районе Торугарта. перевал находится на высоте 3800 метров, а подземный коридор в горах будет проложен на уровне 3500-3600 метров. Длина его с китайской стороны составит три, а с киргизской -1,4 километра. Далее дорога двинется по территории КР. Сначала – по впадине озера Чатыр-Куль, пройдет вдоль реки Арпы и затем приблизится к Ферганскому хребту, пересечет его туннелем длиной около 14 километров. Выйдет к истокам реки Яссы и пойдет вдоль северной ее стороны по Узгенскому району. На сегодняшний день в проекте существует два варианта станции примыкания: первый – Джалал-Абад, второй – Кара-Суу с последующим движением по существующей ветке на Андижан (Узбекистан). Если примут последний вариант, тогда, не доходя до Узгена, дорога, повернет на юг и выйдет к железнодорожной станции Кара-Суу. Всего общая протяженность составит 256 километров.

Между тем, активно обсуждая международные соглашения, Узбекистан оказывает жесткое давление в приграничных спорах: бесцеремонно минует все спорные сопредельные территории и ведет тихую экспансию на киргизские земли и промышленные объекты. Не далее как в двадцатых числах апреля Кыргызстан и Узбекистан в Оше начали 15-й раунд межправительственных переговоров по делимитации государственной границы. До этого последние переговоры межправительственной паритетной комиссии проходили в конце февраля в Баткенской области. Давая оценку этому процессу, в комитете Государственной безопасности законодательного собрания парламента тогда сообщили, что он несколько осложнен несоответствием позиций сторон. На сегодня делимитировано 290 километров киргизско-узбекской границы общей протяженностью 1400 километров. Пограничные переговоры между Кыргызстаном и Узбекистаном начались в феврале 2000

года. С тех пор стороны провели 21 встречу на разных уровнях, начиная от экспертных рабочих групп до премьер-министров. При этом киргизская сторона предлагает установить государственную границу на основе результатов рабочей группы паритетной комиссии между Киргизской ССР и Узбекской ССР от 1955 года, узбекская сторона настаивает взять за основу документы от 1924-27 годов. Одним словом, соседний Узбекистан до сих пор является страной с наибольшим индексом опасности и неопределенности для Кыргызстана. Следует отметить, что КР уже имеет опыт сотрудничества с Узбекистаном на строительстве автомобильной дороги Иркештам – Андижан. По условиям проекта Узбекистан должен вложить 30 млн. долларов, своими силами строить дорогу, обеспечивать работой своих граждан, а затем получит право бесплатного пользования. Вот только зачем Кыргызстану такая обуза – чужая дорога на своей территории? На основе многолетнего опыта теоретически не сложно смоделировать, что в случае малейших военно-политических провокаций, южная часть Кыргызстана будет отрезана от Бишкека в один миг. Как показывает практика последних десяти лет, официальный Бишкек мало способен ответить на амбиции Ташкента, и ККУЖД вполне может превратиться в еще одно минное поле «вечной дружбы». Заверениям о вечной дружбе, наверное, все же нельзя верить, однако можно прогнозировать с точностью до политического шага – что следует ожидать. Узбекистан в этом смысле стал вполне предсказуем. Теперь КР вдобавок к приграничным, водным, энергетическим, воздушным, транзитным, газовым и многим другим проблемам получил еще и железнодорожную. Однако все-таки существует вариант избежания узбекского прессинга: по существующей международной методике при строительстве подобных крупномасштабных магистралей всегда прорабатывается и создается альтернативный маршрут. Наиболее приемлемым в данном случае специалисты посчитали путь от реки Арпы через Кара-Кече до Балыкчи. А затем уже по действующей линии Бишкек – Луговая (Казахстан) – Россия – Европа. Проходя по территории республики, кроме своего главного, межконтинентального назначения этот отрезок будет играть и важную роль для экономики самого Кыргызстана.

Как правило, на протяжении международных трасс такого уровня стремительно развивается инфраструктура и, безусловно, активизируется внутренняя миграция. Очень важно еще и то, что

киргизский отрезок магистрали будет полностью электрифицирован. Это в дополнение ко всем экономическим выгодам гарантирует еще и стабильное потребление киргизской электроэнергии. Кыргызстан сможет полностью обеспечить электрическую тягу на своей территории, в западном районе Китая и Узбекистане. Очень большие надежды возлагают на этот проект власти. В геополитическом масштабе новый евроазиатский железнодорожный мост обеспечит экономические интересы нескольких десятков стран. Огромное значение он имеет для государств Центральной Азии, которые сегодня «зажаты» соседями и не имеют хороших выходов к морским портам и рынкам. Например, строительство линии Кашгар – Торугарт – Джалал-Абад – Андижан позволит Кыргызстану войти в единую мировую транспортную систему и стать транзитным транспортным узлом на пути из Пекина в Париж. Никаких железнодорожных тупиков, следовательно, беспрепятственный проезд через страны и континенты. Возможно, через несколько лет можно будет с комфортом проехать вдоль древней караванной тропы от берегов Тихого океана до Атлантического. Это в свою очередь расширит туристические маршруты. Скорость перемещения товаров между государствами Евразийского континента возрастет в несколько раз. При этом по нынешним тарифам провоз одного миллиона тонн груза по трассе на участке КР длиной 256 километров будет стоить 20 миллионов долларов. Предполагается, что вдоль новой евроазиатской магистрали пройдут нефте- и газопроводы, которые объединят в единую систему нефтяные и газовые сети стран Персидского залива, государств Центральной Азии и Китая. Но и это еще не все. «Самое важное, – подчеркнул Масадыков, – кто бы ни проводил тендер и кто бы ни стал генподрядчиком по реализации проекта, он будет учитывать наши обязательные условия, т.е. будут максимально привлечены местные ресурсы». Это означает, что 60-70% всех объемов строительных материалов, сырья, железобетонных конструкций, рабочей силы предоставит Кыргызстан. Предприятия республики, такие, как заводы ЖБИ, Кантский цементно-шиферный комбинат, производители бетона, кирпича, асфальта и многие другие, получают стабильные заказы и гарантированную оплату за их исполнение. То есть заработает достаточно мощный приводной механизм для всей экономики республики. Магистраль даст КР возможность для освоения месторождений, отдаленных пастбищ, высокогорных районов, к примеру, до сих пор не используются уникальные запасы полезных

ископаемых – золота, цветных и редких металлов, угля. Они скрыты в недрах Нарынской области, которая сегодня со всех сторон блокирована горными хребтами. Да и сама эксплуатация трансконтинентальной магистрали, проложенной через этот регион, по подсчетам специалистов, может принести довольно бедной сегодня республике 200-250 миллионов долларов в год. Стоит особо подчеркнуть, что все обязательные условия КР о максимальном использовании местных ресурсов будут документально зафиксированы в трехстороннем межгосударственном соглашении правительств Китая, Кыргызстана и Узбекистана.

Строительство ККУЖД, являясь грандиозной, по сути, задачей, между тем требует согласования интересов сразу многих государств. Ни одно из государств, вовлеченных в проект создания дороги, не в состоянии решить все экономические вопросы в одиночку. Необходим крупный международный консорциум для финансового обеспечения проекта. Сейчас рассматривается несколько вариантов, в том числе посредством консорциума или концессии. Но, как считают специалисты Госдирекции «Кыргызжелдорстрой», при любом механизме реализации проекта экономические плюсы многочисленны и бесспорны. Специалисты намерены уже до конца этого года внести ясность по поводу основных аспектов: объемы капиталовложений в строительство и формы финансирования. Пока же известно, что в стоимость киргизского участка магистрали уже заложены местные ресурсы и методика расценок Кыргызстана. Благодаря этому себестоимость проекта удалось снизить с \$2.3 до \$1.15 млрд. Конечно, профессионалы не спешат с однозначными выводами. Тем более не торопятся высказываться об окончательных сроках строительства. Проект сложный: по международным нормам на его подготовку уйдут годы и значительные средства. По предварительным прогнозам строительство железнодорожной ветки планируется завершить в 2005-2006 годах, естественно, при одновременном проведении работ как с киргизской, узбекской, так и с китайской стороны. Но это по прогнозам, когда дорогу на самом деле завершат – покажет время. Экономические выгоды и политические ловушки, всегда будут подстерегать Кыргызстан на его «железнодорожном» пути. Следовательно, при создании такого глобального детища официальному Бишкеку необходимо отбросить веру в вечную дружбу, реально оценить свой экономический потенциал и действительную расстановку сил в мире, в регионе и

внутри страны. Однако, глядя на политические ошибки пройденных лет, сейчас можно лишь констатировать: права на еще одну у Кыргызстана просто нет.

*«Деловая неделя», 9 мая 2002 г.*