

[24.10.2002]

Реабилитированные автодороги в Кыргызстане не используются в полной мере...

Из интервью с вице-премьер-министром, Министром транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Кубанычбеком Жумалиевым:

...За период с января по август 2002 года перевозки грузов всеми видами транспорта составили 16.773,3 тыс. тонн. Автомобильным транспортом, на который падает значительная часть грузовых перевозок (93%), за истекший период перевезено 16.204,0 тыс. тонн грузов. За январь-август объем перевозок грузов железнодорожным транспортом составил 110,8% к соответствующему периоду 2001 года.

Улучшены технико-эксплуатационные показатели использования подвижного состава железнодорожного транспорта по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. Время оборота грузового вагона сократилось на 1,2%, средний вес грузового поезда возрос на 2,5%, деповской ремонт грузовых вагонов возрос на 10%.

Судами водного транспорта с начала года перевезено 21,0 тыс. тонн грузов.

Пассажирооборот всех видов транспорта составил 3640,9 млн. пас. км. За этот же период возрос пассажирооборот автомобильного транспорта на 2,6%, сократился пассажирооборот железнодорожного транспорта на 1,3%, воздушного – на 16,6%,

электрического (троллейбусов) – на 12,5%.

Снижение пассажирооборота на железнодорожном транспорте обусловлено сокращением частоты курсирования поездов международного и пригородного сообщения.

Увеличиваются перевозки пассажиров автобусами физических лиц, занимающихся коммерческими перевозками. Такие перевозки составляют 72% от общего объема перевозок пассажиров, выполняемых автобусами.

За январь-август 2002 года по Проекту реабилитации автодороги Бишкек – Ош и Проекту реабилитации объездных дорог Джалал-Абад – Узген – обход с. Маданият освоены капитальные вложения на сумму 674,6 млн. сомов. По фазе I реконструкции автодороги Бишкек – Ош строительные работы завершены; в настоящее время объект передан на гарантийное обслуживание подрядчику.

За 8 месяцев 2002 года по Проекту реабилитации автодороги Бишкек – Ош профинансировано 897,7 млн. сомов...

...Кыргызская железная дорога тупиковая, не имеет непрерывной протяженности и разделена на два участка – Северный и Южный. Отсутствие надежной регулярной связи между двумя развитыми регионами – Севером и Югом республики создает комплекс экономических, социальных и политических проблем. В связи с этим стержневым вопросом транспортной стратегии Кыргызстана, в целом, и дальнейшего развития сети железных дорог, в частности, на современном этапе должен стать вопрос формирования железнодорожной магистрали Север–Юг в направлении Балыкчи–Джалал-Абад с выходом в Китай. Соединив в единую сеть

существующие тупиковые железные дороги северного и южного промышленных районов Кыргызстана, эта магистраль обеспечит надежную межрегиональную транспортную связь — основу экономического и политического единения пространства внутри государства, что неизбежно повлечет за собой интенсивную разработку месторождений полезных ископаемых, развитие производства в тех регионах, где будет проходить железнодорожная линия, создание новых рабочих мест и, как следствие,— повышение уровня жизни населения.

Главной задачей нашего железнодорожного транспорта является перевозка пассажиров и грузов из республик СНГ.

Кыргызская железная дорога имеет выход к другим странам мира через Китай и Иран (с КНР — через станцию “Дружба”, с Ираном — через станцию “Серахс”)...

...Кыргызстан заимствует значительные средства у мирового сообщества на строительство и реабилитацию автомобильных дорог (Бишкек-Ош, Бишкек-Торугарт, Балыкчи-Каракол, Балыкчи-Тюп-Кеген, Ош — Сары-Таш — Иркештам, Жамбыл-Талас-Суусамыр). Несмотря на льготные условия предоставления займов: низкие процентные ставки и продолжительный срок возврата займов, есть мнение о преждевременности заимствования больших средств на такие цели: нынешнее состояние и структура отраслей экономики не позволяют в полной мере использовать преимущества реабилитированных автомобильных дорог. Не лучше ли было вложить эти средства в более актуальные направления?..

...По первому проекту реабилитации автодороги Бишкек-Ош, общей протяженностью 101 км, заключены два контракта: на проведение гражданских работ — с кыргызско-турецким СП “Суусамыр-Интер” и на предоставление консультационных услуг — с датской компанией

“Карл Бро Интернэшнл”. Проект финансируется из средств кредита Азиатского банка развития и республиканского бюджета.

По второму Проекту реабилитации автодороги Бишкек-Ош, общей протяженностью 80 км, заключены также два контракта: на проведение гражданских работ – с Корпорацией “Самсунг” (Южная Корея) и на предоставление консультационных услуг – с компанией из Германии “ФихтнерРРИ”. Проект финансируется также из средств займа Азиатского банка развития и республиканского бюджета.

По третьему Проекту реабилитации автодороги Бишкек-Ош, общей протяженностью около 245 км, предусмотрены следующие виды работ:

- консультационные услуги, компания еще не определена, 30 августа последний срок подачи технических предложений, и до конца года определится консультант;

- гражданские работы на основной трассе и двух прилегающих дорогах (Таш-Кумыр – Кербен (только первые 53 км) и Базар-Коргон – Арсланбоб);

- уже начат тендерный процесс по отбору подрядчиков – до конца года определится подрядчик или подрядчики. Проект будет финансироваться АБР и из Республиканского бюджета.

2-й региональный проект направлен на улучшение автодороги Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар. Для центральноазиатских стран, в том числе Кыргызстана, улучшение южного коридора было бы очень выгодным. Дорога является продолжением автодороги Бишкек-Ош и дает выход Кыргызстану в Китай и далее в страны Юго-Восточной Азии, так что ее реабилитация будет способствовать интеграции Кыргызстана в мировую экономику.

Во время работы Программной миссии АБР в среднесрочный план финансирования проектов для Кыргызстана был включен Проект реабилитации Южного коридора (1-я фаза) на сумму 20млн. долл. США.

Банком одобрена Региональная Техническая помощь в размере 850 тыс. долл. США, основной целью которой будет вопросам пересечения границ, поиска дополнительных источников финансирования для улучшения существующей автодороги и другие вопросы, касающиеся двух важнейших транспортных коридоров: автодороги Ош – Сары-Таш – Иркештам и железной дороги КНР-Кыргызстан-Узбекистан...

...В декабре 2000 года стало известно, что Совет исполнительных директоров ИБР одобрил кредит на сумму 7,3 млн. Исламских динаров (что составляет около 10 млн. долл. США). Однако вопрос о начале реализации проекта остается открытым. Но мы надеемся, что будет подписано кредитное соглашение с Исламским банком развития на улучшение 1-го Пакета (протяженность дорожного участка 52 км)...

«Общественный рейтинг», 24 октября 2002