

Этой дороге нет цены

Этой дороге нет цены. Интервью С. Аблесова о строительстве железной дороги

Стратегическая важность и необходимость строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан для социально-экономического развития Кыргызстана, уже который год отмечается многими местными и иностранными экспертами. В ходе недавнего визита министра иностранных дел Аликбека Жекшенкулова в КНР, китайская сторона заявила, что строительство участка железнодорожной линии на территории КНР включено в XI пятилетку социально-экономического развития Китая. Мы решили побеседовать с директором Государственной дирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог в Кыргызской Республике Садыком Аблесовым.

– Садык Аблесович, расскажите, как и когда появилась идея строительства этой дороги?

– Что касается этого проекта, впервые его идея была предложена в 1997 году на заседании программы «ТРАСЕКА» в Париже и отмечено, что строительство этой железной дороги выгодно для развития экономики и соединения евроазиатских стран. Предпосылкой к этому проекту стало строительство на территории КНР железной дороги Карла–Кашгар, которое окончено в 1999 году. Там же принимали участие руководители управлений железных дорог Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, Ирана, КНР. Все они выразили заинтересованность. После этого встал вопрос, как и на какие деньги будет строиться эта дорога. На заседании я принимал участие в качестве начальника Управления кыргызской железной дороги, и являюсь автором этого проекта. В своей речи я сказал, что если мы построим железнодорожную линию от Джалал-Абада до Кашгара, то китайская граница приблизится на 1260 км, чем существующая дорога, который проходит через Казахстан. Все были сильно заинтересованы в этом проекте. По указу президента А. Акаева была создана Государственная дирекция по проектированию и

строительству железнодорожных линий.

В ходе визита министра иностранных дел Кыргызстана Аликбека Джекшенкулова в КНР, руководство управления китайской железной дороги отметило, что построить эту дорогу технически возможно, экономически эффективно. В целях реализации этого проекта строительство участка железной дороги на китайской территории включено в план XI пятилетки социально-экономического развития Китая, которая начинается с 2006 года. При этом китайская сторона отметила, что если Кыргызстан построит эту железнодорожную магистраль на своей территории, то они построят дорогу от Кашгара до участка Торугарт на кыргызско-китайской границе протяженностью 165 км.

– Насколько нам известно, несколько лет назад речь шла о двух маршрутах этой магистрали – одна через Эркечтам, другая через Торугарт. По какому маршруту будет строиться железная дорога?

– Изначально существовало четыре варианта. Первый вариант: Андижан-Ош-Эркечтам, второй – станция Джалалабад-станция Багыш–Казарман–Торугарт, третий – Каракульджа-Алайкуу, четвертый – Карасуу-Куршаб-Узген и по реке Яссы выйти на Арпу, через Арпу в Кашгар. Тогда надо было сделать предварительное технико-экономическое обоснование. Китайская сторона выделила 20 млн. юаней для проведения этого мероприятия. На его основе было выявлено, что для Кыргызстана наиболее выгоден именно четвертый вариант. Этот вариант одобрен Правительством Кыргызской Республики.

– Скажите, чем выгоден этот маршрут для Кыргызстана?

– Во-первых, это выгодно с финансовой точки зрения, так как от Карасуу до границы Китая всего 269 км. Во-вторых, мы же все равно будем строить железную дорогу Балыкчы-Каракече. Проектная документация для этой дороги уже готова. Если мы ее построим, то можно соединить железнодорожные линии от Каракече до Арпы. Таким образом, мы можем стать полностью транзитной страной. Мы соединим север и юг. С севера можно будет выйти в

Китай, в Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан – эти линии станут выгоднее, чем ехать через Казахстан. А также мы сможем выйти в Иран, через который можно выйти к океану. Этот вариант выгоден для нас, потому что если мы построим дорогу Ош-Сарыташ-Эркечтам, то север останется не соединенным. Нам будет выгоден именно этот вариант через Торугарт, даже если он будет стоить дороже, чем другие варианты. Если мы построим эту дорогу, то ей не будет цены. Мы выйдем из тупика, наши поколения будут пользоваться им. Когда построим все эти линии, будет просто замечательно, если пустим поезд по маршруту Джалалабад-Бишкек протяженностью около 600 км.

– По мнению некоторых экспертов, строительство этой дороги будет слишком обременительным для бюджета страны. Чьи капиталы будут вложены в строительство?

– По предварительным технико-экономическим расчетам, на строительство железнодорожной линии Карасуу-Торугарт длиной 269 км необходимо около 900 тысяч долларов США. Строительство займет около 5 лет. Срок окупаемости зависит от предоставленных государством налоговых льгот, тарифов, от 17 до 20 лет. За это время мы сможем полностью рассчитаться с кредитами и в дальнейшем иметь прибыль.

– Существуют ли другие варианты реализации проекта?

– Если правительство сможет найти кредит под 1 или 2 процентов годовых на 30 лет с налоговыми каникулами на 10 лет после ввода этой магистрали в эксплуатацию, то потом сама железная дорога рассчитается с кредитами. А владельцем линии будет являться государство. Можно найти инвестора, который будет строить и эксплуатировать дорогу определенный срок. Но при этом он все равно будет платить налоги. Существует еще вариант – отдать одно месторождение и на эти деньги вести строительство.

– Когда начнется строительство, и каковы обязательства кыргызской стороны в этом проекте?

– В 2006-2007-годы мы должны завершить проектные работы, и в течение этого времени найти инвестора, или же решить финансовые вопросы. Если мы успеем в это время уложиться, то будет великолепно. Инвестор может прийти и сказать, что сам займется проектом, и только после завершения проектных работ на строительство потребуется не менее пяти лет.

– Занимается ли правительство этим проектом вплотную?

– Безусловно, президент и премьер-министр заинтересованы в ускорении реализации проекта. Целенаправленно этим вопросом занимается МИД. Но инициатива должна исходить от нас. В основном, продвижение проекта дальше зависит от нас и от Министерства транспорта. Мы получили задание правительства подготовить план мероприятий по ускорению строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железнодорожной магистрали. Предварительный план мы подготовили и отправили в министерство. В нем говорится, что необходимо возобновить работу трехсторонней экспертной группы. Срочно нужно утвердить предварительное технико-экономическое обоснование и комплексный анализ этого технико-экономического обоснования. Затем должны приехать экспертные группы Китая и Узбекистана, и подготовить свои заключения о жизнеспособности, и реальности осуществления проекта. После этого должна быть проведена работа экспертной группы трех стран, и утвердить предварительный технико-экономический комплексный анализ, подготовить трехстороннее межправительственное соглашение между Кыргызстаном, Китаем и Узбекистаном, который подписывается президентами или премьер министрами. В предварительном плане мы указали, что необходимо подписать это соглашение не позже мая текущего года. До мая мы должны успеть все это сделать. Кроме того, до мая мы должны принять закон о некоторых льготах по налогообложению при строительстве и эксплуатации этой железной дороги.

– Возможен ли такой вариант, что китайская сторона построит на своей территории линию, а Кыргызстан нет, или наоборот?

– Китай не начнет строительство, пока мы не приблизимся к завершению строительства. Они могут его быстро построить. КНР построил железнодорожную линию в Тибет на высоте 4 тысячи метров над уровнем моря. Участок железнодорожной магистрали на территории КНР они могут построить быстро. У них большой опыт, большие финансовые возможности.

– Существуют ли какие-либо препятствия к приходу инвесторов?

– Не вижу особых препятствий. Просто для увеличения привлекательности этого проекта, нам необходимо принять отдельное постановление правительства или закон специально для строительства, для проектирования и эксплуатации этой железной дороги. В нем должны быть четко определены льготные ставки налогов на импорт оборудования, на строительство, и в дальнейшем на эксплуатацию данной железной дороги, на тарифы транзитных грузовых перевозок товаров и.т.п. И естественно, они должны действовать и не подлежать к пересмотру до конца определенного срока без согласия обеих сторон. Инвестор должен быть уверен в своей защищенности на законном основании.

Только после принятия этого постановления или закона, мы можем рассчитывать на инвесторов. Без инвестиций мы не потянем. Тарифные льготы увеличат объем транспортировки, и соответственно, адаптация пройдет быстрее. Сегодня у нас нет дороги. Но она будет, так почему бы не дать льготы? Мы не выпускаем рельсы, нам придется импортировать очень много оборудования. Если налоги высокие, инвесторы могут не прийти, увеличится стоимость дороги и срок его окупаемости.

– Что бы вам хотелось сказать в конце беседы?

– Я бы попросил всех, чтобы к этому вопросу отнеслись с пониманием. Здесь играет роль мнение каждого из нас. Госдирекция, Минтранс не смогут сами реализовать этот проект, если нас не поддержат. МИД, Министерство финансов, Министерство юстиции, Жогорку Кенеш должны играть активную роль в продвижении проекта. Ведь это нужно не только нам, но и

НАШИМ ПОТОМКАМ.

Беседовала М. Бекешова

www.kabar.kg