

СТАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ ШЁЛКОВОГО ПУТИ**STEELHIGHWAYOFSILK WAY**

Бул макалада коншулаш шериктеш мамлекеттердин темир жолдорун эксплуатациялоо жана курулушу, анын ичинен Кыргызстандын Жибек жолун реабилитациялоосуна катышуу маселеси каралган.

***Ачык сөздөр:** жибек жолу, темир жол курулушу, темир жолду эксплуатациялоо, темир жол коридору, логистика, жүкташуу, транзит.*

В статье рассматриваются вопросы строительства и эксплуатации железных дорог СНГ, в том числе Кыргызстана, и участие их в реабилитации Шёлкового пути.

***Ключевые слова:** шелковый путь, строительство железных дорог, эксплуатация железных дорог, железнодорожный коридор, логистика, грузоперевозки, транзит.*

This article considers is the construction and exploitation of CIS railways, Including Kyrgyzstan and their participation in Silk Roads rehabilitation.

***Keywords:** silk way, railway building, railway exploitation, railway corridor, logistics, cargo transportation, transit.*

Как известно, ещё в древности и в Средние века Великий Шёлковый путь начинался с караванной дороги, связывающий Юго-Восточную Азию со Средиземноморьем. В первую очередь его использовали для вывоза шёлка из Китая, с чем и связано его название. Путь был проложен через Кавказ и Памир вплоть до Средиземного моря. Завоевательные походы А. Македонского значительно расширили познания Запада и Востока друг о друге, создав предпосылки для установления торговых связей.

За время путешествия с востока на запад шелк и специи проходили через десятки рук. В связи с этим историки ведут речь о путешествиях именно товаров и технологий, а не людей. Для транспортировки использовался главным образом гужевой транспорт.

Великий Шёлковый путь сыграл большую роль в развитии экономических и культурных связей народов Средней Азии и Китая, он, например, служил проводником распространения технологий, инноваций, в том числе в искусстве, архитектуре, религии. При этом почти все технологии распространялись из Китая на Запад, а не в противоположном направлении. Наплыв богатств с Востока привел к тому, что вдоль торгового пути сформировались государственные образования.

Впоследствии эти же государственные образования и способствовали торможению торговли Востока с Западом. Особенно ярко это ощущается в последнее время. С тех пор видоизменились и транспортные средства передвижения.

В настоящее время, в условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятий, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры. Безусловно, железнодорожный транспорт - это наиважнейшее звено в народнохозяйственном комплексе, преимуществами которого является: эффективность

перевозок массовых грузов на большие расстояния, его высокая провозная способность и регулярность работы в течение года независимо от погодных условий.

Что же касается Кыргызстана и его железнодорожного транспорта, то до распада СССР Кыргызстан, как и все республики СНГ, был составной частью великой державы Советский Союз. Существовала мощная госпромышленность, сельское хозяйство и сопутствующие инфраструктурные отрасли, одной из которых была железнодорожная. Железная дорога, пролегающая на территории Кыргызстана, в советское время называлась не «ГП НК «Кыргызтемиржолу» а «Фрунзенское отделение Алма-Атинской железной дороги» с центром управления в г. Алма-Ата. В то же время, южные железнодорожные участки Кыргызстана относились к Средне-Азиатской железной дороге (САЗЖД) с центром управления в Ташкенте.

Такое внешнеуправление железными дорогами Кыргызстана полностью вывело это мощное хозяйство изпод Госуправления КР. Это, конечно же, способствовало и тому, что киргизские железные дороги функционировали на остаточном принципе. В результате разделения базовые предприятия со всеми видами обслуживания и железнодорожные заводы остались за границей, не все нужные технические средства, оборудования, в том числе и специальный подвижной состав, а также материалы и прочее оказались на территории Кыргызстана. Вопрос разделения коснулся и высококвалифицированных кадров.

Это привело к тому, что в настоящее время не все виды ремонта производятся с подвижным составом, в частности, в локомотивном хозяйстве. Капитальный ремонт локомотивов делается за границей. В работе используется морально устаревшее с 50 % износом оборудование, в т.ч. в основных хозяйствах дороги: локомотивном, вагонном, сигнализации и связи, путевом, энергетическом.

В это же время соседние государства увеличивают мощности железных дорог, электрифицируют их, вводят в эксплуатацию полностью автоматизированные высокоскоростные поезда с использованием новейших технологий, в том числе, спутниковых систем ГЛОНАС.

Суверенитет государств и их железных дорог, лишившихся московской централизации, привнес железнодорожному транспорту много проблем технологического и приграничного характера, в частности, по передаче грузового подвижного состава на приграничных стыках железных дорог. Вопросы технологического характера тяжело решаются даже между отделениями внутри железных дорог, стремящихся к выполнению только своих интересов, а между дорогами тем более.

Это обстоятельство подвигло многие государства, в том числе, Казахстан, Россию и др. «шунтировать», т.е. спрямлять участки железных дорог, синусоидально пересекающие государственные границы, что гораздо облегчит перевозочную работу железных дорог и исключит амортизационные отчисления другим дорогам. Кроме того, там регулярно ведутся работы по строительству новых внутренних железнодорожных линий с целью сокращения маршрутов между городами и ликвидации миграции людей в мегаполисы. Так, например, в Казахстане за два последних года было построено 1200 км железнодорожных линий, в России ещё больше. Для сравнения: протяжённость дорог Кыргызстана 423.9 км.

Большое внимание строительству железных дорог уделяет правительство соседнего Узбекистана. С 2007 года общая протяжённость железнодорожных путей увеличилась более чем на 500 км. Власти ожидают значительных выгод от строительства железнодорожной линии «Ангрен-Пап» в Ферганской долине. Рабочие строят 19километровый тоннель через перевал Камчик высотой 2200 м. Почти 8.5 млн. жителей узбекской территории Ферганской долины получают безопасную и удобную связь с основной частью страны. Железная дорога «Навои-Учкудук-Нукус» была построена ещё в 2001 году и ей исполнится уже 14 лет.

Такие проблемы есть и в Кыргызстане, особенно на южных участках Кыргызской железной дороги, где магистральная ветка из Кыргызстана неоднократно пересекает

узбекские и таджикскую территории и в целом они оказались совершенно оторванными от головной северной железной дороги. Теперь, чтобы провезти груз из Бишкека на юго-запад в г. Джалал-Абад, необходимо пересечь Казахстан, Узбекистан, Таджикистан. Экономически это невыгодно, в связи с чем прекратилось и пассажирское железнодорожное сообщение по этому маршруту.

Разрешить эту проблему мог бы любой из вариантов многочисленных проектов, включенных в государственные планы «О национальной стратегии устойчивого развития КР».

Это и проекты времён президентов Акаева и Бакиева о строительстве железнодорожной магистрали «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» и эти же проекты, которые также вошли в стратегию президента Атамбаева.

В целях выхода из экономического кризиса, по мнению экспертов, реализация этих проектов Кыргызстану необходима. Необходимо это также, по мнению ведущих специалистов-железнодорожников, и для Кыргызской железной дороги, с целью развития её и нормального функционирования в увязке с другими дорогами в рамках ОСЖД (Организация содружества железных дорог), в которую входят 28 государств.

Это тот случай, когда необходимо, в первую очередь, воссоединить железнодорожным сообщением северный и южный регион страны, конечно с учетом расположения полезных ископаемых, которые будут определять дальнейшее развитие страны и могут стать градообразующими районами государства.



Рис.1. 1-й проектный вариант железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» через Иркештам (вариант программы ТРАСЕКА)

Это актуально и в связи с геополитическим фактором Кыргызстана в Центральной Азии, который расположен на маршруте древнего Шёлкового пути, между развитой Европой и бурно развивающимися странами юго-восточной Азии и который мог бы от этого иметь хорошие выгодные дивиденды.

В то же время соседние государства огромное внимание уделяли и уделяют вопросам транзитной транспортной политики. Так, в условиях падения цен на нефть и замедления роста мировой экономики Россия делает ставку на создание эффективных транспортно-логистических коридоров на территории своей страны, в частности с Китаем по транссибирской магистрали.



Рис.2. 2-й проектный вариант железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» через Тургарт

Туркменистан с Ираном решают вопросы наращивания транзитного потенциала железной дороги «Иран-Туркменистан-Казахстан». В 2014 году началось строительство другой железнодорожной магистрали «Туркменистан-Афганистан-Таджикистан», к которой может подключиться и Китай.

Ранее правительство Афганистана подписало с АО «Узбекистонтемирйуллари» контракт на эксплуатацию железной дороги «Хайратон-Мазари-Шариф» в северной части Афганистана. Узбекистан построил эту дорогу в 2010 году и начал её эксплуатацию в 2011 году.

Казахстан уже давно включился в борьбу за Китайский транзит и на своей территории активно претворяет в жизнь один из самых амбициозных инфраструктурных проектов столетия - «Новый шёлковый путь». Он уже стал реальностью. По информации КТЖ (Казахстан Темир жолы) за 8 месяцев 2015 года было организовано 295 маршрутных поездов из Китая в Европу и из Европы в Китай против 105 поездов прошлого года. Казахстан намерен стать ключевым перевалочным пунктом на пути китайских товаров к мировым рынкам через два действующих стыка с Китаем – Достык-Алашаньхоу и Коргас-Хоргос.

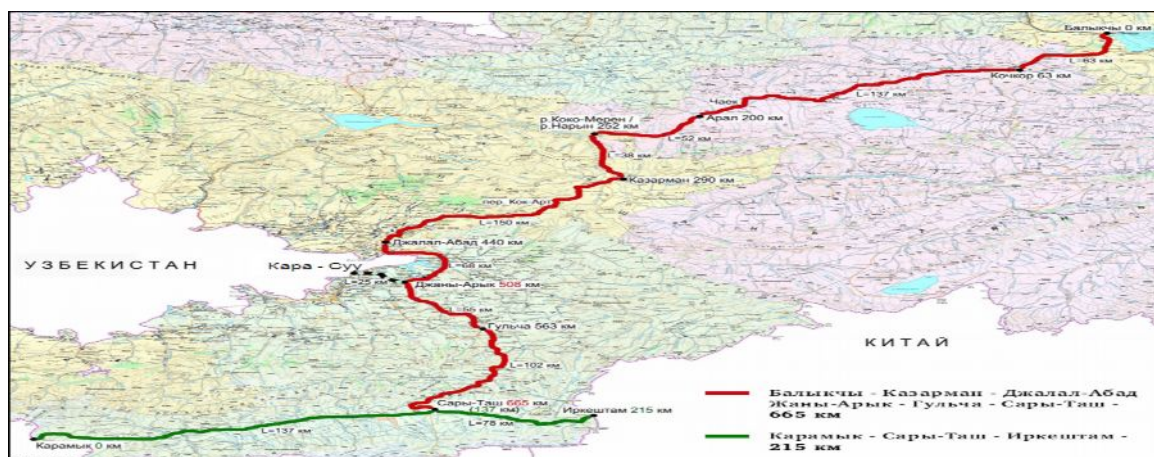


Рис.3. 1-й вариант проекта ж.д. магистрали Север-Юг маршрута Балыкчи- Сары-Таш (вдоль существующей автодороги)

Проект хаба на границе с Китаем наглядно демонстрирует продуманный подход Казахстана к развитию собственного транзитного потенциала. Так, казахская сторона привлекла опытных управленцев из ОАЭ, чтобы те помогли превратить Хоргос в мощный логистический центр.

Казахстан разрабатывает транзитные коридоры по своей территории по двум маршрутам: «северный» предполагает выход на Россию и далее на европейские рынки,

«южный» - или транскаспийский – идет по коридору ТРАСЕКА через порт Актау с выходом на Азербайджан, далее в Грузию и Турцию.

Что же касается Кыргызстана, то на фоне других железных дорог на ГП «НК «КТЖ» ничего не строится. Хотя, начиная с 1996 г., в правительственных структурах было рассмотрено 8 вариантов транзитных маршрутов «Китай –Кыргызстан-Узбекистан», но изучены только два маршрута:

- северный - «Кашгар–Торугарт–Арпа–Узген–Каракече–Андижан», выгодный для Кыргызстана.

- южный - «Кашгар–Иркештам-Сары-Таш–Ош-Андижан», выгодный для Узбекистана.

При успешной реализации какого либо из маршрутов, рассматривалась возможность соединить Север и Юг страны. Таким образом была бы сформирована внутрисоюзная железнодорожная сеть.

Реализация только «северного» маршрута, протяженностью 268,4 км принесла бы на первоначальном этапе Кыргызстану большую пользу, социально-экономический эффект от которого бы составил:

- приток инвестиций в период строительства – более 2 млрд. долларов США;
- доходы от транзитных перевозок – более 210 млн. долларов США;
- освоение природных ресурсов – 22 месторождения;
- создание рабочих мест при строительстве- 20 тыс. рабочих мест;
- создание рабочих мест при эксплуатации- 2,7 тыс. рабочих мест;
- пассажирские перевозки – 250 тыс. пассажиров в год.

Но, как и прежде, вопрос со строительством железнодорожной магистрали по маршруту «Китай–Кыргызстан-Узбекистан» почти 20 лет находится в стадии обсуждения, хотя этот пункт вновь включен в стратегию развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2012-2020 годы и в государственный план «О национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы». В I квартале 2013 г. должно быть разработано ТЭО, а ведь за это время должно быть подготовлено порядка 16 ТЭО и каждое из них сопровождалось финансированием.



Рис.4. 3-й и 4-й проектные варианты ж.д. «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» и 2-й проектный вариант ж.д. Север-Юг маршрута Балыкчи-Угут-Арпа

Кыргызстану давно нужно было «ввязаться» в любой из предлагаемых транзитных проектов и параллельно строить короткие транспортные коридоры с привязкой к месторождениям и крупным экономическим центрам. Не нужно гигантизма. Нужно заниматься конкретными короткими отрезками по 30-50 километров железных дорог.

Если бы за годы независимости в Кыргызстане, как в даже в очень небогатом Таджикистане, каждый год строили по 30 км, то на сегодня уже было бы 600 км пути, что достаточно было бы, чтобы соединить Север с Югом.

Ввязываться надо и потому, что время течёт и многое меняется. В настоящее время, например, в госструктурах Кыргызстана актуализируется обсуждение проекта строительства железной дороги из России к Персидскому заливу через Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Иран . Можно предположить ,что Кыргызстан может стать главным транспортным узлом Центральной Азии , где пересекались бы пути с востока на запад и с севера на юг.

Предлагаемые дороги Кыргызстану нужны как воздух и вода, потому что государство не имеет выхода к морю. Для выезда за пределы страны по Югу есть только новые строящиеся автодороги Ош-Иркештам и Бишкек-Торугарт. Но в вопросах грузоперевозок в странах мира грузы перевозятся в автомашинах в объёме 5-7%, на самолетах только 2-3%. Остальные более 90% грузов перевозятся морским или железнодорожным путем. В Кыргызстане же 96% грузов перевозятся автомашинами. Этот дисбаланс можно устранить только посредством расширения железнодорожной инфраструктуры, в результате чего Кыргызстан может стать территорией самого короткого Шёлкового пути, а Кыргызская железная дорога козырем государства

По прогнозам экспертов к 2020 году объёмы грузоперевозок между Китаем и Европой достигнет 170 млн. тонн. Пока основная часть грузов идёт морем вокруг всего континента через Суэцкий канал и достигает европейские рынки за 40-60 дней. Сухопутным маршрутом доставка ускорится до 13-14 дней.

Создание международных транспортных коридоров и их развитие, как показывает общемировая практика, всегда была составной частью внешней политики стран-участниц таких проектов.Транзит-это сфера, где экономика определяется бизнес-логикой. Пути прохождения грузов в рамках «Шёлкового пути» определяет китайская логика и в интересах Пекина.Тому имеется свежее подтверждение: в конце ноября 2015 года Казахстан совместно с Турцией, Азербайджаном, Грузией и Китаем учредили консорциум по транспортировке грузов из КНР в Европу (и в обратном направлении) в обход России. То есть через Казахстан, затем транскаспийским паромом в Азербайджан и далее по железной дороге в Грузию. На днях, 13-го декабря 2015 года, первый поезд из Китая прибыл в Грузию в рамках апробации обходящего Россию маршрута.



Рис.5. 5-й проектный вариант ж.д. «Китай–Кыргызстан-Узбекистан» и 3-й проектный вариант жд Север-Юг маршрута Балыкчи-ГЭС Ат-Баши

Речь идет о транзитном коридоре Китай–Турция–Европа, причем запланированы его ответвления в западный регион эксСССР, включая Белоруссию, страны Балтии, и в соседние с этим регионом страны Восточной Европы. Согласно планам государств-

участников консорциума, в 2016 году первые 2-3 тысячи контейнеров из Китая направятся по этому коридору в Западную Европу. А в последующие годы – и через Украину с Белоруссией в восточно- и центральноевропейские страны.

Специалисты полагают, что Китаем движет вполне естественное желание не складывать яйца в одну корзину и иметь свободу выбора маршрута, никаких специальных намерений оставить в стороне Россию тут нет. В пользу этой версии говорит тот факт, что загрузка Транссиба за текущий год только выросла. Например, за девять месяцев этого года рост транзитного трафика по Транссибу вырос относительно аналогичного периода прошлого года почти на 90%. Кроме того, никто ведь не мешает под возвышенные разговоры о «Шелковом пути» в светлое будущее, культурные, экономические и прочие интеграции, решать вполне прагматичные хозяйственные задачи.

И если учесть, что проектная магистраль, проходящая через Кыргызстан, короче существующих на 900 и более км, а это 7-8 суток транспортировки, то этот маршрут был бы приоритетным для стран экспортеров Юго-Восточной Азии.

Тем временем Кыргызстан положительно характеризует свое сотрудничество с Китаем. В конце прошлого года президент Алмазбек Атамбаев поручил ведомству разработать окончательный маршрут - Китай - Кыргызстан. После завершения этой части дороги Министерство транспорта КР рассмотрит возможность объединения ее с соседними странами.

22 декабря 2015 года в ходе выступления по радио CA-NEWS(RG) премьер-министр Темир Сариев заявил: «Начальный этап проекта строительства железной дороги Китай–Кыргызстан-Узбекистан планируется на 2016 год».



Рис.6. Три варианта ж.д. проекта меридиональной Транскыргызской магистрали транзитного маршрута «Россия-Казakhstan-Кыргызстан-Таджикистан» в рамках ТС и ОДКБ

На пресс-конференции от 25.12.2015г. Атамбаев отметил, что ценит помощь главы Китая Си Цзиньпина по проекту строительства железной дороги.

"Мы с китайской стороной достигли договоренностей по многим вопросам. Сейчас остался спорный вопрос о ширине колеи железной дороги. Завтра с премьером и министром мы обсудим его. Предлагается при въезде на нашу территорию установить перегрузочную станцию, а дальше, чтобы шла обычная колея. Но мы можем перегрузочную станцию перебросить и в Нарын. Главное - мы изменили маршрут строительства железной дороги. Тогда дорога проходила через горы и сразу в Узбекистан. Теперь она будет проходить не только через горную местность. Люди могут пользоваться ею. К примеру, товары могут отправлять", - сказал президент.

Хочется верить оптимистическим заверениям главы государства, премьер-министра и комментариям экспертов о том, что строительство железной дороги, логистика, выход в Китай, повлечет за собой взрывной рост экономики региона и Кыргызстана в целом.

Список литературы

1. Указ Президента Кыргызской Республики от 21 января 2013 года №11 «О Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы» [электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.president.kg/ru/news/ukazy/1466_tekst_natsionalnoy_strategii_ustoychivogo_razvitiya_kyrgyzskoy_respubli
2. Постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Основных направлений развития железнодорожного транспорта Кыргызской республики на 2014-2020 годы» от 30 сентября 2014 года №558.[электронный ресурс] / Режим доступа: http://online.adviser.kg/Document/?doc_id=31613734
3. С.Аблесов «Железной дороге Китай-Кыргызстан-Узбекистан нет цены» [электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.centrasia.ru/newsA.phpst=1137966480>
www.news.ti/.../sablesov-zheleznoi-doroqe-kitai-kyrgyztan-uzbekistan
4. В.Ф. Яровая. «Развитие железнодорожного транспорта Кыргызской Республики». Отраслевая экономика. ЦСиЭР при МФ КР. Sputnik Кыргызстан: [электронный ресурс] / Режим доступа: <http://ru.sputnik.kg/analytes/20150721/1016858096>
5. В.Ф. Яровая. Отраслевая экономика. «Транспортный комплекс Кыргызстана» [электронный ресурс] / Режим доступа: http://journals.manas.edu.kg/reforma/oldarchives/2002-2-14/6_1493-3755-1-PB.pdf
6. Кубат Рахимов «О железных дорогах в Средней Азии» Москва 19 ноября 2014 г. ИА REGNUM: [электронный ресурс] / Режим доступа: <http://regnum.ru/news/1867308.html>.
7. Лапенко М.В. «Проект строительства железной дороги Китай-Узбекистан и транспортная система Кыргызстана» [Текст] / М.В.Лапенко. – СГУ, 2015.