

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНЫЙ СЕКТОР

Кыргыз Республикасынын жол тармагына жакынкы келечекте инвестицияларды тартуу мүмкүнчүлүктөрүнүн анализи берилген.

Приводится анализ возможностей привлечения инвестиций в дорожный сектор Кыргызской Республики на ближайшую перспективу.

The analysis of possibilities of attraction of investments into road sector of the Kirghiz Republic on immediate prospects is resulted.

Значение дорог и автомобильного транспорта для нашей страны трудно переоценить. Дороги всегда были и остаются важнейшим фактором устойчивого социально-экономического развития страны, одним из главных инструментов в решении политических, экономических и социальных задач республики.

Значимость автомобильных дорог возрастает с каждым днем. Динамичный стиль жизни, структурные сдвиги в экономике, развитие предпринимательства, международная интеграция создают новые предпосылки для расширения дорожной сети страны, существенного улучшения ее качества.

Для Кыргызстана, как и для других государств Центральной Азии, со времен Великого Шелкового пути актуальной проблемой является развитие мировых торговых связей. В контексте сегодняшнего дня, связанного с необходимостью развития экономики, в связи с переходом к рыночным отношениям, формированием новых независимых государств данная концепция видится особо актуальной и определяет перспективные задачи с целью занять в будущем достойное место в мировом сообществе государств.

В связи с этим, учитывая новую экономическую и политическую ситуацию, становятся особо актуальными повышение значения торговли и всесторонних связей с другими государствами региона, выбор основных и альтернативных транзитных маршрутов - маршрутов новых региональных связей.

На сегодняшний день перед дорожной отраслью нашей республики стоят поистине грандиозные цели и задачи по ее развитию, требующие значительных усилий и системного подхода, которые были отражены в разработанной Стратегии развития дорожного сектора на 2007-2010 гг., и Президентской Программе развития автомобильных дорог на 2008-2010 гг.

Курс, взятый на повсеместное восстановление дорожно-транспортной сети в нашей республике, предопределен многими факторами и обусловлен, не в малой степени, социально-экономическими предпосылками.

С принятием вышеуказанной Стратегии и Программы нами уже сегодня заданы практические ориентиры на успешное выполнение поставленных задач, отраженных в них. Все это говорит о том, что сегодня мы вступаем на новый уровень повышения качества и надежности наших дорог, которые однозначно должны стать более безопасными, долговечными и удобными для пользователей.

Кыргызская Республика является высокогорной страной, почти 90 % ее территории лежит выше 1500 м над уровнем моря, большую площадь занимают горные массивы и хребты. Географические особенности во многом и предопределили в качестве приоритетной роль автомобильных дорог, поскольку более 95-97 % всего объема грузов в нашей горной Республике перевозится по автомобильным дорогам. В связи с этим развитие транспортного комплекса в Кыргызской Республике направлено на улучшение использования его выгодного географического расположения в международном

сообщении, поскольку самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, СНГ с государствами Азиатского континента, проходят через территорию Кыргызстана.

Развитие транзитного движения является эффективным для транспортного комплекса республики при условии модернизации транспортных инфраструктурных объектов и их выгодного использования, обеспечения занятости рабочих транспортной системы.

Для Кыргызской Республики и других государств Центральной Азии создание транзитных транспортных систем, выход на мировые морские коммуникации становятся общей актуальной проблемой. Совершенно очевидно, что расширение и углубление международных торгово-экономических связей зависит от состояния и уровня развития автомобильных дорог государств Центральной Азии и сопредельных соседних государств, особенно горных участков дорог.

В этой связи особо актуально включение в Стратегию ЦАРЭС по транспорту 6 транспортных коридоров, часть которых проходит и по территории Кыргызской Республики. Поэтому руководством нашей республики, понимающим всю значимость и важность строительства международных автомагистралей, в качестве приоритетной задачи определено развитие транспортных коридоров в нашей горной республике.

В разработанной Стратегии развития дорожного сектора Кыргызской Республики на 2007-2010 годы и Президентской Программе развития автомобильных дорог на 2008-2010 годы улучшению состояния международных транспортных коридоров, проходящих по территории нашей республики, отведено особое место.

Так, в соответствии с данной Стратегией первоочередной задачей является реабилитация приоритетных автомобильных дорог, предусматривающая приведение до 2010 года к эксплуатационным стандартам 5 приоритетных направлений в составе международных транспортных коридоров: Ош-Сарыташ-Иркештам; Бишкек-Нарын-Торугарт; Тараз-Талас-Суусамыр; Сарыташ-Карамык; Ош-Баткен-Исфана. Вышеуказанные маршруты интегрируются в 6 основных транспортных коридоров, определенных Стратегией по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС.

При этом следует отметить, что при участии таких международных доноров, как Азиатский Банк Развития, Всемирный Банк, Исламский Банк Развития, Японский Банк международного сотрудничества, Европейская Комиссия, Государственный Банк Развития Китая в республике уже реализован и реализуется целый ряд масштабных проектов по реабилитации транспортных коридоров.

Сейчас более подробно рассмотрим инвестиционные проекты по транспортным коридорам.

Первый транспортный коридор – это *автодорога Ош-Сарыташ-Иркештам*, являясь продолжением автодороги Бишкек-Ош в южном направлении, дает выход Кыргызстану в Китайскую Народную Республику, и далее в страны Юго-Восточной и Южной Азии.

Данная транспортная магистраль, наряду с автодорогой Бишкек-Нарын-Торугарт, формирует основной объем поступлений в бюджет в виде таможенных сборов, взимаемых за перевозку грузов и проезд грузового транзитного транспорта.

Учитывая значимость и привлекательность развития данного транспортного коридора, к настоящему времени в проект реабилитации автодороги Ош-Сарыташ-Иркештам привлечены средства таких доноров, как Азиатский Банк Развития, Исламский Банк Развития, Государственный Банк Развития Китая. Практически на всем его протяжении начаты и ведутся строительные работы.

Необеспеченный финансированием на сегодняшний день оставался только участок с 123 по 190 км, общей протяженностью 67 км, который охватывает один из наиболее трудных участков автодороги с высокогорным перевалом Талдык. В настоящее время подписан Меморандум о взаимопонимании с ЭксимБанком Китая, которым планируется выделение финансовых средств на данный участок в объеме 75,3 млн долларов США.

Автоморога Бишкек-Нарын-Торугарт - вторая по значимости автомобильная дорога международного значения, обеспечивающая транзитное движение через территорию республики в направлении север-юг из Китая - от пограничного пункта «Торугарт» на юге до населенного пункта Кордай в Казахстане на севере. Общая протяженность данной магистрали составляет 539 км. Данная дорога в основном проходит по пересеченному горному рельефу, где наиболее трудными участками являются высокогорные перевалы со сложными геологическими и климатическими условиями.

Автоморога Бишкек-Нарын-Торугарт, наряду с автомобильной дорогой Ош-Сарыташ-Иркештам, определена в качестве одного из приоритетных и конкурентоспособных в Центрально-Азиатском регионе транспортных коридоров.

Хотел бы только отметить, что на реабилитацию данного транспортного коридора в текущем году Азиатским Банком Развития выделяется грант в размере 20 млн долларов США, и в последующие 2 года ими также планируется выделить порядка 70 млн долларов США.

Кроме того, ведутся переговоры с китайской стороной, в частности с ЭксимБанком Китая, о финансировании данного транспортного коридора.

Это автомобильная дорога *Тараз-Талас-Суусамыр*, являющаяся единственным наземным транспортным коридором, связывающим Таласскую область с другими регионами республики, поэтому ее строительство крайне важно для жителей данного региона. Протяженность автомобильной дороги Тараз-Талас-Суусамыр составляет 199 км от пересечения с автомобильной дорогой Бишкек-Ош до границы с Казахстаном.

Автоморога Тараз-Талас-Суусамыр обеспечивает транспортные связи с соседним Казахстаном и в перспективе будет активно содействовать торговле между Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном.

В настоящее время в рамках Первой Фазы ведутся строительные работы, начиная от примыкания к автотрассе Бишкек-Ош в сторону г. Талас, по участку общей протяженностью 52 км, включающего в себя перевал Отмок. Данный проект финансирует Исламский Банк Развития в объеме 10,4 млн долларов США. Завершение строительных работ планируется в следующем году.

В рамках Второй Фазы предполагается реабилитировать 21 км автомобильной дороги Тараз-Талас-Суусамыр, в соответствии с ТЭО, обновленным в 2006-2007 годах. Общая стоимость проекта составляет 12,8 млн долларов США. Для реализации данного проекта в 2008 г. планируется выделение кредитных средств со стороны Исламского Банка Развития в размере 7 млн исламских динар (11,2 млн долларов США). Кредитное Соглашение между Правительством КР и банком по данному проекту подписано, и в настоящее время проходят внутригосударственные процедуры по его ратификации.

Кроме того, ведутся переговоры с Исламским Банком Развития о выделении кредитных средств на реализацию Третьей Фазы (73-98 км) в объеме 15 млн долларов США.

Оставшиеся 101 км автомобильной дороги в настоящее время остаются не покрытыми финансированием. Предварительная стоимость реабилитации 101 км в соответствии со сложившимися на сегодняшний день ценами на материалы и услуги составляет **50-52 млн долларов США**.

Соединяя Кыргызскую Республику с Таджикистаном, проект имеет большое значение с региональной точки зрения. Сарыташ расположен на пересечении дорожных коридоров Ош-Сарыташ-Душанбе и Ош-Сарыташ-Иркештам, который соединяет Узбекистан, Кыргызскую Республику и Китай. Первый является частью большого коридора из Афганистана в Китай. Второй является частью большого коридора, соединяя Ташкент в Узбекистане (408 километрах западнее Оша) с Кашгаром в КНР (240 километрах восточнее Иркештама). Общая протяженность автомобильной дороги составляет 136 км.

Основной целью финансовой помощи со стороны Азиатского Банка Развития является сокращение транспортных издержек и усиление торговли и сотрудничества Кыргызстана, Таджикистана и других стран Центральной Азии, а также Китая.

Объем выделяемых грантовых средств со стороны данного донора по проекту составляет 25,6 млн долларов США.

В настоящее время завершены работы по найму консультанта для оказания консультационных услуг по надзору, и индивидуального консультанта для оказания услуг по институциональному усилению. Также отобранным подрядчиком в текущем году будут завершены мобилизационные работы, и со следующего года непосредственно будут начаты строительные работы.

Рассматривая *автодорогу Ош-Баткен-Исфана*, хотелось бы отметить, что в настоящее время в Кыргызской Республике остро стоит проблема обеспечения беспрепятственного транспортного сообщения в местах сопряжения приграничных территорий Баткенской области с анклавами соседних государств, в особенности в местах пересечения границ транспортными артериями.

В целях комплексного решения данной проблемы, социально-экономического развития и обеспечения транспортной независимости республики в Баткенской области, Правительством Кыргызской Республики в тесном сотрудничестве с международными донорами ведутся переговоры по привлечению средств на проведение реабилитации автодороги Ош-Баткен-Исфана, пролегающей в Баткенской области, и строительство объездных дорог вдоль анклавов соседних государств.

Приоритетность реабилитации транспортного коридора Ош-Баткен-Исфана в республиканском масштабе обусловлена и тем, что с реализацией данного проекта будут решены проблемы, связанные с пересечением анклавов соседних государств, что обеспечит исполнение одной из определенных Стратегией развития дорожного сектора на 2007-2010 гг. и Президентской Программой развития автомобильных дорог на 2008-2010 гг. задач по обеспечению транспортной независимости Кыргызской Республики.

В реализации данного проекта задействован Всемирный Банк, которым планируется выделение гранта в объеме порядка 20 млн долларов США. В самое ближайшее время на средства авансовой выплаты будут выполнены процедуры по подготовке проекта, включающие в себя обновление технико-экономического обоснования, отбор международного консультанта, подготовку тендерных документов, проведение международных конкурсных торгов по отбору подрядчика, подготовку контрактных документов и др.

В реализации данного проекта также задействована и Европейская Комиссия, которой выделен грант в объеме 6,3 млн евро на строительство участка вдоль подводящего канала к Тортгульскому водохранилищу.

В настоящее время отобранным подрядчиком – украинской компанией «Восточноевропейский Альянс» - в полную силу ведутся строительные работы по данному участку общей протяженностью 23,5 км.

Следует также отметить, что заинтересованность в софинансировании данного проекта проявил и Европейский Банк реконструкции и развития. ЕБРР дано предварительное одобрение на финансирование реконструкции и улучшение автодороги Ош-Баткен-Исфана с предоставлением кредита на сумму 35 млн долларов США.

Совокупный объем привлекаемых средств (Европейская Комиссия, Всемирный Банк, Европейский Банк реконструкции и развития) составляет порядка 64,5 млн долларов США, в то время как общий объем затрат превышает 164,2 млн долларов США, т.е. дефицит финансирования составляет около **99,7 млн долларов США**.

В настоящее время также прорабатывается вопрос о дополнительном привлечении финансовых средств от Европейской Комиссии в объеме 7 млн евро на реабилитацию данной автодороги.

Одним из наиболее привлекательных проектов, планируемых к реализации в самое ближайшее время, является **проект строительства объездной автодороги Алматы-Иссык-Куль**.

Целью проекта строительства автомобильной дороги Алматы-Иссык-Куль является развитие транзитного потенциала, дальнейшее углубление и развитие торгово-экономических отношений между Кыргызской Республикой, Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой с использованием транспортного коридора Алматы-Кемин-Кувакы-Нарын-Торугарт. Кроме того, строительство данной автодороги позволит сократить время доставки грузов и пассажиров, а также будет способствовать развитию туризма.

Протяженность существующей дороги между городами Алматы и Балыкчи через г. Бишкек составляет 450 км. Строительство новой дороги Алматы-Иссык-Куль позволит сократить расстояние между ними примерно на 45 %, или на 195 км.

Между Министерствами транспорта и коммуникаций Республики Кыргызской Республики и Республики Казахстан 31 января 2007 года был подписан Меморандум о взаимопонимании по проекту строительства объездной автодороги Алматы-Иссык-Куль, в котором сторонами подтверждаются обоюдные намерения о сотрудничестве в подготовке и реализации проекта строительства объездной автодороги Алматы-Иссык-Куль, предусматривающий реализацию данного проекта путем государственного и частного партнерства (ГЧП).

В настоящее время по итогам запросов двух Министерств на средства выделенного Европейским Банком реконструкции и развития гранта завершены работы по разработке предварительного ТЭО проекта строительства автомобильной дороги Алматы-Иссык-Куль. Проектом заключительного Отчета предварительного ТЭО автомобильной дороги Алматы-Иссык-Куль международным консультантом рассматриваются 3 варианта проложения трассы. Проектная автодорога III технической категории, длина трассы варьирует от 279 до 288 км; новое строительство в пределах 100-112 км; количество перевалов во всех вариантах - одно; стоимость строительства составляет от 90 до 122 млн долл. США (без учета ремонта существующих дорог) в зависимости от варианта маршрута.

Для начала физической реализации данного проекта необходимо выполнить детальное или полное технико-экономическое обоснование по выбранному маршруту.

На основании выбора наиболее приемлемого и оптимального варианта трассы и по результатам полного ТЭО Министерствами транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и Республики Казахстан подготовлен проект Межправительственного соглашения о строительстве автодороги Алматы-Иссык-Куль. В проекте Межправительственного соглашения будут регламентированы принципы финансирования и основные технические параметры строящейся дороги.

Для строительства автодороги Алматы-Иссык-Куль необходимо привлечение инвестиций международных доноров, а также внедрение механизма государственно-частного партнерства, предусматривающего возврат кредитных средств с введением платы за проезд транспортных средств.