



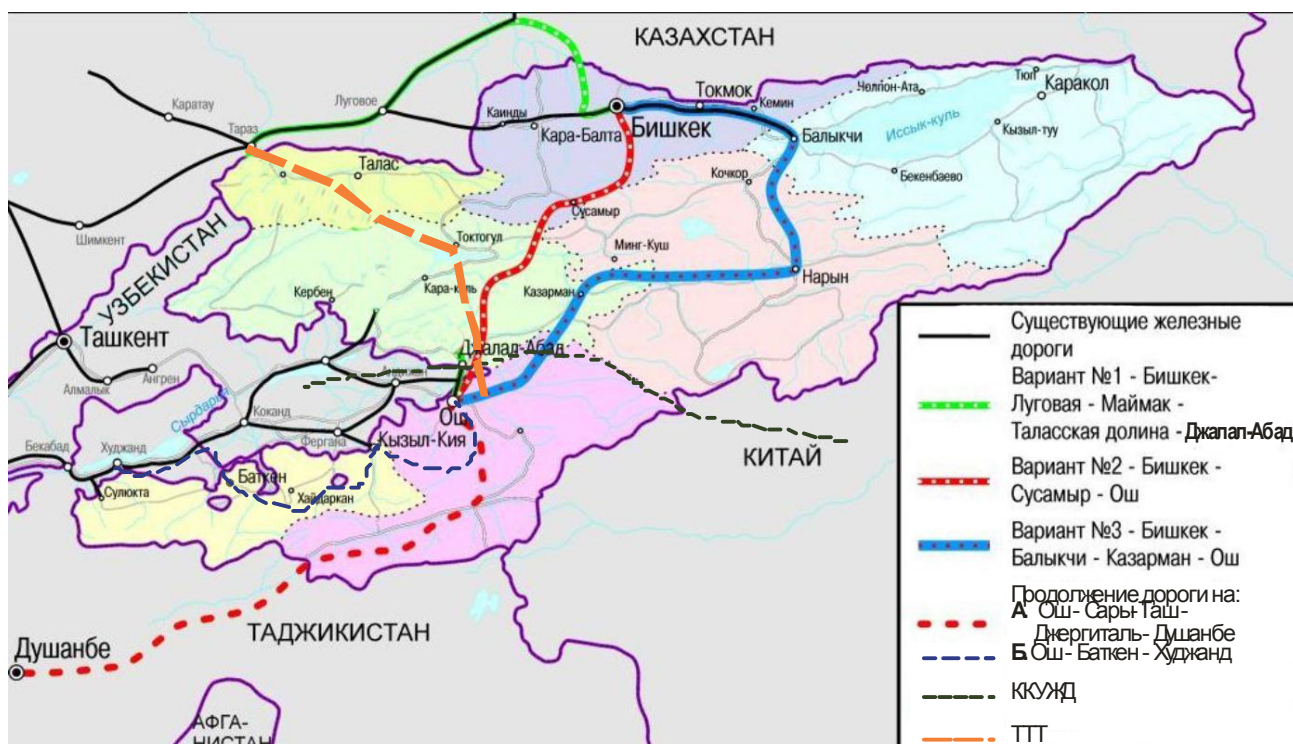
Central Eurasia
Trade & Logistic L.P.
www.ceatl.com



SMART
BUSINESS
SOLUTIONS
CENTRAL ASIA

К. Рахимов

Строительство транскыргызской железной дороги “Чуй - Фергана”



Бишкек, ноябрь 2012

www.rakhimov.su
kubat.rakhimov@gmail.com



Уважаемый читатель!

На мой взгляд, для Кыргызстана и его соседей наиболее важной темой является физическая разделенность Кыргызстана на Север и Юг горными хребтами. Наличие автодорог и прямого воздушного сообщения не снимает самого главного вопроса – перемещения больших массивов грузов и пассажиров, обеспечения рентабельного завоза ГСМ, удобрений и вывоза готовой промышленной и сельскохозяйственной продукции, доступа к наиболее интересным/перспективным месторождениям, вовлечения страны в международную торговлю в полноценном режиме, интеграции ее регионов и их вывод из транспортной изоляции.

В советские годы из Оша или Джалал-Абада можно было попасть во Фрунзе по Среднеазиатской и Алматинской железным дорогам Министерства путей сообщения СССР. Также перевозились и народнохозяйственные грузы. Не было границ, не было таможенного и иного контроля. За 20 лет независимости этот маршрут

стал невероятно сложным из-за распада некогда единой жд сети в ЦА на отдельные фрагменты, и ввиду отсутствия в советское время в Кыргызстане железнодорожной сети по своей территории, транспортировка грузов между регионами республики стала почти невозможной: – надо пересечь в Ферганской долине кыргызско-узбекскую границу, затем узбекско-таджикскую, потом опять таджикско–узбекскую, далее узбекско-казахскую и только после этого казахско-кыргызскую границу в Чуйской долине! Это таможня и пограничники, всевозможные досмотры и отстои в тупиках. Потери времени и денег, а зачастую и грузов....

С 1996 года ведется проработка вопроса строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги и создания де-факто еще одной ветви Трансевразийской магистрали, соединяющей Тихий и Атлантический океан. При прочих равных, данный маршрут представляет собой железнодорожную проекцию «оси нестабильности» от Балкан до Синцзяня. Фактически груз из Китая назначением в Турцию будет 8 (!) раз пересекать границу, 16 раз проходить таможенное оформление, дважды перегружаться на пограничных железнодорожных путях стран ЦА с Ираном и с Китаем, затем еще дважды на пароме в Турции, проходить через территории стран, практически находящихся на грани конфликтов (Таджикистан - Узбекистан, в первую очередь). ГП «НК КТЖ» в настоящее время зачастую не может обеспечить транспортировку и сохранность грузов внутри региона ЦА по ж.д. между Ошом и Бишкеком через 5 госграниц. После этого очевидно, что о евразийском транзите через 8 границ, да еще и дополнительными перегрузками и речи быть не может. Что указывает на, мягко говоря, сомнительность реальности транзита из Китая в Европу через Кыргызстан, и декларируемых целей по нему. К тому же у Кыргызстана на данный момент также не самые лучшие отношения с Узбекистаном, претендующим на геополитическое лидерство в регионе. Китай настораживает своей мощью и темпами экспансии. Прагматичность китайцев стала притчей во языцех, поэтому строительство кыргызского участка китайско-кыргызско-узбекской железной дороги (ККУЖД) понимается китайской стороной без учета главной потребности суверенного Кыргызстана – соединения железной дорогой Севера и Юга страны. А в моем понимании китайский вариант не стыкуется с сохранением политической и экономической независимости Кыргызстана и с открытием «окна возможностей» по освоению новых месторождений полезных ископаемых, развития сельского хозяйства и фактической реиндустриализации страны.

Существует две альтернативы – либо строительство без китайского участия железной дороги «Чуй - Фергана», которая реально соединит наиболее густонаселенные территории Кыргызстана и далее выведет на казахстанскую и российскую сети железных дорог, либо безусловное требование к китайской стороне начать строительство на первом этапе железнодорожного коридора, соединяющего Север и Юг страны, а на втором, после завершения первого, собственно выхода к границе Кыргызстана и Китая. Иначе страна будет расколота на две части! А регионы КР, через которые пройдет ККУЖД и расположенные на их территории минеральные ресурсы, - в транспортном отношении будут более интегрированы на Китай, чем на остальную территорию Кыргызстана. И КР попадет в неравноправную зависимость от Китая и Узбекистана, потеряв возможность развиваться в наиболее перспективном направлении – на север континента, в Казахстан и Урало-Сибирскую часть России. А там есть потребность в трудовых ресурсах и продукции из Кыргызстана. После вступления в Таможенный Союз и Единое Экономическое Пространство перед Кыргызстаном откроются рынки России, Казахстана и Белоруссии, не будет казахстанско-кыргызской границы, кыргызстанские товары и сами кыргызстанцы смогут беспрепятственно перемещаться по огромному пространству от Бреста до Находки, от Баткена до Мурманска. Нет потребности в нас, в кыргызстанских товарах и продуктах питания, ни в Китае, ни в Узбекистане, кроме как в наших полезных ископаемых и рынке сбыта их товаров за наши деньги. Увы, это так. Поэтому надо быть очень осторожным в развороте курса страны, а прокладка по изначальной версии ККУЖД (сначала транзит, потом через 10 (!) лет соединение Севера и Юга Кыргызстана) может просто стереть единую страну с политической карты мира. Нам не нужен Судан и Южный Судан, Сомали и Сомалиленд. От лукавого - нам говорят, что раз точка входа железной дороги в Торугарте, то это Север страны. Формально да, но основное население страны сконцентрировано в Чуйской и Ферганской долинах. И это тоже факт, любая карта это наглядно покажет.

Шелковый путь – красивая история, но это именно история прошлого. Сейчас, в период господства морских коммуникаций, погубивших собственно этот Шелковый путь, надо конкурировать не в глобальном, а в региональном масштабе. Реальные перспективы Кыргызстана лежат в том векторе, который исторически заложен в генетической памяти народа – Кыргызский Каганат был гораздо севернее современного Кыргызстана, Манас родился на Алтае, Енисей (Энесай) - прародина кыргызов, находится в Сибири. В том векторе, где 90% кыргызстанцев-трудовых мигрантов уже десятки лет могут находить работу, а с ней и средства для обеспечения своих родных и близких, за пределами республики – в России и Казахстане. Соответственно, маршрут транскыргызской железной дороги как будущий вектор развития страны, должен соответствовать внутреннему компасу народа.

Поэтому предлагаю Вашему вниманию подборку материалов по данной тематике.

Искренне Ваш,

Кубатбек Рахимов

kubat.rakhimov@gmail.com

www.rakhimov.su

www.ceatl.com

СОДЕРЖАНИЕ

Концепция строительства транскыргызской железной дороги «Чуй - Фергана».....	6
Brief Blueprint for the Construction of the Trans-Kyrgyzstan Chuy-Fergana railway line.....	12
«Чүй – Фергана» транскыргыз темир жолунун курулушу боюнча кыскача концепциясы	16
Железнодорожный аншлюс Киргизии Китаем: подробности	21
«Выход России к Индийскому океану: глобальные перспективы» (он-лайн конференция РИА Новости. 12/12/2011).....	30
Железнодорожный проект искры надежды, подозрения в Кыргызстане (The Washington Times. 30/03/2012)	43
Railway project sparks hope, suspicion in Kyrgyzstan (The Washington Times. 30/03/2012).....	46
Пресс-релиз, 20 апреля 2012 года	48
Стенограмма пресс-конференции Кубатбека Рахимова, агентство Аки Пресс	50
Интервью К.К. Рахимова ИА REGNUM (I часть)	62
Интервью К.К. Рахимова ИА REGNUM (II часть)	68
Поиск альтернативы (Опубликовано в газете «Гудок»)	79
Варианты разъехались (Опубликовано в газете «Гудок»)	81
Железнодорожная дружба народов (Опубликовано в газете «Гудок»).....	83
Железная дорога Чуй – Фергана станет альтернативой проекту Китай–Кыргызстан–Узбекистан (ИА 24.kg).....	84
Интервью газете «Общественный рейтинг»	86
«Геополитические амбиции Казахстана в Средней Азии – проекция через Кыргызстан» www.pr.kg	89

Киргизия ударит по России китайской колеей.....	93
Китай и США совместно выдавливают Россию из Средней Азии	96
Strabismus et myopia или о косоглазии одних и близорукости других (для irex.ru)	97
Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии. Возвращение России (Специально для ИА REGNUM).....	101
Об авторе	117

Концепция строительства транскыргызской железной дороги «Чуй - Фергана»

Преамбула

С середины 1990х годов так и не решён вопрос строительства железной дороги из Китая в Узбекистан через Кыргызстан. Возможно, что отсутствие положительной динамики по данному проекту имеет свои плюсы, так как стало актуальным создание Центрально - Азиатского железнодорожного кольца путём строительства меридиональной транскыргызской железной дороги «Чуй-Фергана».

Предпосылки и предопределяющие факторы

1. Основной источник многих политических, экономических, социальных, этнокультурных проблем современного Кыргызстана – физическая разделенность на Север и Юг. Кроме ограниченного автомобильного и авиационного сообщения между двумя частями страны практически не было сообщения, не считая железной дороги через таджикскую и узбекскую части Ферганской долины на юг Киргизии (в советские годы и частично в настоящее время). Необходимо соединить Север и Юг именно в аспекте ключевых экономических узлов, а не транзитных пунктов, удобных третьим странам.
2. Данная дорога может быть в концессиональном управлении международного консорциума, в первую очередь казахстанских и российских железных дорог. Возможно и желательно участие европейских, азиатских и международных инвесторов на долгосрочной основе при сохранении доминанты стран Таможенного Союза/ Единого экономического пространства в стратегических вопросах и оперативном управлении.
3. Допуск к строительству и долгосрочной эксплуатации коридора «Север – Юг КР» и передача всех активов «Кыргыз Темир Жолу» (железные дороги КР) в управление консорциуму будет, по сути, вкладом Киргизии в обмен на допуск в Таможенный Союз/ ЕЭП, обеспечит переход КР на модель интенсивного аграрно-сырьевого развития с элементами индустриального против существующего контрабандно-спекулятивного с последующим выравниванием относительно уровня стран ЕЭП.
4. В первую очередь, надо по возможности отказаться от существующих китайских вариантов прокладки железной дороги через КР, так как они построены по принципам сугубо транзитности или же прямо привязаны к

вывозу добываемых полезных ископаемых без переработки (местной добавленной стоимости) сразу в Китай (как правило, в СУАР) и абсолютно не решают проблему разобщенности Севера и Юга страны и, более того, могут послужить фактором дестабилизации в будущем, либо вести речь о приоритетном строительстве ветки Север-Юг.

5. Данная дорога фактически соединит сеть казахстанских дорог в Чуйской долине с узбекистанскими и таджикистанскими в Ферганской долине и существующей сетью автомобильных дорог региона. С учетом планов строительства новой казахстанско-китайской дороги Жетиген – Хоргос - Кульджа (Инин), можно говорить о том, что транскиргизская магистраль обеспечит стабильность грузопотока в/из Ферганской долины, причем даст возможность, вместе и по отдельности, Узбекистану и Таджикистану обеспечить свой выход на Китай, маршрутом, альтернативным существующему через Сары-Агач (основной жд переход Казахстан – Узбекистан). В позитивном смысле, одинаковые возможности транзита через единую киргизско-казахстанскую магистраль резко снизят накал противостояния между РТ и Р Уз и потенциально снимут конфликт по транзиту в Ферганской долине между узбекскими и таджикскими железными дорогами. Для Казахстана транскиргизская магистраль будет продолжением линии от Кульджи (Инина) сразу до Ферганской долины, что автоматически убьет «двух зайцев»: беспокойство РК по поводу альтернативных коридоров из Китая в Киргизию и Таджикистан (что в том числе прямо влияет на срок окупаемости Хоргос –Жетиген) и контроль над пространством Чуйской, Иссык-Кульской, Нарынской и южных областей КР (безопасность РК в целом, устранение очага нестабильности в долгосрочном периоде, экономические интересы корпораций стран ЕЭП в КР).
6. Фактически получается так называемое «Центрально-Азиатское железнодорожное кольцо», которое позволяет без избыточных и навязчивых предложений китайской стороны обеспечить полноценный выход Ферганской долины из транспортного тупика при сохранении во многом экономической самостоятельности и выполнения всех союзнических обязательств в рамках СНГ, ЕврАзЭС, ОДКБ и ТС/ЕЭП.
7. Китай может впоследствии подключиться к магистрали Бишкек-Балыкчи – Нарын – Ош (Джалал-Абад) с колеей 1435 мм, но основная дорога будет однозначно широкой колеи 1520 мм. Подключение возможного отрезка с китайской стороны будет результатом переговоров концессионера с китайской стороной и с учетом реальной грузовой базы в экспортно-импортном сообщении всех стран Центральной Азии, а не по

отдельности. Более того, строительство и эксплуатация мощного транспортно-логистического центра на стыке колеи внутри страны будет гарантией защиты экономических интересов КР и одновременно послужит импульсом к развитию цивилизованной региональной торговли.

8. Разветвление транскыргызской магистрали к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным инфраструктурным объектам (в первую очередь ГЭС) позволит резко интенсифицировать проекты по добыче полезных ископаемых вдоль маршрута с поэтапной организацией в последующем перерабатывающих производств на местах. Синергия железной дороги и доступной электроэнергии во многом предопределяет серьезный интерес инвесторов к разработке полезных ископаемых на долгосрочной основе и обеспечит стабильный объем поступлений в республиканский и местные бюджеты, создаст десятки тысяч рабочих мест и рынок для местного МСБ.
9. Возможное ответвление транскыргызской железной дороги от кыргызской части Ферганской долины в Чон-Алайскую долину и строительство прямой дороги через Джиргиталь в Душанбе позволит решить вопрос о выходе на казахстанско-российское направление для РТ минуя Узбекистан. Также небезынтересным видится выход на Согдийскую область РТ и стыковку с кыргызской частью Ферганской долины. Таким образом, можно будет говорить о казахстанско-кыргызско-таджикском транспортном коридоре в случае расширения деятельности консорциума в таджикском направлении и получении концессии на вышеуказанные направления. Этот вопрос будет особенно актуальным в аспекте вступления Таджикистана в Таможенный Союз.
10. Само строительство магистрали является крупным инфраструктурным проектом с мощной мультипликацией и на определенный период совокупный экономический эффект может составлять до 10-15% ВВП КР (исходя из опыта строительства Астаны – до 10 %). За счет потребления значимого объема строительных материалов, конструкций, техники и привлечения иностранных подрядных организаций, местного бизнеса и рабочей силы проект будет интересен многим крупным корпорациям стран ЕЭП, а также компаний из стран, имеющих опыт строительства железных дорог в сложных геологических и высокогорных условиях (Южная Америка, Африка, Индия, Китай).
11. Безусловным умолчанием будет являться разделение вопросов о быстрой окупаемости данной магистрали (в простом коммерческом измерении

такие проекты, как правило, имеют окупаемость не менее 20-30 лет) и геополитической и геоэкономической важности такого проекта, особенно в аспекте целостности страны как таковой и стабильности в регионе в целом. Если оценивать условный убыток от периодов нестабильности 2005 и 2010 годов с учетом потерь по внешней торговле, ухода инвесторов, закрытых границ, прямого материального ущерба (уничтожение целых кварталов городов и инфраструктуры), вынужденной миграции и т.д., и т.п., в 10% от ВВП страны или где-то 500 млн. \$, то строительство дороги стоимостью в 1,5 млрд. \$ равносильно в экономическом плане всего лишь 3 годам нестабильности. Сама же дорога уже выступает фактором стабильности, обеспечивает связность регионов, соединяет крупные центры национальной экономики, дает выход товарной массе и мобильной рабочей силе через Казахстан как в азиатскую, так и в европейскую части континента.

12. Все оценки и выводы сделаны без учета геологических особенностей строительства дороги, но опыт ряда стран, особенно того же Китая (Цинхай-Тибетская железная дорога), Индии (Дарждиллинг), Перу (Анды), строительство многокилометровых тоннелей в скальных породах (Япония, Южная Корея, Швейцария) и других реализованные проекты высокогорных железных дорог, безусловно предполагают техническую возможность строительства такой дороги.
13. Предположения экспертов в любом случае требуют дальнейшего обсуждения на различных уровнях экспертного сообщества и заинтересованных сторон.
 - Данные рассуждения, развернутые в программу национальной экономической парадигмы, могут быть основой платформы/экономической программы здоровых политических сил;
 - Целостность Киргизии в экономическом смысле приобретает конкретную стоимость и это позволяет получить реальные ориентиры в отличие от размытых и неопределенных прогнозов и альтернативных сценариев развития страны на среднесрочный и долгосрочный периоды;
 - Вышеуказанный синопсис может быть важен для коррекции деятельности международных организаций и транснациональных корпораций, имеющих интересы в Киргизии;
 - Концессиональная основа реализации проекта в пользу стран ТС/ЕЭП и учет интересов крупных геополитических акторов в регионе

(в первую очередь, Европейского Союза, США, Ирана и, в определенной степени, Китая) позволит через транспортный проект значительно снизить напряженность в регионе на длительный период;

- Фактическая интеграция Киргизии благотворно скажется на экономическом развитии страны и региональной торговле, освоению природных богатств и созданию новых производств, даст возможность де-факто объединенной стране занять достойное место в новой системе геоэкономических и геополитических координат Центральной Евразии.

Выгоды от реализации проекта

Во 1х, долготная (меридиональная) дорога соединит географически разделенные Север и Юг Кыргызстана.

Во 2х данный проект позволит получить доступ к разработке полезных ископаемых и иным инвестиционным проектам равноправно для основных международных компаний и из сопредельных стран, а в случае строительства ККУЖД приоритет получают только китайские компании.

В 3х данный проект позволит снять транспортную напряжённость между Узбекистаном и Таджикистаном, так как появится альтернативный ж/д доступ к Ферганской долине, причем модераторами процесса становятся Казахстан и Кыргызстан в одной связке.

В 4х возможное продолжение магистрали в Таджикистан объективно повлияет на динамику развития всего региона Ферганской долины и всей Центральной Азии.

Необходимо провести глубокую и всестороннюю экспертизу приоритетности двух конкурирующих проектов (ККУЖД и ЖДЧФ) с точки зрения стратегических целей и задач Кыргызстана и его естественных союзников в регионе и мире в целом.

Вопросы к раскрытию для экспертов

1. Оценить макроэкономический эффект ЖДЧФ в региональном, отраслевом и трансрегиональном разрезе. Описать возможные сценарии до 2030 года.

2. Оценить стоимость строительства ЖДЧФ минимум по двум альтернативным вариантам. В расчётах использовать прецеденты строительства высокогорных дорог в мире (Китай, Индия, Перу и др.) и расчёты по ККУЖД, а так же сходные оценки строительства аналогичных проектов советского периода.

3. Рассчитать экономический эффект от ЖДЧФ как крупнейшего инфраструктурного инвестиционного проекта в Центральной Азии, показать возможные схемы роста ВРП, численные затраты в строительстве и обеспечении, определить оптимальную долю местного содержания, создание новых производств и рабочих мест.

4. Выявить наиболее подходящий вариант строительства ЖДЧФ (бюджетное финансирование, концессия, 100% участие частного капитала, иные варианты). Дать примерную оценку затрат в разных случаях, систематизировать риски и выводы по каждому сценарию (SWOT-анализ).

5. Оценить возможную стоимость и сроки подготовки ТЭО проекта ЖДЧФ.

6. Дать общее заключение об осуществлении данного проекта, выборе наиболее оптимальных маршрутах строительства ж/д с учетом освоения перспективных и стратегических месторождений/ промышленных проектов, примерные затраты для реализации проекта, показать совокупный макроэкономический эффект в масштабах Центральной Евразии и собственно Кыргызстана, дать примерный расчёт окупаемости затрат при различных сценариях строительства ЖДЧФ, показать совокупный эффект от создания Центрально Азиатского ж/д кольца и влияние на транспортные потоки сопредельных государств (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Китай) и относительно существующих международных транспортных коридоров.

Варианты прокладки маршрутов ЖДЧФ

Вариант №1

Бишкек - Луговая - Маймак - Таласская долина – Ташкумыр ;

Вариант №2

Бишкек - Сусамыр - Ош (вдоль автотрассы);

Вариант №3

Бишкек-Балыкчы -Казарман - Ош;

Продолжение дороги на:

А. Ош - Сары-Таш - Джиргиталь - Душанбе;

Б. Ош - Баткен – Худжанд



Brief Blueprint for the Construction of the Trans-Kyrgyzstan Chuy-Fergana railway line

(Краткая концепция строительства транскыргызской ж/д)

Preamble

The issue of the construction of a railway line stretching from China to Uzbekistan via Kyrgyzstan has not yet been solved since the mid-1990s. Perhaps, the lack of positive dynamics on this project has its own advantages, because the creation of a Central Asian railway ring line by the construction of the trans-Kyrgyzstan Chuy-Fergana longitudinal has become very topical now.

Prerequisites

1. The main source of a host of political, economic, social and ethnocultural problems in modern Kyrgyzstan is the physical separation between the country's northern and southern parts. Apart from limited road and air links between the two parts of the country there is practically no connection, except for a railway link via the Tajik and Uzbek parts of the Fergana valley to southern Kyrgyzstan (heavily used in Soviet times and rarely now). There is the need to link the North and the South exactly as key economic hubs, but not as transit points that are convenient for other countries.
2. This road may be managed as public-private partnership by an international consortium, including Kazakh and Russian railway operators. European, Asian and global investors may wish to get involved in this on a long-term basis, with the domination of Customs Union/Single Economic Space countries in strategic issues and operations management preserved.
3. Access to the construction and long-term operation of the North-South Kyrgyzstan corridor and the transfer of all assets of the Kyrgyz Temir Zholu railway company to the management of the consortium will, in essence, become Kyrgyzstan's contribution to its membership of the Customs Union/Single Economic Space and will ensure Kyrgyzstan's switch to a model of intensive agrarian-raw materials development with elements of industrial development from the existing agrarian-commerce model, with the consequent achievement of economic development levels of Single Economic Space member states.
4. First of all, the existing Chinese proposals to build a railway line through Kyrgyzstan should be rejected, because they are largely based on the principles of transit or are directly linked to exporting raw materials without processing (local value added) straight to China (usually, to the Xinjiang Uighur

Autonomous Region). Moreover, they do not solve the problem of disconnection between the country's North and South at all, which is why they may serve as a factor of destabilization in the future.

5. This line will practically link the Kazakh railway network in the Chuy valley with the Uzbek one in the Fergana valley. Bearing in mind the construction of the new Kazakh-Chinese Zhetigen-Khorgos-Yining railway line, we can say that the trans-Kyrgyzstan line will ensure the stability of freight flow to/from the Fergana valley, offering possibilities, jointly or separately, to Uzbekistan and Tajikistan to ensure their access to China along a route which is alternative to the Saryagash junction (the main railway crossing between Kazakhstan and Uzbekistan). In terms of advantages, equal possibilities of transiting through the single Kyrgyz-Kazakh line will sharply reduce confrontation between Tajikistan and Uzbekistan and will potentially solve a conflict concerning transit in the Fergana valley between the Uzbek and Tajik railway companies. For Kazakhstan the trans-Kyrgyzstan line will serve as an extension of the line from Yining straight to the Fergana valley and this will automatically kill two birds: ease Kazakhstan's concerns over alternative corridors from China to Kyrgyzstan and Tajikistan (affecting the payback period of the Khorgos-Zhetigen line) and offer Kazakhstan control over Kyrgyzstan's Chuy, Issyk-Kul, Naryn and southern regions (Kazakhstan's security, in general, the removal of a hotspot of instability in the long run and economic interests of companies from Single Economic Space member states in Kyrgyzstan).
6. It will practically become a Central Asian railway ring that will ensure a solution to the Fergana valley's transport cul-de-sac without excessive and imposing proposals by China and largely preserve economic independence and the fulfilment of all obligations within the CIS, the Eurasian Economic Community, the CIS Collective Security Treaty Organisation and the Customs Union/the Single Economic Space.
7. China may later join the Bishkek-Balykchi-Naryn-Osh (Jalal-Abad) line with a 1,435mm gauge, but the main line will definitely remain a broad gauge of 1,520 mm. Linking a possible line from China will be a result of negotiations between the private partner and the Chinese side with account of real freight potential of export-import traffic of all Central Asian countries together, not separately. Moreover, the construction and operation of a powerful transport and logistics centre at the break-of-gauge point within the country will become a guarantee for securing the protection of Kyrgyzstan's economic interests and will serve as an impetus to the development of civilised regional trade.

8. Extending the trans-Kyrgyzstan line to the main deposits of natural resources and major infrastructure facilities (above all, hydropower stations) will make it possible to remarkably intensify mining projects along the route with the gradual establishment of processing facilities in the future. The synergy of the railway line and cheap electric power will largely shape investors' interest in developing natural resources on a long-term basis and will ensure stable revenues for the central and local budgets, creating tens of thousands of jobs and a market for local small and medium-sized businesses.
9. A possible branch of the trans-Kyrgyz railway line from the Kyrgyz part of the Fergana valley to the Chon-Alay valley and the construction of a direct road through Jergital to Dushanbe will solve the problem of Tajikistan's access international transport corridors bypassing Uzbekistan. Access to Tajikistan's Sogd Region and a link to the Kyrgyz part of the Fergana valley also appears attractive. As a result, we can talk about the Kazakh-Kyrgyz-Tajik transport corridor if the consortium expands to Tajikistan and takes part in these public-private partnership projects. This issue will become very topical in case of Tajikistan's membership of the Customs Union.
10. The construction of the line will be a major infrastructure project with a strong trickledown effect generating 10-15% of Kyrgyzstan's GDP (based on the experience of building Astana - 10%). Thanks to the consumption of significant volumes of construction materials, frames, equipment and vehicles and the involvement of foreign contractors, local business and labour, the project will generate interest among many major corporations from Single Economic Space member states, as well as companies from countries that have experience in building railways in complicated geological and mountainous conditions (South America, Africa, India and China).
11. Unconditional reticence will be the division of issues of the quick recovery of costs of this line (commercially such projects are usually recovered in 20 to 30 years) and the geopolitical and geo-economic importance of this project, especially in terms of the unity of the country as such and stability in the region in general. If we assume that losses from instability in 2005 and 2010 with account of losses, investor flight, closed borders and direct material damages (the destruction of neighbourhoods and infrastructure), forced migration and so on accounted for 10% of the country's GDP or some \$500m per year, the construction of the line worth \$1.5bn equals to damages inflicted by three years of instability. The railway line will serve as a factor of stability and ensure links between regions, connecting major economic hubs and allowing goods and mobile labour to access European and Asian markets via Kazakhstan.

12. All estimates were made and conclusions were drawn without account of geological specifics of the construction of the railway line, but experience accumulated in other countries, especially China (the Qinghai-Tibet railway line), India (Darjeeling), Peru (the Andes), South Korea and Switzerland (the constructions of long tunnels under rocks) and other projects that have built railways in mountains, offers technical capabilities for the construction of such line.

13. Reasoning and proposals made by experts will in any case require further debate at different levels by the expert community and parties concerned.

Benefits

Firstly, the longitudinal railway line will link geographically divided the North and South of Kyrgyzstan.

Secondly, this project will offer equal access to the development of natural resources and other investment projects to major global companies and players from neighbouring countries, whereas priority will be given to Chinese companies in case of the construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway line.

Thirdly, this project will ease transport tension between Uzbekistan and Tajikistan because it will provide an alternative railway access to the Fergana valley.

Fourthly, the possible extension of the line to Tajikistan will positively influence the development of the entire Fergana valley and the whole of Central Asia.

- This reasoning, if translated into a programme of national economic paradigm, may become a basis for a platform/economic programme for sound political forces;
- Kyrgyzstan's unity in economic sense is acquiring specific value and this makes it possible to identify real landmarks in contrast to vague and unclear forecasts and alternatives scenarios for the country's development in the medium-term and long-term;
- The aforementioned synopsis may be important for correcting activities of international organisations and multinationals that have interests in Kyrgyzstan;
- Public-private partnership as a basis for the implementation of the project will benefit Customs Union/Single Economic Space member states and taking into account major geopolitical actors' (the European

Union, the USA, Iran and, to some extent, China) interests in the region will significantly reduce tension in the region in the long-term.

- Bringing Kyrgyzstan's regions closer will benefit the country's economic development and regional trade, the development of natural resources and the creation of new industries, offering the de-facto united country a chance to occupy a deserved place in a new geo-economic and geopolitical system in Central Eurasia.

«Чүй – Фергана» транскыргыз темир жолунун курулушу боюнча кыскача концепциясы.

Преамбула(кириш сөз)

1990-чу жылдын орто ченинен тартып Кыргызстан аркылуу Озбекстандан Кытайга карай темиржолдун курушулу али да чечилген эмес. Мүмкүн бул долбоор боюнча оң динамиканын болбогондугунун өзүнүн бир жагы бардыр. Себеби азыркы кезде Борбордук Азиялык темир жол айланасын меридиандык транскыргыз «Чүй – Фергана» темир жолун куруу менен байланыштуу,ал актуалдуу болуп калды.

Оңтойлуу шарттар

- 1) Заманбап Кыргызстандын көпчүлүк саясый,экономикалык, социалдык, этномаданий проблемалардын булагы – Түндүк жана Түштүккө физикалыкжактан бөлүнгөнү болуп эсептелет. Олкөнүн бул эки бөлүктөрүнүн тажик жана өзбөк бөлүгүн эске албаганда (Совет кезинде же кээде азыркы убакта) автожол менен авиациялык катыш бар. Түндүк менен Түштүктү байланыштырган негизги экономикалык түйүндөр экендигин эске алып, аны үчүнчү өлкөлөрдүн транзиттик пункт катары деген кызыкчылыгына тартпаш керек. Бул жол концессиялык башкаруу боюнча биринчи ирет казак жана россиялык темир жолдорунун эл аралык консорциумуна кириши мүмкүн.Бажы союзуна кирген өлкөлөрдүн басымдуулугунун сакталышын эске алып, негизги европалык,азиялык жана эл аралык инвесторлордун көп убакытка катышуу мүмкүнчүлүгү бар жана абдан эле ырас болот.Кыргызстандын « Түндүк –Түштүк» коридорун куруу көп убакытка иштетүүгө киргизүү, « Кыргыз темир жолунун активдерин консорциумдун башкармалыгына берүү, ЕЭП-нун Бажы Союуна Кыргызстандын киришин, Кыргыз Республикасынын интенсивдүү агрардык- сырьёлук , индустриалдык өнүүгүүсүнүн элементтери менен бирге өнүгүүнүн моделине өтүүсүн камсыз кылат.Ал

болсо, азыркы убактагы агрардык-спекулятивдик өнүгүүгө каршы келип, ЕЭП өлкөлөрүнүн деңгээлине жетүүгө шарт түзөт.

- 2) Биринчи иретте, Кыргыз Республикасы аркылуу өтүүчү Кытай варианттары боюнча темир жолдун курулушунан баш тартуу зарыл. Себеби, ал жүк ташуу принциптерине гана негизделген же кең байлыктарды иштетбей эле Кытайга (СУАРга) ташып алып чыгууга багытталган. Ал биздин өлкөнүн Түндүк –Түштүгүнүн байланышпай калуу проблемаларын чечпейт. Келечекте ого бетер дестабилизация фактору катары да болушу мүмкүн. Факт боюнча бул жол Чүй өрөөнүндөгү казак жолдорунун тармагын, Фергана өрөөнүндөгү өзбек жолдору менен байланыштырат. Жаңы казак –кытай Жетиген-Хоргос-Кулжа (Инин) жолдорунун курулушунун пландарын эске алганда, транскыргыз жолу Фергана өрөөнүнө жүк ташууну стабилдүү кылаары мүмкүн. Аны менен бирге, Озбекстан менен Тажикстан биргелешип, же ар кимиси өз алдынча болуп, Сары-Агачка(Казакстан-Озбекстандагы негизги темир жол өтмөгү) альтернатива болуучу маршрут менен Кытайга чыгышын камсыз кылышы мүмкүн. Эгер оң жагынан карасак, бирдиктүү кыргыз – казак магистралы боюнча транзиттин окшош мүмкүнчүлүктөрү болгондуктан, Тажик Республикасы менен Озбек Республикасынын ортосундагы курчуп турган абалды жеңилдетет жана Фергана өрөөнүндөгү Тажикстан менен Озбекстандын ортосундагы транзит боюнча чыгып жаткан конфликтти жоёт.
- 3) Казакстан үчүн транскыргыз магистралы Кулжадан (Ининден түз эле Фергана өрөөнүнө карай уландысы катары болуп, «эки коёнду» бир өлтүрөт: Кытайдан Кыргызстанга жана Тажикстанга өтүүчү альтернатива коридорлору боюнча Казакстанды тынчсыздырганын (Хоргос – Жетигендин берилишинин маалына жумшалган каражаттардын кайтарылышы түздөн- түз таасир этет) жана Кыргызстандын Чүй, Ысык-Көл, Нарын менен Түштүк областтарынын контролдоо (Казак республикасынын коопсуздугун, көп убакытка дестабилизация очогун, ЕЭП нын өлкөлөрүнүн корпорацияларынын Кыргыз Республикасынындагы экономикалык кызыкчылыгы).
- 4) Факт боюнча, «Борбордук-Азиялык темир жол айланасы» пайда болуп, кытай тарабынан келип турган ашыкча жана жадатма сунуштарынан кутулуп, Фергана өрөөнүн транспорттук туюктуктан толук чыгууну, экономикалык жактан өз алдынча болгондугун сактап жана СНГ,

ЕвраЗЭС, ОДКБ мененТС/ЕЭП Союздарынын милдеттенмелерин сактоону камсыз кылат.

- 5) Кийинчерээк, Кытай Бишкек-Балыкчы-Нарын-Ош (Жалал-Абад) 1435 мм болуучу колеяга кириши мүмкүн, бирок , негизги жол 1520 мм колея менен өтөт. Кытай жактан келүүчү жолдун бөлүгү концессионердин кытай жак менен макулдашуунун негизинде өтүшү мүмкүн. Анда Борбордук Азия өлкөлөрүнүн бардыгынын , өз алдынча эмес , экспорт-импорт катышуусундагы реалдуу жүк ташыгыч базасы эсепке алынышы да керек. Мындан тышкары, өлкөнүн ичинде колеялардын бириккен жеринде күчтүү транспорттук-логистикалык борбордун курулушу Кыргыз республикасынын экономикалык кызыкчылыгын коргоого гарантия берет. Аны менен бирге цивилизацияланган региондук соодасатыктын өнүгүүшүнө түрткү берет.
- 6) Транскыргыз магистралынын негизги кен байлыктарына жана ири инфраструктуралык объектерге (мисалы, ГЭСтерге) тармактанып жетиши маршрутту бойлоочу кен байдыктарды казып чыгаруу боюнча проекттерди иштеп чыгууну, этап-этабы менен, кийин ошол жерде кайрадан иштеп чыгаруучу өндүрүштү уюштурууну кескин түрдө күчөтөт.
- 7) Темир жол менен бирге анчалык баасы көтөрүңкү эмес электр энергиясы бар болгону кең байлыктарын көп убакытка иштеп чыгууга инвесторлорду кызыктырып ,республикалык жана жергиликтүү бюджетке туруктуу кирешени камсыз кылгандыгыменен бирге, он миңдегениш орундарын уюштурууга жана жергиликтүү кичи жана орто бизнес рыногун түзүүгө мүмкүнчүлүк берет.Фергана өрөөнүндөгү кыргыз бөлүгүнө транскыргыз жолу болочокто бутактанып Чоң Алай өрөөнүнө өткөндө жана Жергетал- Дүшөмбүдөн түз жол курулса (Озбекстансыз эле Тажик Республикасына эл аралык транспорттук коридорлоруна чыгуу маселесин чечүүгө мүмкүнчүлүк болот. Ошондой эле, Тажик Республикасынын Согдий областына чыгуу жана Фергана өрөөнүндөгү кыргыз бөлүк менен байланышуу кызыктырат . Ошентип, консорциумдун иш аракеттери тажик багытында кеңейсе жана бул багыттар боюнча концессия алганда, казак-кыргыз-тажик транспорттук коридор деп айтсак болот. Бул маселе Тажикстандын Бажы Союзга киришинде өтө маанилүү болот. Магистралдын өзүнүн эле курулуш бизнести жана иштөөчүүлөрдү өзүнө тарткандыгы боюнча бул проект ЕЭП өлкөлөрүндөгү көпчүлүк ири ишканаларга абдан кызыктуу болот. Ошондой эле, бул проект татаал

геологиялык жана бийик тоолу шарттарда темир жолдорун курулушунда тажрыйбасы бар өлкөлөрдүн компаниялары да кызыгышы мүмкүн.

- 8) Бул магистралга жумшалган каражаттар тез эле өзүн – өзү актабайт (жөнөкөй жагынан эле эсептегенде, мындай проекттер 20-30 жылда гана акталат экен). Бирок, геосаясий жана геоэкономикалык жактан, өлкөнүн бирдиктүүлүгүн жана региондогу стабилдүүлүктү көңүлгө алганда проекттин мааниси абдан чоң. Эгерде 2005 жана 2010 жылдардагы шарттуу зыянды (шаарлардын кварталына жана инфраструктурага түздөн – түз келтирген зыян), айласыздык миграцияны ж.б. эсепке алсак, ал болсо өлкөнүн ИДП –нын 10%-тин (500 млн долларды) түзөт экен. Жолдун курулушу болсо – 1,5 млрд. доллар, б.а. ал экономикалык жактан стабилдуу эместиктин 3 жылына барабар болот экен. Жолдун өзү эле стабилдүүлүк фактор болуп, региондордун байланышын камсыз кылат, элдик экономиканын ири борборлорун бириктирет, товар массасын жана мобилдүү жумушчу күчтөрүн Казакстан аркылуу континенттердин азиялык, европалык бөлүктөрүнө чыгууга жол ачат.
- 9) Бардык эсептер менен корутундулар жолдун курулушундагы геологиялык өзгөчөлүктөр эсепке алынган жок. Бирок, кээ бир өлкөлөрдүн, ошол эле Кытайдын (Цинхай – Тибет темир жолу) , Индиянын (Дарждиллинг), Перу (Анды) тажрыйбасы аска породаларда көп километрлүү тоннелдерди куруу (Туштүк Корея , Швейцария) ж.б. ишке ашкан бийик тоолу шартта темир жолдорун куруу проекттер мындай жолду курууга техникалык мүмкүнчүлүк бар экендигиде шек жок.

Пайдалары

- Биринчиден, меридиандуу жол Кыргызстандын географиялык жактан бөлүнгөн Түндүк менен Түштүгүн бириктирет.

- Экинчиден, бул проект боюнча кен байлыктарды жана башка инвестициялык проекттерди иштеп чыгууга жол ачат. Анда негизги эл аралык компаниялар жана чектеш өлкөлөр үчүн бирдей укуктуу жол берилет. Эгерде кыргыз – казак – өзбек темир жолу курулса, приоритеттин (биринчиликти) кытай тарабындагы компаниялар алат.

Үчүнчүдөн бул проект өзбекстан менен Тажикстандын экендигин транспорттук кыйындаганын төмөндөтөт. Себеби, Фергана өрөөнүнө альтернатива темир жоу келет.

- Төрүчүдөн, магистралдын Тажикстанга уланып жетиши Фергана өрөөнүндөгү бүт райондун жана бүткүл Борбордук Азиянын өнүгүүшүнүн динамикасына таасир этет.

- Улуттук экономиканык парадигманын программасында ачылып айтылган бул пикирлер, таза саясий күчтөрдүн экономикалык программасынын (негизги платформасынын) негизи болушу мүмкүн.
- Кыргызстандын бирдиктүүлүгү экономикалык жактан конкреттүү бааланып ал реалдуу багытты көздөгөнгө мүмкүнчүлүк берип, өлкөнүн өнүгүүшүнүн орточо жана көп убакытка созулуучу мезгилдердин белгисиз, жайылма жана альтернативдүү сценарийлерден айырмаланат.
- Жогорудагы айтымдын бардыгы Кыргызстанда кызыкчылыгы бар эл аралык уюмдар менен транс улуттук корпорациялардын иштешин коррекция кылууда маанилүү экендиги мүмкүн.
- Долбоордун ишке ашырылышынын концессиялык негизи өлкөнүн ТС/ ЕЭП өлкөлөрүнө пайда келтирет жана ири геосаясий катышуучулардын кызыкчылыгын эсепке алганда (биринчи иретте, Европалык Союзду, АКШны, Иранды жана белгилүү жактан Кытайды) транспорттук долбоор аркылуу региондогу кыйындагандыкты (курчтуулукту) көп убакытка төмөндөтүүгө мүмкүнчүлүк берет.
- Факт боюнча, Кыргызстандагы интеграция өлкөнүн экономикалык өөрчүшүнө оң жагынан таасир этип, региондук соода-сатыктын жүрүшүнө, жаңы өндүрүштөрдү уюштурууга мүмкүнчүлүк берет.
- Де-факто биргелешкен өлкөгө Борбордук Евразиянын геэкономикалык жана геосаясий координаттарынын жаңы системасында татыктуу орунду ээлегенге мүмкүнчүлүк берет.

РАХИМОВ КУБАТБЕК КАЛЫЕВИЧ

Кыргыз ССР-сынын Фрунзе шаарында 1970 – ж., 8-сентябрда туулган.

1992 ж. Белоруссия мамлекеттик университетти политэкономия адиси боюнча бүткөн.

2007 ж. Л. Козьминский атындагы ишкердүүлүктүн Польша Академиясында MBA даражасын алган. Азыркы кезде даража боюнча талаптануучу.

Диссертациясынын темасы – “ Чүй — Фергана темир жолу”

Железнодорожный аншлюс Киргизии Китаем: подробности

Железнодорожная сеть Китая нацелилась на Среднюю Азию. В Средней Азии китайская железная дорога найдет развитую сеть. Без китайской железной дороги Киргизия привязана к дорогам Казахстана и Узбекистана и далее выходит по ним в Россию и далее в Европу. Практически китайская железная дорога в узбекистане прямо параллельна газопроводу из Туркмении в Китай и американскому проекту «Великий шелковый путь», но уже в пользу Китая. Наконец, проходя по территории Киргизии железная дорога из Китая в Узбекистан не только не соединяет север и юг Киргизии, а окончательно делит её пополам.

Более 10 лет киргизские чиновники обещают начать строительство железной дороги, которая должна соединить Китай и Узбекистан. REGNUM попыталось разобраться - почему "стройка века" не началась до сих пор, чем она грозит местным жителям, каковы плюсы и минусы от реализации данного проекта. Первые упоминания о намерении построить железную дорогу Китай - Киргизия - Узбекистан (далее "СКУ" – по первым буквам названий стран-участниц проекта China, Kyrgyzstan, Uzbekistan) появились в киргизской прессе в конце 1990-х годов. Местные чиновники обещали как можно скорее договориться с китайскими коллегами и за несколько лет построить железную дорогу. С момента распада СССР новых железных дорог в стране не возводили. Сейчас сеть железных дорог Киргизии "представлена разрозненными, тупиковыми линиями различной протяженности. Протяженность железнодорожной сети длиной 424 км является небольшой с отдельными железнодорожными путями, связывающими север страны с Казахстанской железнодорожной системой и юг страны с ж/д путями Узбекистана. Остальные железнодорожные линии проходят по юго-западным районам Киргизии и связывают крупные промышленные и населенные пункты этих регионов с Ферганским железнодорожным кольцом" – сообщает минтранс республики.

Практически все грузовые и значительная часть пассажирских перевозок между северной и южной частями Киргизии осуществляются посредством автотранспорта. При этом обе части страны соединяет лишь одно стратегическое шоссе – Бишкек-Ош (в международной классификации имеет

номер E010). Текущее положение дел представляет ощутимую проблему - шоссе то и дело перекрывают снежные лавины (зимой) или очередные пикеты недовольных граждан (весной, летом и осенью). Строительство железной дороги, которая бы связала север и юг республики обсуждалось все годы независимости, однако до реализации дело не доходило - главным препятствием было отсутствие средств для финансирования столь масштабного строительства. Оценивая затраты и сложность подобного мероприятия, стоит помнить, что более 95% территории страны занимают горы.

В 1990-х годах руководство КНР начало реализацию программы "Xibu da kaifa" - политику всестороннего экономического развития западных регионов КНР, которые включают 12 провинций и автономных районов, в том числе Синьцзян-Уйгурский автономный округ. В результате реализации программы предполагалось развить экономический потенциал региона, привлечь в западную часть КНР инвестиции из более развитых восточных провинций, создать промышленные предприятия, которые бы экспортировали продукцию за рубеж - главным образом в страны Центральной Азии. Среди прочего, "Xibu da kaifa" предусматривала переориентацию транспортной системы западного Китая с портового на железнодорожный транзит. На реализацию программы было затрачено более 150 млрд долларов. Стремительное экономическое развитие Китая требовало новых рынков сбыта и дополнительных поставок нефти. Одним из способов реализации задач было строительство железной дороги, которая бы давала возможность свободно экспортировать товары из Китая на Запад, в Центральную Азию, на Ближний Восток, в Европу. По этой же дороге могла осуществляться поставка иранской нефти.

К слову, зависимость Китая от импорта нефти с каждым годом растет. В 2010 году КНР импортировала 239 млн т сырой нефти. При этом, по данным ChinaPRO, "с января по апрель 2011 г. поставки иранской нефти в Китай выросли на 32%. Таможенное ведомство Ирана сообщает, что за первые четыре месяца текущего года в Поднебесную ввезено 8,5 млн т иранской нефти".

В начале 2000-х годов представители КНР обсуждали с киргизскими чиновниками несколько маршрутов будущей железной дороги. "Изначально существовало четыре варианта. Первый вариант: Андижан-Ош-Эркештам [по другой версии - "Иркештам"], 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 Киргизии наиболее выгоден именно четвертый вариант. Этот вариант одобрен Правительством Киргизии" - сообщил в 2006

году агентству "Кабар" директор Госдирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог в Киргизии **Садык Аблесов**. По данному проекту предполагалось построить 48 тоннелей (длина 48,9 км), 95 мостов (длина 20,9 км), 5 разъездов, 4 станции. Общая длина SKU должна была составить 268,4 километра. Железнодорожная линия должна была быть построена в горной местности на высоте 2000-3600 м над уровнем моря. Железнодорожная линия будет однопутной, с заделом под второй путь. Линия рассчитана на тепловозную тягу, электрификация возможна лишь в перспективе. Предположительно, грузопоток на дороге составит 15 млн тонн в год. Максимальная скорость для грузового подвижного состава - 50 км/ч, для пассажирского - 80 км/ч.

При этом, постройка дороги, по мнению чиновников, должна была быть выгодна всему региону. Среди плюсов сооружения SKU для Киргизии чаще всего назывались: выход страны из транспортного тупика, поступления значительных средств в бюджет страны, за счет сборов от транзита, а также роста налоговой базы, в результате развития экономики республики, создание цельной железнодорожной сети, соединяющей север и юг Киргизии, улучшение доступа к залежам полезных ископаемых, повышение их привлекательности для зарубежных инвесторов, повышение экспортного потенциала. По данным минтранса Киргизии, в результате строительства дороги "ожидаются сокращение пути из Восточной Азии в страны Центральной Азии, экономия времени в пути составит 7-8 дней. Также в результате ожидается активизация международной торговли, туризма и экономического сотрудничества". В 2012 году министр экономики и антимонопольной политики Сариев сообщил: "Магистраль позволит расширить доступ Киргизии к мировой транспортной системе, превратит страну в важный транспортный узел". Начиная с 2000 года киргизские чиновники то и дело проводили переговоры с китайскими коллегами, правительство республики регулярно заявляло о скором начале строительства SKU. Однако в дело заявления так и не воплотились. Дальше разработки предварительного ТЭО железнодорожной магистрали (затраты в 2,4 млн долларов в 2003 году оплатила КНР) дело не пошло. Проект оказался не только сложным в техническом плане, но и весьма скандальным. Проблема заключалась не только в политической нестабильности в Киргизии - из-за двух смен власти многие международные договоры так и не были подписаны, - но и в большом количестве "туманных моментов".

Вопросы без ответов.

Проект строительства вызвал немало вопросов и критики. Главным образом споры развернулись вокруг следующих тем: 1. финансирование проекта и рост стоимости, 2. угроза обороноспособности региона, 3. экологический ущерб.

Финансирование проекта

Постройка железной дороги в горах - удовольствие не дешевое. В 2006 году упомянутый выше директор Госдирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог в Киргизии Садык Аблесов оценил затраты на данный проект в 900 тыс. (!!?? так в оригинале сообщения) долларов. Спустя несколько лет цена выросла до 1,34 млрд долларов. В 2006 году чиновники сообщили о необходимости найти 2 млрд долларов. Сейчас речь идет уже о "3-4 млрд ". Собственных денег на постройку железной дороги у Киргизии нет. Внешний долг растет, ряд экспертов говорит об угрозе дефолта страны. Идея выпуска облигаций и добровольно-принудительного распространения их среди небогатого населения (по таджикскому образцу) поддержки не нашла. Международные доноры финансировать строительство СКУ отказались.

Осталось 2 варианта - попытаться получить от Китая долгосрочный льготный кредит и построить дорогу за свой счет или передать КНР ряд месторождений в обмен на инвестиции в строительство дороги. В первом случае право собственности на дорогу принадлежало бы исключительно Киргизии, второй вариант был для КНР значительно интереснее: он получал бы для своих нужд и дорогу, и месторождения. Одалживаться у других стран Киргизия не решилась: "Привлечение кредита под залог каких-то государственных обязательств невозможно. Это очень большие цифры, поэтому особых у нас возможностей нет" (вице-премьер Киргизии **Джоомарт Оторбаев**, февраль 2012) "У Китая очень большие способности к ведению бизнеса, и было бы наивным полагать, что китайские компании не будут иметь интереса к горным разработкам в Таласской области. Слишком удобно расположены золотоносные месторождения. Например, если получить доступ ко всем трем уже разведанным месторождениям и построить где-то на полдороги к ним обогатительную фабрику, то сырье со всех месторождений будет перерабатывать дешево и удобно. К тому же есть еще месторождения кварца, и золото идет не с сопутствующим ураном, а в основном с медью, - это тоже источник дохода. Невозможно, чтобы китайские компании не обратили на это внимания. Поэтому, если годом ранее в регионе сильно было присутствие российских компаний, то теперь позиции переходят к китайским инвесторам. Про Китай можно сказать, что это более сильный конкурент на рынке, нежели Россия. Во-первых, он экономически более мощный. Во-вторых, это более решительный партнер" (Татьяна Выговская, директор Общественного Фонда «Egalitee»: <http://www.knews.kg/ru/society/11085/>).

Вокруг возможной передачи месторождений китайцам, собственно, и разгорелись наиболее оживленные споры. Недовольство политиков вызвала вероятность передачи месторождений золота, алюминия, угля, барита. "Проект

железной дороги Китай - Киргизия - Узбекистан реализуется в ущерб нашей республике... Китайская сторона рассматривает месторождения Сандык, Иштамберды и Жетим взамен инвестиций в строительство железной дороги "Китай-Киргизию-Узбекистан", - заявил депутат **Райкан Тологонов**, ссылаясь на китайскую компанию China Road and Bridge Corporation.

Предложенные Китаю месторождения Киргизии

(данные Госагентства по геологии и минеральным ресурсам при правительстве Киргизской Республики, перечень не является исчерпывающим, точный перечень месторождений, которые являются предметом торга между киргизской и китайской стороной, опубликован не был):

Алюминиевое месторождение Сандык находится в Нарынской области в верховьях основных притоков рек Чу и Нарын, промышленную ценность могут представлять нефелиновые сиениты Сандыкского месторождения (203.4 млн. т. Al_2O_3 с содержанием 20%) (данные Минприроды). Интересно, что помимо алюминия, на Сандыкском месторождении установлен рубидий (657.4 тыс. т при содержании 0,089%). Рубидий - редкий щелочной металл, основные области применения рубидия: катализ, электронная промышленность, специальная оптика, атомная промышленность.

Золоторудное месторождение Иштамберды находится в Чаткальском районе Жалал-Абадской области в 140 км от железной дороги на высоте 2,0-2,45 км. Подсчитанные запасы и прогнозные ресурсы золота – 79,5 тонны (по другим данным - 35.6 тонн - REGNUM). Содержание золота – 7,4 г/т. Благоприятная инфраструктура.

Железорудное месторождение Жетим-Тоо находится в Ала-Бкуинском районе Нарынской области, на месторождении подсчитано 1.7 млрд. т железа со средним содержанием 31,7%. Освоение сдерживается неразвитой инфраструктурой, сложной технологией руд и низким содержанием металла.

К месторождениям угля в Узгенском бассейне относятся: "Кок-Янбак", "Кумбель", "Зиндан". Месторождение Кумбель (наиболее перспективный участок - Керегеташ Западный) расположено в Сузакском районе Джалал-Абадской области, в 65 км к северо-востоку от города Узген. По долине реки Зергер имеется линия ЛЭП-35, вблизи месторождения - понижающая 35/6 подстанция Кумбель. В пределах участка Керегеташ Западный выделено 7 промышленных пластов угля. Средняя мощность пластов колеблется в пределах 1,72-5,21 м. Угли каменные марки Д. Качественная характеристика: влажность – 3,3-7,6%, зольность – 13-19%, удельная теплота сгорания – 312,8-

342,0 МДж/кг. Месторождение детально разведано (данные Госагентства по геологии и минеральным ресурсам при правительстве Киргизии).

Также, по данным REGNUM, в 2009 году распоряжением киргизского правительства для финансирования проекта СКУ были зарезервированы четыре золоторудных месторождения "Талды-Булак Левобережный", "Терек", "Тереккан", "Перевальное":

Талды-Булак Левобережный - 120 тонн (!), содержание - 6,1 г/т. Проведена предварительная разведка.

Тереккан - 40 т, содержание - 4.3 г/т. Проведена детальная разведка. В руде есть мышьяк. Рядом рудник.

Терек – 2,6 тонн, содержание – 9,64 г/т. Проведена детальная разведка. Месторождение эксплуатируется.

Перевальное – 7,5 тонн, содержание – 7.5 г/т. Проведена детальная разведка. В руде есть мышьяк. Рядом рудник.

Непрозрачность образования стоимости строительства железной дороги, завеса секретности вокруг переговоров с китайской стороной вызвали у местных жителей опасение того, что "китайцы могут договориться с киргизскими чиновниками, специально завысить цену работ, а затем получить взамен задешево дорогие месторождения". "Весь последний год говорится о реализации проекта по строительству железной дороги Торугарт - Ош. Это внесено в программу развития республики как одна из приоритетных задач. Но на какой стадии находится дело - переговоров или проектирования, никто не знает. Ни один госорган не смог дать развернутый ответ по этому поводу. У меня возникает мнение, что эти переговоры ведутся закулисными методами. Слухи о том, что китайская сторона выдает средства на реализацию проекта в обмен на природные ресурсы, и президент **Алмазбек Атамбаев**, и бывший министр природных ресурсов **Замирбек Эсенаманов** опровергали, но китайская компания сообщила, что ведет переговоры с киргизской стороной в обмен на ряд месторождений" (депутат Райкан Тологонов).

"Данное строительство будет выгодно лишь Китаю и Узбекистану, но не Киргизии. Более того, ни парламентарии, ни средства массовой информации и общественность не знают, на каких условиях этот проект будет реализовываться и кому, в конечном счете, будет принадлежать железная дорога" (**Гани Абдрасилов**, эксперт, советник государственной службы второго класса).

На реализацию проекта предоставляется более \$2 миллиардов, из которых четвертая часть будет направлена на строительство мостов, тоннелей. "Примерно столько же по проекту предполагается потратить на консультации, непредвиденные и прочие расходы. Такое распределение средств как минимум непрофессионально. Ответственные за данный проект члены правительства должны предоставить информацию о ходе переговоров", - добавил Райкан Тологонов.

Местные СМИ, особенно киргизоязычные, с удовольствием подхватили тему об угрозе утраты достояния республики. Осенью 2010 года в печать вышли десятки критических публикаций в адрес китайских бизнесменов, китайского присутствия и "предательства со стороны продажных чиновников". За статьями последовали протесты местных жителей. По данным источников **ИА REGNUM**, часть критических публикаций носила заказной характер. Как минимум, частично заказчики своей цели достигли - начало строительства железной дороги было вновь отложено, правительство было вынуждено заявить, что о передаче месторождений КНР речь не идет.

6 марта 2012 года заместитель министра транспорта и коммуникаций **Шералы Абдылдаев** успокоил сограждан: "В ходе переговоров с Китаем о реализации проекта строительства железной дороги вопрос предоставления Киргизией природных ресурсов не стоит". Но на каких условиях Киргизия будет финансировать китайскую железную дорогу, - так и не прояснено.

Угроза обороноспособности

Еще одним камнем преткновения в обсуждении SKU стала ширина колеи. Китай и Киргизия за 11 лет так и не смогли договориться – какой она будет. Поднебесная настаивала на том, чтобы дорога имела европейскую ширину колеи - 1435 мм, Киргизия настаивает на колее российского стандарта, общего для всех постсоветских государств, то есть всей Северной и Северо-Восточной Евразии, в том числе для ближайших соседей Киргизии Казахстана, Узбекистана и Таджикистана – 1521 мм. Подобная несговорчивость сторон объясняется двумя причинами. Первая - удобство транспортировки грузов. И Китай и Киргизия заинтересованы в полном отсутствии необходимости менять колесные пары где-либо по пути следования, дабы не увеличивать время в пути и затраты на перемещение грузов. Вторая причина непосредственно связаны с первой – если китайская колея окажется в сердце Средней Азии, обороноспособность региона будет поставлена под угрозу. При таком развитии событий эшелоны с китайскими войсками могут оказаться у границ Узбекистана спустя 3-4 часа после пересечения киргизской границы.

Отсутствие данных о сроках окупаемости проекта

3-4 млрд долларов – сумма для Киргизии немалая. Будет ли её инвестирование обеспечено деньгами или месторождениями, необходимо быть уверенными в окупаемости проекта. Согласно последним заявлениям киргизских чиновников, в случае постройки железной дороги Республика будет получать 200 млн долларов в год за транзит китайских поездов. Между тем, здесь есть ряд интересных моментов:

Во-первых, если с 2000 года смета на строительство железной дороги возросла с 900 тыс до 3-4 млрд долларов, то сумма доходов так и не изменилась. Мало того, местные чиновники так и не объяснили детально - откуда будут браться 200 миллионов. Судя по всему, цифра эта - весьма приблизительная, в противном случае, премьер-министр **Омурбек Бабанов** вряд-ли стал бы 25 февраля на встрече с жителями Ошской области вряд-ли бы стал говорить (<http://kabar.kg/rus/economics/full/28400>) о 400 млн сомах, что в 22,5 раза меньше упомянутых выше 200 млн долларов в год.

Во-вторых: до сих пор не проведена и не опубликована ясная и прозрачная оценка стоимости месторождений, которые, возможно, будут переданы Китаю в лице либо госкомпании, либо - совместного предприятия.

В-третьих: киргизские чиновники говорят о том, что железная дорога Китай-Киргизия-Узбекистан даст возможность проще экспортировать киргизские товары за рубеж. Однако не известно, что именно производит сама Киргизия? Киргизстанскую сельскохозяйственную продукцию выкупают казахстанские бизнесмены, промышленности в стране за 20 лет независимости почти не осталось.

"Упущенная прибыль Киргизии в случае строительства трансграничной железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан в обмен на природные ресурсы, будет исчисляться миллиардами долларов. Прагматичный Китай просит отдать им железорудное месторождение "Жетим", группу золоторудных месторождений "Терексай", а также алюминиевое месторождение "Сандык" в обмен на строительство одной железной дороги Китай - Киргизия - Узбекистан. Для Киргизии это соглашение крайне невыгодно... потенциал этих месторождений очень высок. Так, запасы железа в "Жетиме" составляют 1,7 млрд тонн, алюминиевые запасы месторождения "Сандык" оцениваются в 200 млн тонн, а запасы группы золоторудных месторождений "Терексай" оцениваются в 50 тонн золота... Китай готов инвестировать в строительство железной дороги \$4,5 млрд, тогда как только разработка одного месторождения "Сандык" может принести Киргизии чистую прибыль в \$9 млрд. У Киргизии

нет острой необходимости в этой железной дороге. У нас есть железнодорожное сообщение с Узбекистаном и Казахстаном. Мы мало экспортируем, в отличие от Китая - главного мирового экспортера товаров. Китаю дорогу нужна в сто крат больше" (экс-министр природных ресурсов **Дуйшенбек Камчыбеков**: КирТАГ, 2 февраля 2012 года).

Экология

Возможный экологический вред от эксплуатации месторождений, а также от строительства и использования железной дороги - тоже весьма популярный аргумент "против". Защитники природы считают, что разработка ряда месторождений может нанести непоправимый вред местной экологии, спровоцировать ускоренное таяние ледников, а следовательно - водный и энергетический кризис. Проблема в данном случае заключается в том, что авторитетная экологическая экспертиза проекта не проводилась. Напротив, утверждения об угрозе экологического бедствия чаще всего раскачиваются в желтой прессе, в комплекте с упоминанием "большой китайской угрозы".

Альтернативы

За последнее время обозначились альтернативные варианты строительству железной дороги из Китая в Узбекистан. К примеру, о желании построить железную дорогу в Киргизии заявила никому не известная киргизско-немецкая компания **Temir Royal AG**. На днях сопредседатель компании **Нурлан Курманбеков**, выступая перед депутатами, сообщил: "Немецкая сторона готова вложить 2 миллиарда евро в возведение этой магистрали, связывающей юг и север страны с веткой на Китай... Штаб-квартира компании находится в Берлине, за ней стоят несколько европейских финансовых групп. Общая стоимость проекта составит 2 миллиарда евро. Какие плюсы есть: для его реализации не нужны гарантии правительства Киргизии, дороги построят по европейским технологиям, параллельно строительству железных дорог будут возводиться заводы". Нурлан Курманбеков сообщил подробности предложения: "Инвесторами выступает немецкая сторона. Киргизия отдает в аренду на 49 лет территорию, по которой пройдет ветка. Проект соглашения готов. По нашим расчетам, вложенные средства окупятся через 15-20 лет. Киргизия будет получать прибыль за транзит грузов".

Озвученная идея депутатов не восхитила: "Получается, что немцы будут владеть дорогой в течение 49 лет - именно на это время территория, где будет проходить дорога, сдается в аренду. А что мы будем получать с этого? \$30 миллионов? И это - плата за то, что мы превратили страну в проходной двор?", - задался вопросом депутат Артыков. В свою очередь депутат **Кубанычбек**

Туманов отметил, что немецкая компания - "это компания "икс": хочет строить, но не хочет себя назвать".

Еще один вариант решения транспортных проблем озвучил эксперт по транспортным вопросам **Кубат Рахимов**: "Железная дорога Чуй - Фергана станет альтернативой проекту Китай - Киргизия - Узбекистан... ". По мнению эксперта, этот маршрут позволит решить сразу несколько проблем: объединит север и юг Киргизии, откроет доступ России к месторождениям Киргизии, а также снимет напряжение в отношениях между Узбекистаном и Таджикистаном, так как появится альтернативный железнодорожный путь к Ферганской долине. "Проект прост - соединить Чуйскую и Ферганскую долины путем строительства железной дороги с широкой колеей. Дорога будет органичным продолжением железнодорожных путей Казахстана, выйдет на сеть дорог Узбекистана и тем самым обеспечит строительство Центральноазиатского железнодорожного кольца". В зависимости от конкретного маршрута стоимость железной дороги составит от 1,5 до 5 млрд долларов.

Подробности: <http://www.regnum.ru/news/polit/1507916.html#ixzz1pBJnAzSx>

online конференция

Выход России к Индийскому океану: глобальные перспективы

15:0022.12.2011



РИА Новости. Сергей Ве-
нявский

Каждый Новый год связан с надеждой на лучшее, что-то новое и перспективное. Причем подобные ожидания характерны не только для отдельного человека, но и для государства в целом. Российские просторы - от Северного Ледовитого океана до южных степей - располагают к глобальным мечтам и большим расстояниям. Одним из таких наиболее перспективных проектов для нашей страны является развитие трасс меридиональной направленности, и, в частно-

сти, развитие Турксиба, пролонгированного к Индии и Пакистану. Трудно ли будет России открыть путь к Индийскому океану? Почему китайские грузы поступают к нам из Европы? Что может возить из России в страны Индийского океана? На эти и другие вопросы ответили эксперт по инфраструктурному развитию Центральной Евразии Кубатбек РАХИМОВ, руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александр СОБЯНИН и ведущий научный сотрудник географического факультета МГУ Юрий ГОЛУБЧИКОВ.

Ответы на вопросы

- Кубатбек Рахимов: Вступительное слово

Я хочу сказать, возможно, изначально сложную для понимания вещь, что мы сегодня будем говорить об империях, по сути о том, что вся история Евразийского континента это есть взаимоотношения и взаимодействие империй. А любая империя построена прежде всего на том, что мы с коллегами называем инфраномика. Что подразумевается под этим термином? Под этим термином подразумевается то, что любое региональное объединение построено в первую очередь на инфраструктуре. И эта инфраструктура является зачастую самодостаточной, как это не парадоксально звучит. Я, как эксперт по инфраструктурным проектам Евразии, хотел бы сегодня вместе со своими коллегами дать в целом и в частности наше видение по ряду меридиональных коридоров. Я надеюсь, что мы пойдем классическим путем, то есть от общего к частному, от абстрактного к конкретному, и надеюсь, что мы ответим на все вопросы, которые интересуют подписчиков, читателей.

- Александр Собянин: Вступительное слово

Задача железной дороги из России в Индию прямо была сформулирована еще в 1880-х годах. Было обозначено направление через Ферганскую долину, нынешний южнокиргизский Ош, Памир, который сейчас находится в Таджикистане и в Афганистане, в Индию через нынешний спорный участок в Пакистане. Трасса обозначена. Встает вопрос — возможно ли это сейчас и зачем это надо. Мы попытаемся втроем ответить. Второе. Что именно в России нуждается в этой дороге. Речь идет и об отраслях промышленности, о пространствах России и о людях. Если в 19 веке Российская империя вела речь о железной дороге в Индию, то сейчас речь идет о нескольких дорогах из формируемого Путиным, Назарбаевым и Лукашенко государством Евразийский союз в Индию, Иран, Афганистан и Пакистан.

- Юрий Голубчиков: Вступительное слово

Видите ли, с обрушением железного занавеса вновь открылись древнейшие торговые пути к Индийскому океану. В биполярном мире противостояния США и СССР они перекрывались государственной границей по Амударье. Соответственно, сейчас Россия приблизилась к Индийскому

океану, и в ее жизни возрастает значение трасс меридиональной направленности. Связующий наш российский Север, богатый природными ресурсами, со странами Индийского океана. Мы можем предложить этим странам продовольствие, зерно, металлы, лес, уголь. Оттуда получим потоки туристов, текстильных товаров, мебельных изделий, фруктов.

- Андрей:

Когда возникла идея дороги к Индийскому океану?

- Юрий Голубчиков:

Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история железнодорожного строительства вообще" — отмечал в 1925 году востоковед М.Л. Павлович — и приводит ссылку на брошюру, написанную в 1830 г. Перейрой с проектом железнодорожного пути в Индию. В 1874 году был опубликован замысел постройки Индо-Волжской железной дороги от Саратова к Индии. Автор проекта Степанович Барановский писал: "Индо-Волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возвеличив ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих торговых сношений с Ост Индией, пользуемся еще посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот — Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию — прямым, ближайшим, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем по железной дороге через Саратов на Волге и Аттоке на Инде". Однако, в установившемся биполярном мире государственная граница СССР фактически перекрыла трансконтинентальные проекты и древнейшие торговые пути.

- Дмитрий:

Трудно ли России открыть путь к Индийскому океану? Кто, кроме России, планирует железные дороги к Индийскому океану?

- Юрий Голубчиков:

С обрушением в 1991 году "железного занавеса" по Аму-Дарье Индийский океан существенно приблизился к России Соответственно, все большее значение в инфраструктурном развитии России стали приобретать трассы меридиональной направленности, в частности, к Индии. Надежная железнодорожная колея уже создана до Душанбе. Оттуда не так уж далеко до Исламабада (столицы Пакистана). По прямой линии от Душанбе туда ближе, чем до Бишкека или Ашхабада. Хотя линия эта преграждена мощными горными цепями Памира и Гиндукуша, а восточнее и Каракорума, современные строительные технологии, апробированные в Андах и Тибете позволяют их преодолевать. Высокогорья можно даже обогнуть. Туркменистан в 1996 г. объединил свои железнодорожные системы с иранскими линиями, тем самым, дав выход странам Центральной Азии к Индийскому океану. Узбекистан в нынешнем 2011 г. проложил

первую в Афганистане 75-километровую железную дорогу до Мазари-Шарифа, проложенную по стандартам принятым в России, с широкой колеей. Исключительное внимание созданию евразийских трансконтинентальных коммуникаций уделяет Китай. В 2010 г. он объявил о проекте продления своих железных дорог от китайско-казахских пограничных переходов до Герата (Афганистан) и Персидского залива (порт Бендер-Аббас). Еще один железнодорожный переход из Китая через Киргизию в Узбекистан получил название Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД). В счет списания возросшего у Киргизии долга Китаю, Пекин предложил отдать ему в разработку месторождения золота Тереккан и Перевальное, алюминия Сандык и железной руды Жетим, к которым будет подведена ККУЖД. Однако цена месторождений во много раз превышает размер киргизского долга Китаю. Разработка их пока нерентабельна лишь из-за отсутствия к месторождениям надежных путей сообщения. С точки зрения государств Центральной Азии приток финансовых ресурсов из Китая способствует развитию инфраструктуры, но создает и опасения. Подавляющая часть китайских инвестиций в строительство дорог, мостов и ЛЭП поступают в виде займов с конкретными сроками и условиями возврата. Обычно они увеличивают внешнюю задолженность страны-получателя. Взамен Китай настаивает на скупке месторождений минеральных ресурсов.

- Алексей:

Что такое "сапоги Жириновского в Индийском океане"?

- Александр Собянин:

Большой политик России Жириновский в свое время закрыл в политическом пространстве тему военного присутствия России в Южной Азии, ту тему, которая и в царское и в советское время была очевидной. С легкой руки Жириновского стала гулять фраза "омыть сапоги в Индийском океане" в негативном оттенке. Между тем, задача такая стоит. Хотя лидер ЛДПР таких слов никогда не говорил, он много раз говорил и писал, что "нужен выход России к Индийскому океану". А вот эксперт Государственной Думы РФ, академик Академии военных наук профессор Александров Владимир Викторович так пишет в предисловии к книге Жириновского "Последний бросок на Юг": "Большой знаток проблем Востока, его истории, Жириновский в своем произведении отметил и эту тенденцию в развитии событий на Юге. Поэтому он делает вполне обоснованный вывод о том, что России необходим "бросок на Юг", прежде всего для того, чтобы не допустить "броска с Юга на Север" ... Народы и страны Юга, перессорившись между собой, поймут необходимость спасительной миссии России, сами призовут ее, и тогда она дойдет до Индийского океана, и уставший, но удовлетворенный своей великой миротворящей миссией русский солдат наконец-то присядет на дальнем берегу Индийского океана и омоет в его водах свои запыхавшиеся и потрепанные сапоги".

Т.е. задача военного присутствия России в Индийском океане понималась в царское время, во время СССР, понимается сейчас. Считаю, что как ни один инфраструктурный проект, о котором говорил Кубатбек Калыевич, так и ни утвержденный Правительством России и других стран Международный коридор Север-Юг (МТК Север-Юг) из Балтики через Иран в Индию не могут быть рассмотрены без военной составляющей. И вопрос стоит однозначно — для больших экономических задач нужна военная составляющая. Отвечу кратко, о чём реально может идти речь. Это военно-морской флаг России в Персидском заливе. И речь идет не о больших кораблях, а о старом российском проекте канала из Каспийского моря через озеро Урмия на Кавказе в Персидский залив. Эта идея рассматривалась министерствами транспорта СССР и независимой России в свое время. О канале из Каспия в Персидский залив говорил в своих интервью председатель Исполкома Координационного транспортного совещания государств СНГ (КТС СНГ) Казанцев Евгений Дмитриевич. Флаг ВМФ России — для всех в Южной Азии и в мире это очень серьезный довод. Достаточно даже двух-трех ракетных катеров Каспийской военной флотилии ВМФ РФ, чтобы государства Южной Азии поняли всю серьезность миротворческих гарантий России. И вторая составляющая военная. Мир в регионе, который касается России напрямую, зависит от ситуации в Афганистане. А ситуация в Афганистане зависит от того, что Индия и Пакистан не враждуют друг с другом. И железная дорога из Индии в Россию практически полностью снимает те экономические и политические противоречия, которые есть между Пакистаном и Индией, и которые проецируются на воюющий Афганистан и на движение радикальных исламистов в зону русского влияния в Таджикистане, Узбекистане, Киргизии и Казахстане.

- Андрей:

Какая к Индийскому океану будет колея?

- Александр Собянин:

Вопрос ширины железнодорожной колеи напрямую примыкает к предыдущему вопросу. В свое время царская Российская империя и Советский Союз более широкой колеей евразийских железных дорог огораживали экономическое и военно-политическое пространство империи и СССР от возможной зависимости от более крупных экономических пространств Европы, Китая, а также Индии с еще более широкой колеей. Около 60% мировых железных дорог используют "Стефенсоновский" (европейский) стандарт колеи — 1435 мм, в т.ч. Китай, Иран, Евросоюз. Россия, страны СНГ, Финляндия и Монголия используют российский стандарт 1520 мм. Ряд бывших колоний Великобритании, в частности, Индия и Пакистан, используют еще более широкую колею 1676 мм. Сопратник Владимира Путина Владимир Якунин возглавляет Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520", это партнерство

продолжает историческую линию России, укрепляя русский стандарт колеи, и в этом смысле железная дорога может быть только русской ширины колеи, то есть 1520 миллиметров. Поскольку все задачи, связанные с этой дорогой больше всего касаются Арктики России и северо-восточной Сибири, Индия, Иран и Пакистан являются потребителями наших ресурсов, поэтому колея будет только русской 1520 миллиметров. Афганистан в этом случае опять-таки, является стратегической узловой точкой, где в северные регионы до Кабула пойдет русская широкая колея 1520, а из Индии и Пакистана до Кандагара и Кабула пойдет британская колониальная широкая колея 1676 мм.

- Кубатбек Рахимов:

Хотел бы добавить, что узкая колея также имеет право на существование в случае, если на этом будут настаивать инвесторы или концессионеры. В моем понимании не важно, какого цвета кошка, лишь бы она ловила мышей. В данном случае важен контроль России над этой дорогой, нежели чем ходить с линейкой и отмерять, где 1550, 1435 и 1676 миллиметров, а где 1520. На Сахалине узкоколейку построили японцы, она до сих пор успешно функционирует. Ситуация чемодана без ручки — в Российской Федерации все равно используется японская железная дорога. Но в случае единой сети 1520 мы получаем заметные выигрыши по скорости доставки, и у нас не будет проблемы перегруза с широкой колеи на узкую.

- Юрий Голубчиков:

В Испании действует широкая колея, как в России, во Франции — узкая европейская. В Финляндии наша русская широкая колея, в Швеции — узкая европейская. Однако между этими странами никаких проблем особых нет, перегружаются очень быстро составы с платформ. У нас в России много, может быть, обостреннее воспринимается. Хотя, конечно, стратегически в России нужно удерживать свой стандарт. Проведение узкой колеи очень уязвляет Китай, который может по узкой колее, в случае чего, очень быстро перебрасывать свои вооруженные силы на большие расстояния. И нам геополитически невыгодно переходить на узкую колею, хотя технически такие возможности реализуемы, и никаких проблем не может возникнуть.

- Кубатбек Рахимов:

Китайский проект Трансказахстанской магистрали с узкой колеей от пограничной станции Достык до границы с Туркменистаном, то есть фактически соединял бы одну узкоколейную систему Китая с узкоколейной системой иранской, и тем самым отрезал Россию от Узбекистана, Киргизии, Таджикистана и Южного Казахстана, потерпел фиаско благодаря жесткой позиции как железнодорожников России и Казахстана, так и позиции силовиков наших двух стран. Это говорит о том, что пространство 1520 может постоять за себя. И имеет право на экспансию.

- Алексей:

Как транспортные проекты могут укрепить Россию и помочь развитию России и Евразийский союз?

- Кубатбек Рахимов:

Я, как человек восточный, наверное, буду говорить образами. Когда я смотрю на карту железных дорог Евразийского континента, сразу видно, что самые широкие на континенте индийские железные дороги — это слон, китайские узкие железные дороги — это дракон, российские железные дороги — это медведь. Но медведь без конечностей превращается в удава. Извините за выражение, в позвоночное, но непонятное животное. И меридиональные коридоры, которые от этого позвоночника, в данном случае это Транссиб и широтное развитие Российской империи, которое мы наблюдаем шесть веков со времен Строгановых и похода Ермака, оно только последние два века стало дополняться меридиональным развитием. В данном случае меридиональное развитие, находящееся "Т-образно", перпендикулярно по отношению к главной Транссибирской магистрали и широтному развитию Российской империи, подразумевало освоение Русского Севера, Кавказа и Средней Азии. Как я говорил, инфраномика обуславливала и обуславливает имперское движение. Первое, что сделала Российская империя в Средней Азии — построила железную дорогу в Ферганскую долину. Второе, что сделала Советская власть, это закончила Турксиб. Соответственно, логика развития уже в 21 веке в русле неоимперской риторики Евразийского союза объективно приводит нас к переосмыслению меридиональных коридоров как ребер жесткости этой имперской конструкции. Мы здесь получаем картину, я бы сказал, трехмерную, когда амбиции подкрепляются реальными действиями. Один из проектов, которым занимается наша группа, это проект Транскиргизской железной дороги, которая соединит Чуйскую и Ферганскую долины. Данный проект может послужить очень четким подтверждением подкрепленных амбиций России в регионе Центральной Евразии. Все остальное остается на уровне слов, а реальные проекты остаются реальными проектами. Там, где есть экономические интересы России, там автоматически будут решаться вопросы безопасности. Это тоже логика развития. В этом случае меридиональные коридоры являются несущей конструкцией для связки развития-безопасности.

- Дмитрий:

Что возить из России в страны Индийского океана?

- Александр Собянин:

Выше Юрий Николаевич обозначил, что речь идет не о новых проектах, а о естественном продолжении ранее существовавших и работавших путей. Все слышали про Шелковый путь из Китая в Европу, но России важно, что в древности товары возились из Китая и Индии через Обь-

Иртышский бассейн прямо в Британию. Я подчеркиваю, из расположенного в бассейне Оби страны Мангазеи через Россию морем, северным морским путем, а не через Европу сушей. И возили, как это убедительно показывают сокровища Мангазеи в Эрмитаже, произведенные в Китае и Иране изделия. Сейчас вопрос еще важнее, чем в 14-16 веках. Нам нужно не возить индийские и китайские грузы в Британию и Европу, а возить российские уже грузы, развивать собственное российское пространство Сибири. И тогда страны Южной Азии являются естественными покупателями и потребителями.

- Юрий Голубчиков:

Как никакое иное крупное пространство подвержена Центральная и Южная Азия циклам увлажнения и усыхания с далеко идущими социокультурными последствиями. И эти цифры идут на фоне непрерывного опустынивания. Возник даже тезис — "цивилизации ищите в пустынях". Пустыни по-прежнему расширяются, в горах тают все ледники, отступают все ледники. Пересохло Аральское море, Амударья и Сырдарья разбираются на орошение. Поэтому в странах Центральной и Южной Азии на фоне глобального потепления неизбежны проблемы с продовольствием. Дальнейший рост населения повышает экспортные возможности зерновых районов Сибири, Приуралья, Поволжья. У нас открывается возможность вернуться на мировой рынок сельского хозяйства уже в качестве главного экспортера сельхозпродукции уже не на запад, а на юг. На западе мы побывали при царе, в довоенный период. А теперь можем выходить и на юг. И не только зерна, но и любых скоропортящихся сельхозпродуктов, мяса, молока. Потребность в этих продуктах будет неуклонно вырастать. Идет процесс урбанизации этих стран. Когда советские войска входили в Кабул, в нем проживало 650 тыс. человек, а сейчас он насчитывает, по оценкам этого года, 6 миллионов из 15 миллионов населения Афганистана. Наше продовольствие перемещается в нишу стратегических товаров, таких же как нефть и газ. Мы все ищем, где найти альтернативу нефти и газу. Под боком лежат огромные возможности нашего экологически чистого сельскохозяйственного производства. Пределов продвижения которому нет. На севере сельское хозяйство получает такой мощный ресурс как круглосуточный полярный день в начале вегетационного периода. И на северных травах можно было бы создать мясной цех планеты. Основными пространствами сельскохозяйственного развития планеты и появление новых больших пашен — это Россия, Канада и Бразилия. Травы — это продукты для производства говядины, баранины.

- Евгений Ерёмченко, Донецк:

Юрий Николаевич, вопросы группы "Неогеография". Уместно ли сейчас ставить и решать вопрос о создании Россией меридиональных транспортных систем континентальной протяженности, если мы даже их широтные

аналоги (имею в виду ТрансСиб, БАМ и т.д.), находящиеся в неизмеримо более благоприятном политическом и инфраструктурном ландшафтах, эксплуатируем всё хуже и хуже?

- Юрий Голубчиков:

Транссиб потому-то и дорог и плохо работает, поскольку не диверсифицирован. Сейчас перевозка морским путем намного дешевле чем по Транссибу, в 4-5 раз. И поэтому 90% товаров из Китая попадает в Россию через Роттердам и прибалтийские порты, идет не по Транссибу, а по дороге Рига-Москва. Так получается дешевле. Но возможности Индийского океана как магистрали между АТР и ЕС небеспредельны. Сегодня этот морской путь сталкивается с ограниченной пропускной способностью Молуккского пролива и Суэцкого канала, пиратскими атаками в Аденском заливе. И если создать новый Роттердам на побережье Индийского океана, то путь через него в Европу будет в три раза короче, чем через Суэцкий канал. И Транссиб у нас заработает при создании пути из Индии в Россию, это важно как для стран Юго-Восточной Азии, так важно и для стран передней Азии, поскольку всякие угрозы могут создаться в районе Молуккского пролива. И как и для стран Передней Азии по мега пути "Персидский залив — Берингов пролив", могут пойти свои товары, так и из Южной Азии к нашему Баренцеву морю, к нашим морям в Северном Ледовитом океане, могут двинуться свои соответствующие грузы.

- Александр Собянин:

Я хотел добавить только одно, что не сказал профессор Голубчиков, но есть в его книгах. Главный ресурс энергетического сырья и горнорудного сырья для стран Евразийского континента — это российская Сибирь. И те регионы, которые начнут быстро подниматься благодаря железным дорогам в Индию и Иран, это Якутия, Красноярский край, Иркутская и Читинская области, Бурятия и другие регионы Сибири и Дальнего Востока. Россия должна поднимать собственную территорию на деньги тех государств, которые кровно в этом заинтересованы. А железная дорога это, конечно, ответственность самой России, а не этих стран.

- Евгений Ерёмченко, Донецк:

Выгоды от меридиональных трасс, в общем, понятны. А с какими новыми угрозами, построив их, столкнется Россия?

- Кубатбек Рахимов:

Касательно выгод и угроз. Не ошибается тот, кто ничего не делает. Всегда есть обратная связь. Когда мэру Нью-Йорка, который возглавлял администрацию в 60-е годы, задали вопрос — наилучшее и наихудшее ваше достижение на посту мэра. Он сказал это один-единственный проект — высокоскоростные магистрали из центра города. Это, с одной стороны, Нью-Йорк стал мегаполисом и получил мощный стимул к развитию. С другой стороны, он стал доступен для остальной Америке, которая забила

эти трассы обратным потоком и вызвала транспортный коллапс. В нашем случае абстрактной торговли не бывает. Никогда не забывайте, что в Средней Азии живет несколько миллионов этнических русских, для которых сам факт наличия такой дороги это есть подтверждение, что большая Россия существует, и что они вовлечены в большой русский мир. На мой взгляд, миграционная политика России глубоко ошибочна. Наоборот, сейчас нужно осваивать Среднюю Азию путем переселения нескольких миллионов человек из России туда. А это возможно путем освоения крупных инфраструктурных и территориально-производственных проектов в Центральной Евразии. Нужно то, что мы называем переосвоением пространства. Касательно угроз. Избитые штампы про импорт исламского радикализма, наркотрафик и всякое тому подобное, на самом деле, это оправдание бездействия или низкой эффективности соответствующих силовых служб. Европа, сегодняшний Европейский союз, в котором проживает 450 миллионов человек, большей частью покрывается Шенгенским соглашением. И там свободно перемещаются десятки миллионов человек, миллиарды тонн грузов и при всем этом там нет истерии по поводу импорта-экспорта радикализма и так далее. Нужно просто с этим бороться. Богу — богово, Кесарю — кесарево, транспортникам оставьте транспорт.

- Юрий Голубчиков:

Мне бы хотелось напомнить, как Рузвельт выходил из кризиса. Самое страшное для него, как он считал, зло — это безработица. И он строил дороги в немыслимом числе, он даже сам говорил, что не понимал, зачем он их строит. Потому что дороги дают работу. Если человек давал пять рабочих мест, с него снимались налоги. Если он дал 500 рабочих мест, ему уже и приплата есть. А налоги берутся с рабочих мест, которые дал работодатель. Деньги в банках стало невыгодно держать олигархам, они вкладывали в дороги. А дороги в свою очередь обладали мультипликативным эффектом, то есть умножали количество рабочих мест. Так вот и вышли из кризиса. В спокойные времена может быть разная экономическая стратегия, но во время войны и во время мирового кризиса нужно развивать инфраструктуру. Наркотики возникают из-за безработицы. Будет у населения работа, не будет героиновых плантаций.

- Кубатбек Рахимов:

Очень мною уважаемый Алексей Кудрин всегда оберегал мощну российскую и говорил, что инфраструктурные проекты России могут разогнать инфляцию. Бога ради, давайте построим дороги в Центральной Евразии, 5-10 миллиардов долларов, которые все равно вернутся, как заработные российскими подрядчиками, но стерилизованными за пределами российской экономики, деньги вместо того, чтобы сгорать, проедаться, в кратно большем размере будут возвращаться в Россию. То есть это тот пример, когда великая страна может и должна себе позволить, невзирая на олигархическое жлобство, считать не копейками, а считать рублем в зоне

своих стратегических интересов, не нарушая так горячо любимых принципов монетарной экономики.

- Алексей:

Зачем странам Центральной Азии российские железные дороги, когда Китай выражает намерения создавать и развивать их?

- Кубатбек Рахимов:

Я ждал этого вопроса. На самом деле он является ключевым в противостоянии Медведя и Дракона. Большая игра, в которой Российская империя противостояла Британской короне, сейчас видоизменилась, на мой взгляд, в соперничество Китая и России в Центральноазиатском регионе. Близорукость и наивность некоторых представителей российской политической элиты, которые думают, что китайцы построят дороги, а контроль останется российский, лично меня просто ужасает. Есть старый анекдот про "я эту девушку ужинаю, я эту девушку танцую". Китайцы большие мастера игры вэйдзи, которую мы знаем под японским названием шашки "Го". Русское название этой игры — облавные шашки. То есть там, где до конца намерения не видны, но результат предсказуем. И иногда твои же собственные усилия могут привести к усилению и победе твоего соперника. Китайские предложения по Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороге, которую в Кыргызской Республике называют Киргизско-Китайской железной дорогой, но которая в самом Китае называется проще — Китайско-Узбекская дорога, подразумевают грабительское, другого слова я не вижу, вычерпывание природных ресурсов Кыргызстана, причем вычерпывание ресурсов будет происходить на законных условиях. Остальные проекты Китая в Центральной Евразии также носят характер практической реализации знаменитой стратегемы — "обмен кирпича на яшму". И в этой картине мира Россия имеет, к сожалению, высокие шансы остаться не у дел. И потенциальное возвращение в регион может быть наихудшим вариантом, а именно выплатой по долгам, которые образовались от строительства инфраструктурных объектов на китайские деньги, а это, по меньшей мере, глупо. Скупой платит дважды. Поэтому Россия может и должна развивать инфраструктуру в Центральной Евразии. Это мое однозначное мнение и полная уверенность в этом.

- Юрий Голубчиков:

России нужно следовать не широтными зигзагообразными китайскими маршрутами железных дорог в Индию, а своим прямым меридиональным путем. Правительство Китая одобрило выделение средств на строительство железной дороги через Таджикистан в Пакистан. Взамен потребовала у Таджикистана отдать месторождения золота и урана и 1 тысячу квадратных километров таджикских территорий. И в январе 2011 года парламент Таджикистана утвердил соглашения о передаче земли Китаю. 1000 квадратных километров территорий, завоеванных в 1895 году силой русского оружия. Китай сейчас интенсивно скупает месторождения по

всему миру, в Южной Америке, Центральной Азии. В этом плане России как раз есть чему поучиться у Китая. Россия пассивно относится к этому бесценному, природой дарованному благосостоянию. Также активен на Памире Пакистан — в августе этого года Пакистан возобновил, со своей стороны, строительство крупнейшего в Центральной Евразии тоннеля "Ловари", длиной 8,8 км, высотой 7,1 м, шириной 7,5 м. Так что Пакистан и Китай построят железную в пакистанский порт Гвадар через таджикский Горный Бадахшан и Ваханский коридор в Афганистане.

- Андрей:

С чего начать работу по продвижению к Индийскому океану? И почему?

- Александр Собянин:

Для России и Евразийского союза. Какие два императива? Военно-политический императив — укрепление безопасности России и будущего государства Евразийский союз. И экономический императив — развитие уральских, сибирских и дальневосточных регионов России и среднеазиатских стран Евразийского союза. Речь идет об озвученном профессором Голубчиковым стратегическом мега-ходе "Персидский залив — Берингов пролив". Мега-ход "Персидский залив — Берингов пролив" пересечет Транссиб, Турксиб, Трансазиатскую железную дорогу из Китая в Европу, и железными рельсами скрепит наше евразийское пространство, которое сейчас разламывается и растягивается широтно политическими силами влияния и экономическими пространствами Китая, Евросоюза Южной Азии. Для англоговорящих стран бывшей Британской Индийской империи — Пакистана и Индии — это курс норд-ост, на северо-восток. Для России это курс зюйд-вест, на юго-запад. И векторы российских и евразийских железнодорожных маршрутов 21 века заканчиваются в следующих точках в трех странах. В Иране это порт Чабахар, на границе Ирана и Пакистана и вне Персидского залива, в Аравийском море. Для Пакистана железнодорожный вектор из Евразийского союза и Китая завершается в расположенном на побережье Аравийского моря главном порту Пакистана порту Гвадар, строящемся сейчас с участием Китая. Для Индии вектора разные: вектор железнодорожный из России — это центральные районы Индии и столица Дели, вектор морской и мультимодальный — это порты Мумбаи, бывший Бомбей, и порт Джавахарлал-Неру, в этих портах должен заканчиваться Международный коридор Север-Юг (МТК Север-Юг) из Балтики в Индию. Но это конечные векторы — то есть дело первых десятилетий 21 века, а вот с чего нам начать? Начать нужно с одной железной дороги и с одной бетонной автомобильной дороги. Исходя из военно-политического и экономического императивов, Россия и Евразийский союз могут за год-полтора построить железную дорогу Чуй-Фергана, которая свяжет сибирские регионы России и Казахстан с киргизской и с таджикской и узбекской железными дорогами. Одновременно с этим краткосрочным железнодорожным проектом, кото-

рый оценивается киргизскими железнодорожниками и экономистами в достаточно скромную сумму 1,5 миллиардов долларов должна быть построена бетонная дорога из пост— и пред— напряженных бетонных плит из России через Казахстан и Северную Киргизию в южнокиргизский город Ош, таджикские Согдийскую область и Горно-Бадахшанскую автономную область на высокогорном Памире, поскольку Памир является ключевым для всех перспективных железных дорог, и через киргизский Памиро-Алай и таджикскую Вахшскую долину в город Душанбе. Эта бетонная современная по своим дорожным технологиям автодорога из Сибири в Южную Киргизию и в Таджикистан закрывает вопрос безопасности России и Евразийского союза от различного рода угроз, исходящих из воюющих пространств Южной Азии и Большого Среднего Востока. Инициаторами первых стартовых проектов должны быть только два государства — Россия и Казахстан. При самом непосредственном и плотном участии Киргизии и Таджикистана. Только начав эти самые важные достаточно скромные проекты — меридиональные железную и автомобильную дорогу — можно уже вести речь о привлечении крупных государств, таких как Китай, Индия, Пакистан и Иран, а также привлечении Евросоюза, Японии и США, которые в рамках международной комиссии ЭСКАТО поддерживают все подобные трансконтинентальные транспортные и инфраструктурные проекты.

- Кубатбек Рахимов: Завершающее слово

Спасибо за вопросы. Приятно, что у РИА Новости такая квалифицированная аудитория, вдумчивая и искренне переживающая за страну. Хотелось бы поздравить с наступающим Новым годом. И в условиях той турбулентности, которая сейчас есть в России, не забывать, что Россия всегда больше географических границ. И интересы ее за пределами условной Российской Федерации никуда не денутся и никуда не делись, и на вызовы надо отвечать адекватно. А единственный ответ — это реальные проекты в России и за ее пределами. Плох тот наследник, который выбрасывает достижения великих предшественников, я имею в виду достижения Российской империи и Советского Союза в Центральной Евразии. Пора России вернуться туда через конкретные инфраструктурные проекты.

- Александр Собянин: Завершающее слово

Искреннее спасибо читателям он-лайн РИА Новости, потому что из таких вопросов видно, насколько русский, российский, евразийский человек уверен в себе и своей стране. 20-летний период, когда нам надо было гнаться за западом или американцами, завершился. Пришло время собственного русского пути, общего пути с евразийскими союзниками и строительство нового общего государства — Евразийский союз. Не будет здорового русского человека без уважения к себе и своему государству. Не будет здорового русского народа и сильного Евразийского союза без больших, планетарного масштаба проектов. Поздравляю с Новым годом и

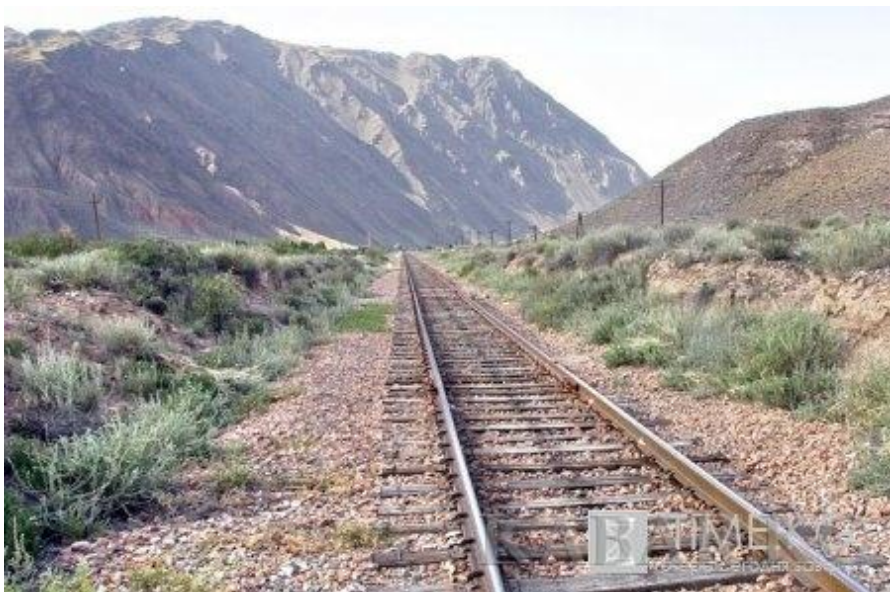
надеюсь, что следующий 2013 год мы будем встречать уже в новом государстве — в государстве Евразийский союз.

- Юрий Голубчиков: Завершающее слово

Выход России к Индийскому океану дарует нам новогоднюю надежду на выход из создавшегося положения единственно правильным путем и верной дорогой — дорогой транснациональной консолидации. В перспективе это крупнейший мегапроект как от Берингово пролива до Персидского залива, так и от Индии до Скандинавии, выдвигает Россию в центр и на перекресток трансконтинентальных железнодорожных путей. Спасибо большое РИА Новости за понимание, модератору Александру Дмитриевичу. И примите поздравления с Новым годом, который, наверное, откроет для нас новую страницу в инфраструктурном развитии.

Источник www.ria.ru

Обнадеживающий железнодорожный проект вызывает подозрения в Кыргызстане



Бишкек, Кыргызстан. Правительство Кыргызстана настаивает на том, чтобы строительство железной дороги «Транс-Азия» было ускорено. Но вопрос по поводу объема иностранных инвестиций, который будет необходим центрально-азиатской стране для строительства отрезка железнодорожного полотна, который будет проходить по территории Кыргызстана, вызывает горячие споры. Законодатели и аналитики утверждают, что для строительства 276 с лишним километров железной дороги, которая соединит Китай, Кыргызстан и Узбекистан и даст не имеющим выхода к морю государствам Центральной Азии доступ к морским портам Китая, а также будет приносить ежегодно 200 миллионов долларов США за транзит, потребуется примерно 2 с лишним миллиарда долларов США.

Кроме того, Министерство транспорта Кыргызской Республики утверждает, что благодаря строительству железной дороги будет создано 20 тысяч рабочих мест, и с началом строительства железной дороги кыргызской стороне будет предоставлено 2700 рабочих мест. Предположительно по железной дороге ежегодно будет проходить 15 миллионов тонн грузов и до 250 тысяч пассажиров. Но эта небольшая горная страна, которая борется со своим государственным долгом, вероятно, не сможет собрать достаточного количества средств для финансирования своей доли проекта.

Премьер-министр Кыргызстана Омурбек Бабанов предложил сформировать консорциум или совместное предприятие по привлечению финансирования со стороны частных инвесторов, а аналитики отмечают, что наиболее вероятным источником финансирования станет Китай, который как один из крупнейших мировых экспортеров получит большую выгоду от проекта.

Тем не менее, некоторые опасаются цены, которую будет необходимо заплатить Кыргызстану за инвестиции, которые будут направлены на улучшение ветхой транспортной инфраструктуры страны.

Подозрения и сомнения

«Прошлый опыт показывает, что китайские кредиты обычно поставляются вместе с китайской рабочей силой, а это означает, что рабочие места, которые будут созданы в рамках проекта, не будут выгодными для Кыргызстана. Также остается неясным, какой будет доля прибыли от железной дороги Кыргызстана в будущем, если страна не сможет внести существенный вклад в строительство своего отрезка полотна», сказала аналитик «IHS Global Insight» Лилит Геворгян.

В августе Алмазбек Атамбаев, занимавший на тот период пост премьер-министра Кыргызстана, публично предостерег министра природных ресурсов Кыргызстана Замирбека Эсенаманова, чтобы тот не делал поспешных предложений. Во время интервью местным СМИ Эсенаманов предложил, что правительство могло бы привлечь иностранных инвесторов, предложив природные ресурсы Кыргызстана. «Я не подписывал подобного приказа, и никогда не стану этого делать. Конечно, мы нуждаемся в железной дороге, но мы не станем делать этого, и будем действовать не по этой схеме», сказал Атамбаев. Тем не менее, многие местные жители настроены скептически. Они отмечают заявление Атамбаева о том, что он надеется на завершение проекта во время его пребывания на посту президента. «Наше правительство не заслуживает доверия, вообще никакого, поскольку сегодня оно говорит одно, а завтра делает совершенно другое. На мой взгляд, Кыргызстан может развиваться без китайской железной дороги, он имеет большой потенциал. Власти Кыргызстана лгут людям. Факты очевидны: железная дорога строится для экспорта наших природных ресурсов», сказал бизнесмен Кубат Токсобаев из Иссык-Кульской области, расположенной на северо-востоке Кыргызстана.

Несмотря на нищету, Кыргызстан имеет значительные месторождения золота, урана, редкоземельных металлов и минералов, которые имеют решающее значение в производстве телевизоров с плоским экраном, батарей для телефонов и других высокотехнологичных товаров.

Некоторые жители Кыргызстана отмечают, что Китай жаждет таких ресурсов, как нефть, природный газ и редкоземельные элементы, чтобы подпитывать свою постоянно растущую экономику.

«Вам, наверное, известно такое знаменитое высказывание Мао Цзэдуна: «Куда бы ни ступил китайский солдат, это китайская земля»? Если мы позволим строить китайцам железную дорогу здесь и на их условиях, то они начнут грабить нашу страну», - сказал бывший кандидат в президенты Турсунбай Бакир уулу.

Альтернативный проект

Аналитики утверждают, что есть иностранные лица, которые предпочли бы не видеть расширение влияния Китая в Центральной Азии. «С новой железной дорогой экономическое влияние Китая в Центральной Азии будет увеличиваться, что может быть не по душе России. Но это не будет означать, что Москва будет стремиться к активным действиям по блокированию проекта», сказала Геворгян.

Тем не менее, есть стороны, которые продвигают интересы России по этому вопросу. Бывший советник министра транспорта Казахстана Кубат Рахимов является одним из представителей группы российских и казахских транспортных экспертов, выступающих в пользу альтернативы строительства железнодорожного проекта «Китай-Кыргызстан-Узбекистан».

Рахимов говорит, что благодаря строительству транскыргызской железной дороги «Чуй-Фергана» будут связаны самые плодородные и густонаселенные районы Кыргызстана - Чуйская долина на севере и Ферганская долина на юге – а также будут укреплены связи и торговые отношения с соседними государствами - Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном.

Также она может быть присоединена к китайской железнодорожной сети и к железной дороге, которая будет проходить через Афганистан и Пакистан, говорит он. «Благодаря железной дороге «Чуй-Фергана» Кыргызстан продолжит укреплять свои отношения с традиционными союзниками - Россией, Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном, а также с США и ЕС, которые заинтересованы в геополитическом и геоэкономическом балансе региона», говорит Рахимов.

Он признает, что финансирование является проблемой, и не исключает идею сотрудничества с Китаем по проекту. По его словам, необходимо найти баланс инвестициям, которые будут поступать из стран Европы и таких стран, как Соединенные Штаты, Россия, Южная Корея и Япония.

Тем не менее, для поиска финансирования строительства проекта железной дороги, которая свяжет Китай, Кыргызстан и Узбекистан, в январе правительство Кыргызстана объявило «100-дневный план». Но, несмотря на то, что срок вышеупомянутого плана истек 31 марта, в ближайшее время подписания конкретных соглашений не ожидается.

«Для того, чтобы проект был реализован, необходима сильная и постоянная политическая поддержка всех участников, особенно Кыргызстана. Похоже, что политическая воля присутствует, но потребуется некоторое время, чтобы завершить финансирование этого прибыльного проекта», отметила Геворгян.

Толкун Наматбаева

«Washington Times», 2 апреля 2012 года

Перевод – «InoZpress.kg»

<http://kabar.kg/analytics/full/30531>

Railway project sparks hope, suspicion in Kyrgyzstan

BISHKEK, Kyrgyzstan — The Kyrgyz government is pushing to speed the construction of a trans-Asia railway, but the massive foreign investment needed to build Kyrgyzstan's stretch of the project has sparked a heated debate over the price the Central Asian nation would pay for the funding.

Lawmakers and analysts say the \$2 billion-plus, 166-mile China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project would provide this landlocked former Soviet republic access to seaports in China, as well as produce \$200 million annually in transit fees.

In addition, the Ministry of Transport says that building the railway would create 20,000 jobs, and that 2,700 Kyrgyz workers would be employed on the railway once it becomes operational. It would carry an annual cargo of 15 million tons and up to 250,000 passengers.

But this small, mountainous country is struggling with its national debt, and likely cannot collect enough public revenue to fund its share of the project.

Prime Minister Omurbek Babanov has suggested forming a consortium or joint venture to attract funding from private investors, and analysts note that the most likely funding source is China, which would have much to gain from the project as one of the world's largest exporters.

Yet some are wary of the price Kyrgyzstan will pay for the investment to improve its woefully inadequate transportation infrastructure.

Suspicious and doubt

"Past experience shows that Chinese loans normally come with Chinese labor as well, which means that the job opportunities created by the project may not be [beneficial for] Kyrgyzstan," said Lilit Gevorgyan, an analyst at IHS Global Insight in London.

"Also it is unclear how big Kyrgyzstan's share in profits generated by the rails operations in the future would be if they fail to contribute significantly to its construction," Ms. Gevorgyan said.

In August, then-Prime Minister Almazbek Atambayev publicly admonished Minister of Natural Resources Zamirbek Esenamanov for suggesting in an interview with local media that the government could attract foreign investors by offering up Kyrgyzstan's natural resources.

"I did not sign such an order, and never will," said Mr. Atambayev, who now is president. "Of course we need the railroad but not this way, not according to this scheme."

Nonetheless, many locals remain skeptical, noting that Mr. Atambayev has said he hopes to see the completion of the project during his tenure as president.

"Our government is not trustworthy, not at all since it says one thing today and completely another thing tomorrow," said Kubat Toksobaev, a businessman from the Issyk-Kul region in northeast Kyrgyzstan.

"I think that Kyrgyzstan can develop without the Chinese railway, it has lots of potential. The Kyrgyz authorities lie to people. The facts are clear: The railway is being built to export our natural resources," Mr. Toksobaev said.

Though impoverished, Kyrgyzstan holds significant deposits of gold, uranium, and rare earth metals and minerals that are critical in the manufacture of flat-screen televisions, cellphone batteries and other high-tech goods.

Some Kyrgyz have noted China's hunger for resources such as oil, natural gas and rare earths to fuel its ever-growing economy.

"You probably know what Mao Zedong used to say: 'Wherever a Chinese soldier steps is Chinese land,'" said former presidential candidate Tursunbai Bakir Uulu, addressing his opposition Ar-Namys Party. "If we let the Chinese build the railway here on their terms, they will rob our country."

An alternative project

Analysts say there are foreign parties that would prefer not to see China extend its influence in Central Asia.

"Chinese economic influence over Central Asia is set to increase with the new railroad, something that Russia may not welcome," Ms. Gevorgyan said. "But that said, Moscow is unlikely to seek active blockage of the project."

Still, there are parties lobbying for Russian interests on the issue.

Kubat Rakhimov, a former adviser to Kazakhstan's minister of transport, is one of a group of Russian and Kazakh transportation experts suggesting an alternative to the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan project.

Mr. Rakhimov says that a "Trans Kyrgyz Chu-Fergana" railroad would link the most fertile and populous areas of Kyrgyzstan — the Chu Valley in the north and the Fer-

gana Valley in the south — and would strengthen links and trade with neighboring Kazakhstan, Uzbekistan and Tajikistan.

It could then link up with Chinese rail networks, as well as railways through Afghanistan and Pakistan, he says.

"With the Chui-Fergana railway, Kyrgyzstan will keep and strengthen its relations with traditional allies — Russia, Kazakhstan, Uzbekistan, Tajikistan, and also with the U.S. and EU, who are interested geopolitical and geo-economical balance in the region," Mr. Rakhimov says.

He admits that funding is an issue, and does not exclude the idea of working with China on the project. But he stresses it is important to find a balance with investment from Europe and countries such as the United States, Russia, South Korea and Japan.

Even so, the Kyrgyz government announced in January a "100-day plan" to come up with the financing for the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project.

But with the March 31 deadline looming, no one expects a concrete agreement to be on the table soon.

"For the project to materialize there should be a strong and continuous political backing by all participants coupled with finding adequate financial resources particularly by Kyrgyzstan," Ms. Gevorgyan said.

"It appears that the political will is present but it will take some time to finalize the financing of this lucrative project."

Railway project sparks hope, suspicion in Kyrgyzstan - Washington

Times <http://www.washingtontimes.com/news/2012/mar/30/railway-project-sparks-hope-suspicion-kyrgyzstan/print/#ixzz2CqddeoZP>

Пресс-релиз, 20 апреля 2012 года.

Пресс-конференция

эксперта по инфраструктурным проектам
Центральной Евразии Кубатбека Рахимова



В настоящий момент в Кыргызстане идет бурная дискуссия о строительстве Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги, которая по первому этапу проекта должна пройти по маршруту Кашгар-Торугарт-Ош-Андижан и соединить впоследствии Балыкчи с данной дорогой в долине реки Арпа. Активно проявляет себя немецкая компания Темир Роял АГ с вариантом строительства этой же дороги, практически по тому же маршруту, но с привлечением европейских, а не китайских инвестиций. В обоих случаях речь

идет о неких обменных условиях: либо «ресурсы взамен инвестиций» в китайском варианте, либо, во втором случае, использование ресурсов вдоль маршрута в течение 49 лет.

С другой стороны, практически не рассматривается альтернативный железнодорожный проект - реальный и прагматичный, соединяющий две ключевых долины Центральной Евразии – Чуйскую и Ферганскую, то есть Север и Юг Киргизии. В расширенном варианте проект предполагает продление маршрута до Таджикистана через Чон-Алай и Джиргиталь до Душанбе.

Первый и основной аргумент строительства железной дороги по данному маршруту – цивилизационный выбор Кыргызстана. В данном случае, это выбор европейского пути развития с традиционными союзниками и партнерами - Россией и Казахстаном. Страна уходит от векового разделения на Север и Юг со всеми вытекающими из этого проблемами. Железная дорога Чуй-Фергана становится важнейшим элементом континентального мега-проекта - строительства Индо-Сибирской железнодорожной магистрали, соединяющей Урал и Сибирь, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан с Пакистаном и Индией, с выходом на побережье Индийского океана.

Второй аргумент – этот вариант, по сути, есть вклад Кыргызской Республики в интеграционные проекты Единого Экономического Пространства России, Белоруссии и Казахстана, залог равноправного партнерства Киргизии и Таджикистана в ЕЭП. Железная дорога Чуй-Фергана во многом снизит накал противостояния между Узбекистаном и Таджикистаном, позволит лишить «ястребов» возможности перевести конфликт в военное русло.

Третий прагматичный аргумент – дорога строится ради развития территорий, а не по варианту обмена или аренды ресурсов за строительство дороги. Сама по себе дорога никому не нужна, к тому же стоимостью в миллиарды. Однако наличие инфраструктуры автоматически поднимет стоимость месторождений, причем, сразу по всему маршруту и ответвлениям от основного маршрута. Тем самым, многочисленные инвесторы из разных стран (не только из Китая, как в случае с ККУЖД), заинтересованные в честных и ясных правилах недропользования, смогут выйти на новые рынки добычи сырья, построить горно-обоганительные комбинаты и производство второго и третьего переделов. Это позволит достаточно быстро окупить построенную железную дорогу на стандартных условиях концессии или привлечения инвестиций через инфраструктурные облигации и открытую подписку на акции компании-оператора ЖДЧФ.

В-четвертых, данный проект уникален тем, что соединяет четыре из пяти стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан – кроме Туркменистана) и в радиусе охвата 500 км проживает более чем 20 млн. человек. Предварительные расчеты показывают, что выход одной только продукции агропромышленного комплекса кратчайшим путем из Узбекистана, Таджикистана и, собственно, Киргизии, на рынки Алматы, Караганды, Астаны,

Новосибирска, Красноярска однозначно позволят динамично развиваться сельскому хозяйству и пищевой промышленности трех стран. Доходы от роста торговли также являются серьезным основанием для окупаемости маршрута.

Таким образом, строительство железной дороги Чуй-Фергана чрезвычайно важный проект как для Кыргызстана, так и для стран Центральной Евразии. Так как ЖДЧФ учитывает тенденции развития ситуации в ближайшие десятилетия, позволяет соединить разрозненный Север и Юг страны без потери суверенитета или ущемления социально-экономических интересов населения Кыргызстана. Проект выступает триггером ускоренного и гармоничного развития регионов Кыргызстана и дружественных соседей по Центральной Азии.

Справка

Позиция эксперта подробно изложена в докладе на международной конференции «Шелковый путь» 11 ноября 2011 года в Астане, онлайн-конференции РИА Новости «Выход России к Индийскому океану» 22 декабря 2011 в Москве, статьей «Поиск альтернативы» в газете «Гудок-1520» в январе 2012, интервью агентству 24.kg и концепцией Транскыргызской железной дороги для akipress.kg в феврале 2012 года, интервью агентству Regnum 28 марта сего года, в материалах Washingtontimes 30 марта и ряде других источников в открытом доступе.

Стенограмма пресс-конференции Кубатбека Рахимова, агентство Аки Пресс (Выдержки по теме)

Пресс-конференция эксперта
по транспортной инфраструктуре
в Центральной Азии
в Агентстве Аки Пресс.
Кыргызстан
г.Бишкек, ул.Московская, 189
20 апреля 2012 г.

Присутствовали:
масс-медиа Кыргызской Республики
(«Кабар», «Аки Пресс», «Франс Пресс»,
НТС, Чалкан ТВ, ТРК и др.)

Добрый день, уважаемые господа!

Приятно видеть такое внимание средств массовой информации Кыргызстана. Надеюсь, мы с Вами можем настроить эффективный диалог.

Знаете, в настоящее время в Кыргызстане идет достаточно активная дискуссия по поводу строительства железной дороги. В первую очередь, речь идет о хорошо уже пропиаренной, хорошо прожеванной, казалось бы, теме – проекте китайско-кыргызской-узбекской железной дороги. Я думаю, что многие из присутствующих здесь писали об этом, говорили и делали свои выводы.

Так вот, мне бы хотелось Ваше внимание сакцентировать от критической составляющей к конструктивной. Хорошо, давайте внимательно выслушаем еще раз аргументы сторонников за строительство железной дороги «за» и «против». Их достаточно было высказано много, точек зрения, мнений. А что взамен? В пресс-релизе я, в общем-то, изложил ряд основных аргументов. Не будем к ним возвращаться, будем общаться в режиме живого диалога.

Хочу сказать 2 вещи:

Первое – железная дорога как инфраструктура – есть проекция, проекция стратегии. И если у нас есть стратегия, соответственно нужно выстраивать:

- сетку коридоров;
- сетку индустриального развития;
- сетку социально-экономического развития и т.д. и т.д.

Поэтому я повторю свой наиболее важный, основной аргумент. Он прост: Кыргызстан сначала должен определиться со своей цивилизационной ориентацией. Как я говорю, что Кыргызстан – это европейская Азия. Это очень важный тезис, который у нас не все до конца его понимают. Я очень надеюсь, что идеи Халифата здесь не приживутся потому, что Кыргызстан всегда был «исламик-лайт». Как я говорил ранее, всегда была лайт-версия ислама. Думаю, что вахабизм, салафизм пускает корни, но это издержки? Наверное, безграмотность. Это первое.

Момент второй: не так давно, поверьте, по историческим меркам, совсем младенческий, распалась великая империя Советский Союз. 20 лет независимости – это маленький срок для того, чтобы делать какие-то глобальные, тектонические изменения на геополитическом ландшафте, геоэкономическом ландшафте. Потому, что мы живем сегодня. Как говорили древние мудрецы: прошлое – мертво; будущее – неопределенно. Остается только настоящее. Так, давайте просто жить здесь и сейчас. Здесь замечательный климат, погода, замечательные люди. Мы сегодня живем, радуемся, сыты, обуты, одеты. Как только у нас появляются соблазнительные, предлагающие нечто такое: будем жить лучше, будем жить как датчане. Да, не будем! Мы будем жить, так как живем; у нас уже сложился определенный уровень потребления, определенная картина мира. Я считаю, что избыточное нагнетание, что мы можем жить гораздо лучше или гораздо хуже - не есть хорошо.

Какое это имеет отношение к транспорту? Какое это имеет отношение к трансграничному коридору?

- Прямое. Мой второй аргумент по строительству дороги, которая соединит Север и Юг против китайско-кыргызско-узбекской железной дороги заключается в том, что это дорога для людей. Дорога должна соединить густонаселенные долины: Чуйскую и Ферганскую, то есть по нашим подсчетам в совокупности наш проект охватывает порядка 20 млн. человек. Значит, китайский же вариант подразумевает прохождение – я сказал бы иезуитское, по малозаселенным территориям, но там есть месторождения. Я же, говорю, давайте построим кратчайший маршрут между Чуйской и Ферганской долинами, соединив две столицы Кыргызстана и тем самым, одним проектом за счет продления через Чон-Алай, Карамык, через Джиргиталь до Вахдата и Душанбе. Тем самым фактически построим транскыргызскую железную дорогу, которая позволит объединить формирующееся единое экономическое пространство, то есть в данный момент единое экономическое пространство объединяет Россию, Казахстан, Белоруссию. На мой взгляд, Кыргызстан должен все-таки определиться: умный он или красивый. Помните, как в старом анекдоте: когда обезьяна долго бегала и не могла определиться в классификации.

Постсоветское пространство – оно фрагментировано сейчас. Я не беру, в общем-то, страны Балтии, я не беру где-то экзотический пример как Грузия, я остановлюсь, наверное, на том пространстве, которое сохранило поле русского языка, во-1-х, неких правил, традиций, обычаев в бизнесе, которое позволяет совместно нам вести с минимальными потерями бизнес. Поэтому для Кыргызстана, наверное, сегодня важнее, первое – определиться со своей стратегией и интеграцией. А реально нас ждут только в ЕЭП (единое экономическое пространство), как логическим продолжением создания ЕвразЭС и, с другой стороны, уже сформированного Таможенного Союза.

Зачем нам вести непонятную политику по отношению к тем, кто в принципе, готовы нас на определенных условиях принять?

Никто нам не мешает нам сформулировать свои условия вхождения в ЕЭП, если они разумны, и извиняюсь, человекообразные. А не то, что у нас некоторые политики пытаются сформулировать на уровне как-бы, да и это могло бы быть. И как раз таки строительство дороги Чуй-Фергана, как органичное продолжение существующей сети железной дороги России, Казахстана, тех 428 км кыргызстанских железных дорог с продлением до Таджикистана, позволило бы первое, вести речь о трансформации долга Кыргызстана перед Российской Федерацией. Долг, как Вы знаете, в 500 млн. \$ (плюс-минус). Согласитесь, это существенная часть внешнего долга Кыргызстана. Если мы сможем его трансформировать.

Момент 2-ой: по подсчетам моим и моих коллег мультипликативный эффект от строительства этой дороги только в плане того, что мы даем возмож-

ность аграриям выйти на рынки Урала, Сибири, Центрального Казахстана, поверьте, покрывает половину стоимости этой трассы за достаточно сжатый срок.

Мы оценивали охват платежеспособного населения – 35 млн. чел. Я не знаю, кто из присутствующих посещал Сибирь (Красноярск, Новосибирск), может быть, был на Урале (Челябинск, Свердловск), надеюсь, что были, это динамично развивающиеся города, в которых платежеспособное население, достаточно лояльно относящееся к плодоовощной продукции из Центральной Азии. Астана с Карагандой и создаваемая Астанинско-Карагандистская агломерация, почти 1,5 млн. человек с достаточно высоким уровнем дохода, тоже с удовольствием будут потреблять всю продукцию, которую можно выращивать в Ферганской, Чуйской долинах и в сопредельных - Иссык-Кульской, Таласской и если так смотреть уже в плечо наших соседей, можно даже рассмотреть Зарафшанское плечо, которое отстроить это не проблема с точки зрения транспорта и логистики. Алма-Ата – наш традиционный потребитель. Надо быть приземлённей, надо отталкиваться от сегодняшних реалий и не рисовать какие-то воздушные замки.

Кыргызстан по данным Большой Советской Энциклопедии – был индустриально-аграрным. Так, по крайней мере, констатировалось на уровне советской статистики, советской классификации и т.д. Сейчас – аграрно-индустриальная страна. Слово «индустриальная» не хотел бы брать в кавычки. Надеюсь, что наши швейники это тоже индустрия, пищевая промышленность, имеющие достаточно хорошие льготы и предприятия, расположенные в СЭЗ по этой тематике.

Таким образом, альтернативный проект не привязан к разработке ресурсов. Это уже большое дело, на мой взгляд, Проект, в который мы можем трансформировать внешний долг Кыргызстана перед Россией – это очень большое дело.

И, извините, пора уже отказаться элитам от так называемого подхода – хлявщиков. Я в телепередаче назвал Кыргызстан – грантососом № 1 на постсоветском пространстве. Оно так и есть! Перестаньте ходить с протянутой рукой! В конце концов, наш потенциал позволяет быть вполне вменяемым.

Кто сказал, что трудовые мигранты – это плохо? Поверьте опыту новых стран европейского союза. Я часто бываю в Польше. И хочу сказать, что очень много поляков сегодня работают в Англии, Германии, Франции. И они абсолютно к этому относятся нормально. На их местах, которые остались в Польше, работают украинцы, белорусы, литовцы, румыны. Это нормально! Прекратите истерить! В том числе, обращаюсь к Вам, пишущей братии: не надо говорить, что трудовая миграция, гастарбайтеры и т.д. – это плохо. Это хорошо! Это замечательно! Это вообще, раз это статья доходов национальной экономики; причем значимая для Таджикистана, Кыргызстана, Узбекистана. Замечательно! Фактически это нужно в режим просто вывести нормальной работы. Это,

наоборот, хорошо. Это говорит о том, что каждый наш человек что-то стоит, раз ему платят заработную плату, раз он эту заработную плату может позволить отложить для своих родственников, переслать на Родину, накопить на дом.

Поднимается истерия, что трудовые мигранты не доплачивают налоги в России, Казахстане – извините, это не наши проблемы! Это проблемы фискальных органов Российской Федерации, Республики Казахстан; это проблемы их работодателей. Не трогайте наших людей! Наши люди – живой товар в хорошем смысле этого слова. И я считаю, что открытие дороги Чуй-Фергана позволит нескольким млн. граждан Кыргызстана, Узбекистана, Таджикистана спокойно перемещаться в трудодефицитные регионы Российской Федерации, Центрального Казахстана. Не надо истерить! Это нормальный человеческий бизнес. Это массивы человеческого капитала, которые работают на благо всех. И транспортные коридоры для этого являются – железные дороги, наиболее оптимальные пути, потому что в первую очередь, по этим путям люди перемещаются.

Когда я был в Худжанде, меня поразило, что из Худжантского аэропорта самолеты летают на российские направления, чаще чем электрички подмосковные. Вся география России. Почему? Потому, что Узбекистан держит визовый режим с Таджикистаном, и они вынуждены выезжать либо через Ош или еще какими-либо обходными путями, а в основном лететь, то есть авиаперелеты.

Если мы открываем такой железнодорожный маршрут, мы протягиваем руку помощи Таджикистану. Таджикики будут благодарны веками, если мы такой коридор проложим, потому что сейчас они фактически находятся в состоянии блокады: в состоянии транспортной блокады, экономической блокады. Я не хочу обвинять в чем-то. Я не политик. Но на сегодняшний день политика официального Ташкента в отношении транспортных коридоров Евразии, она, на мой взгляд, двулична. Еще раз повторюсь, я не политик, тем более не дипломат, у нас есть свое министерство внешних сношений, пусть она делает свое дело. Мне обидно, что в угоду политиканству, в угоду каким-то амбициям страдают простые люди. Поверьте, что те регионы, которые оказались в режиме транспортной блокады, регионы Таджикистана, у них все подорожало; подорожало в разы. И если бы Таджикистан имел бы альтернативный коридор через Киргизию, я говорил, что Душанбе через Джиргиталь до Карамыка. Карамык, как Вы знаете, граница уже с Чон-Алаем и даже с Чон-Алая проложили бы дорогу до Ферганской долины и оттуда, собственно, выйти на Чуйскую долину и далее по меридиональному коридору существующему, то что в советское время называли – Турксибом, мы бы сделали огромное, большое, доброе дело себе и соседям. Касательно Узбекистана: Вы знаете, Узбекистан выиграет в любом случае, потому что в случае с китайской дороги, ему нужно модернизировать всего лишь 50 км. Основная нагрузка падает на Кыргызстане – 268 км и 165 км

по китайской территории. В нашем случае, случае строительства альтернативного варианта Чуй-Фергана, дорога будет длиннее, дорога будет дороже, но скупой платит дважды, а то и трижды. Лучше мы сейчас определимся на уровне стратегии: чего мы хотим, куда мы идем, зачем мы идем и выберем вариант, либо консервационный, как вариант. Консервационный вариант – не строим дороги вообще. Мы жили без дороги, живем и можем дальше жить. Понимаете, это нормальная версия.

Скупой платит дважды:

Если мы построим эту дорогу, поверьте, что ответвления от нее к месторождениям они сами по себе появятся. Я, честно говоря, не совсем понимаю логику тех, кто рисовал маршруты (я сейчас покажу на карте) логику авторов китайско-кыргызско-узбекской железной дороги. Они хотят максимально прихватить месторождения. Ну, понятна их логика: чтобы одним движением захватить по максимуму. Я отталкиваюсь от гуманных позиций. Давайте, сначала соединим людей, а люди уже сами отстроят ответвления к тем или иным месторождениям после прохождения комплексной экспертизы. Потому, что есть понятие «ОВОС», то есть мероприятия по оценке воздействия на окружающую среду. Есть целый комплекс мероприятий связанных, опять же, с оценкой социально-экономических последствий разработками месторождений, прокладкой дорог и т.д. Поверьте, это большая, тяжелая и трудная работа.

Я хочу показать карту. (Демонстрируется карта, и комментируются обозначения).

Красная линия – это маршрут китайско-кыргызско-узбекской железной дороги: Кашгар-Торугарт-Ош-Андижан.

Вертикальная линия, плавная с изгибами: Бишкек-Ош и дальше продолжается до Карамыка и пунктирной линией до Душанбе. Это, собственно, наше предложение. Я такой назвал бы «крест судьбы», «крест судьбы» независимого Кыргызстана – куда пойдём?

Я считаю, что надо ходить по понятным, так сказать, шахматным полям, то есть Север - Юг: то есть мы не никогда не сталкивались с понятиями «восточный Кыргызстан», «западный кыргыз», никогда такого деления не было. Поэтому, наверное, раз мы хотим строить сильное государство, войти, самое главное, в режим социального и этнонационального мира: надо стирать границы, а не создавать. А на этой карте видно: китайская дорога рубит, рассекает, разрывает Кыргызстан, а вариант Чуй-Фергана: соединяет две самогустонаселенные долины. Соответственно к Чуйской долине всегда тяготеет Иссык-Кульская, Таласская, Нарынская, а затем и Ошская и Джалал-Абадская области.

Таким образом, мы по принципу Парето для 80% населения, проживающего в этих долинах, решаем большинство наших социально-экономических вопросов, в первую очередь.

В случае перехода к разработкам месторождений в нашем проекте, мы можем говорить о **главном**:

-первое: равный доступ инвесторов с разных стран.

Если вы проложите китайскую дорогу, здесь будут в основном, китайские компании и корпорации разрабатывать месторождения. Согласны с этим? Я думаю, что это прожёвано до бесконечности. Равный доступ российским, американским, европейским, набирающим силу казахским компаниям, но и в том числе и китайским, может дать только проект Чуй-Фергана. И Вы знаете, очень большой интерес проявляют на самом деле Южная Корея, Япония. У нас совсем не работает внешнее сношения с такими странами как Южная Африка, Бразилия. Никто даже с ними переговоры не проводил, не привлекал. Они бы с удовольствием сюда бы зашли. Мы говорили о равном доступе.

-второе: тоже крайне немаловажный блок – это добавленная стоимость, производимая в стране. К чему я говорю: если мы уже строим железную дорогу, которая будет проходить рядом с линией электропередач (ЛЭП) и которые связаны с нашими ГЭС, то с учетом того если есть месторождения, например, те же нефелиновых сиенитов как сырье для алюминиевой промышленности, есть также железорудные месторождения, возможно создание ГОКов (горно-обогатительных комбинатов). Это первый этап. На втором этапе можно строить алюминиевые заводы – электролизные, можно строить какой-то передел по черной металлургии и т.д.

Знаете, надо создавать рабочие места здесь, Надо, в конце концов, дать возможность национальному бизнесу стать национальным. Как вот наши друзья из газеты «Деньги и власть» меня как-то забавно процитировали, вырвав из контекста, написав «кто-то очень хочет стать первым миллиардером Кыргызстана?» Это как раз по материалам интервью, которое я давал информационному агентству «Регнум».

Вы знаете, я перефразирую: я хочу, чтобы построив дорогу в Киргизии стало 1000 миллионеров. Пусть национальный бизнес нормально развивается. Пусть дорога активизирует порядка 80 месторождений, которые в радиусе этой дороги. И пусть национальный бизнес получает лицензии. Пора кыргызстанцам становиться мастерами горного дела. Пора молодежь отправлять на учебу в профильные вузы, чтобы они осваивали горно-геологическое дело.

Хватит, наторговались китайским контрафактом!

Поверьте, пора уже заниматься делом! 20 лет показали, что нельзя болтаться в воздухе. И чтобы оставить время для вопросов, хотел сказать, что достаточно много исследований наша группа провела под моим руководством по Кыргызстану. Такое исследование мы делали в 2009-2010 годах, он назывался: «Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан». Это было под эгидой ЮСАИД. Это такой замечательный проект. И многие, так сказать, моменты, которые позволили сделать

анализ по поводу того, что необходима дорога Чуй-Фергана, проистекали из этого исследования.

Дальше. Очень большое внимание уделяет нашему проекту российская газета «Гудок» (газета железнодорожников). В частности, в январском номере была посвящена целая полоса, которая называлась: «Поиск альтернативы». В нем опять же карта изложена с тремя возможными вариантами, где описывается кратко проект и дано мнение коллег из МГУ и известного российского политолога.

Давайте, наверное, просто подытожим о том, что потенциальное строительство дороги Чуй-Фергана – это возможность вхождения Кыргызстана в Единое Экономическое Пространство на равноправной основе, то есть это входной билет и четкое заявление о том, что готовы работать на честной партнерской основе.

Модератор пресс-конференции: Пожалуйста, вопросы.

Вопросы журналистов:

- **Агентство Кабар:** Вы сказали, что строительство железной дороги Чуй-Фергана дороже, чем того проекта с которым наши власти договариваются. Насколько раз это дороже? Насколько затраты больше? (сохранена стилистика вопроса корреспондента)

- Вопрос хороший. Спасибо. Я на него отвечу так. Первый блок – он будет критическим. Знаете, последняя встреча премьер-министра О.Бабанова с китайскими товарищами по поводу строительства этой дороги, по крайней мере 4,5 млрд \$, по данным их Пресс-службы. Возможно, Пресс-служба перевирает, но это еще раз говорит, что нужно работать с качеством подачи информации. Китайцы сказали, что мы готовы профинансировать ТЭО. Это говорит о том, что они игнорируют все ТЭО, которые были сделаны до этого. Первый ТЭО по этим дорогам был сделан в конце 90-х годов, потом был сделан в начале уже первого десятилетия 21 века. Это уже третье ТЭО. У меня возникает стойкое, неистребимое ощущение того, что на теме китайско-кыргызско-узбекской железной дороги паразитируют люди, которые зарабатывают на ТЭО. Их уровень масштаба: коттедж, джип, ну немного денег в кармане. То есть, абсолютно не стратегически. Это критиканский блок. Теперь Вам отвечаю конструктивно:

Конструктивный мой блок следующий: повторяюсь, скупой платит дважды, а то и трижды. Кыргызстан – нетто - экспортер электроэнергии. Нам навязывается однопутная, не электрифицированная дорога из Китая. Это значит, что Кыргызстан не импортер нефтепродуктов. Это значит, нам еще предстоит завозить топливо для тепловозов. Это глупость! Причем, несоизмеримая глупость! То есть, дорогу нужно сразу строить электрифицированную. Мы могли бы использовать электровагоны и не завозить топливо для тепловозов. Это лишние

расходы, это лишние затраты. Это отток денежных средств из страны в любом случае.

Поэтому, я считаю, что нужно строить хорошо, нормально, качественно. Поэтому, это может быть дороже. Но опять – нет ТЭО. Еще пока раз китайская сторона говорит, что по их маршруту ТЭО нет. Замечательно, соответственно, у нас с Вами есть поле возможности: у дороги Чуй-Фергана также нет ТЭО. Тогда, давайте, делать два ТЭО! К тому же это не так много денег. Поверьте, это могут быть бюджетные деньги или привлечение внебюджетных средств.

Еще раз повторю свой тезис по поводу долга перед Российской Федерацией. Я думаю, что после инаугурации нового-старого президента, господина Путина, политика в отношении стран Центральной Азии претерпит определенные изменения. Я надеюсь, в положительную сторону. И тот проект, который обозначил председатель Федеральной службы по обороту за наркотиками господин Иванов, по созданию российской корпорации развития Средней Азии - это не просто так. Соответственно для них этот проект был бы очень интересным, как реальное дополнение политики в этом направлении.

Казахстан тоже давно желает проявить себя как геополитический лидер, и я считаю, что транскыргызская дорога, которая начинается в Казахстане, идет через весь Кыргызстан и выйдет, надеюсь, на Таджикистан – является хорошим, реальным насыщенным проектом.

Вопрос: Вы сейчас озвучили альтернативный проект. Как, вам кажется, практически, что нужно делать нашим властям? С чего начинать?

- Хороший вопрос. На мой взгляд, в демократическом государстве люди должны иметь право на альтернативное мнение. Я думаю, что Вы как журналисты, как четвертая власть с этим согласитесь. Соответственно, было бы, думаю неплохо, а может быть даже очень желательно, провести Парламентское слушание по поводу стратегии развития Кыргызстана на ближайшие 20-30 лет. И относительно этой стратегии понять: какую роль играет интеграционный вектор. То есть, с кем мы идем, куда мы идем, зачем мы идем? Если мы все-таки считаем рано или поздно мы будем интегрироваться, рано или поздно встраиваться в большую экономику Единого Экономического пространства, значит мы должны подвергнуть если не ревизии, то проекции составных элементов, в том числе и инфраструктуру, то есть в первую очередь электроэнергетику, во вторую – железнодорожные планы и т.д. и в третьих, то что я упоминал в интервью Агенству Регнум – я думаю ЕЭП не нужна вторая Греция. Ребят, мы сейчас в долгах «по самое не хочу». Закредитуемся, будем всем должны, раздадим недра, месторождения, а потом будем проситься «возьмите нас, мы союз, возьмите в ЕЭП». Ну, честно говоря, получается нехорошая картина: человек пил, гулял, кутил, затем говорит: «я хороший все-таки, возьмите». Не надо так. Это было бы непорядочно по отношению к нашему, еще раз повторюсь, стратегическому партнеру.

Если все-таки на уровне Парламента, на уровне Президента, на уровне Правительства будет определено, что у нас многовекторная политика, мы не будем никуда вступать, Кыргызстан остается независимым во всех отношениях. Выбор на то и уполномоченных людей, они честно избраны. Ну, тогда не надо симулировать на тему интеграции, единого экономического пространства. Просто не надо! Просто сказать: нет, ребят, мы так не пойдём, мы не будем с вами.

Вопрос из зала:

- Как частное лицо хочу сказать о следующем. Насчет технократии – правильно сказали. Для нас самое главное, могут ли быть такие транзиты? Кыргызско-китайский; кыргызско-узбекский; узбекско-таджикский; узбекско-туркменский; туркменско-тегеранский, иранско-турецкий, турецко-европейский. При этом будут 16 таможен, 2 базы по смене колесных пар (разные колеи), 2 паромных переправ. Может ли быть транзит через такое количество препятствий? Ответ очевиден.

- Ответ очевиден. Спасибо за детальное изложение таких коридоров. И давайте в противовес посмотрим наш коридор. Кыргызстан вступает в Таможенный союз. Мы изничтожаем человеконенавистническую границу Ак-Жол – Кордай. (Вопрос аудитории: Кто понимает: что такое «человеконенавистничество»? Аудитория одобрительно отвечает)

Соответственно, нету границ Казахстана с Россией, то есть опять же из Бишкека до Бреста, из Бишкека до Владивостока, будь то автомобильный, будь то железнодорожный транспорт, проблем – нет. Давайте, оценим перспективу по снятию таможенных барьеров по тем маршрутам, которые обозначили, снятие таможенного барьера приведет:

Узбекское-Таджикская: в ближайшие годы, даже если поменяются лидеры, сложно, так как есть большой клубок противоречий;

Узбекское-Туркменская: мы плохо отсюда видим противоречия, но поверьте там стояли узбекские танки на границе когда - то

Туркменско-Иранские: очень сложные отношения, с учетом той истерии наших друзей из Вашингтона.

Иранско-Турецкие: сложные отношения.

По сути, эта ось – нестабильности. И нас пытаются, как кусочек мяса на этот шампурчик надеть. Мы сразу попадаем в игры: китайские, иранские, турецкие. Мало то, что мы уже наигрались в эти игры, нам уже просто нужно успокоиться. Либо консервационный вариант, вообще не строить никаких дорог. Почему? Нам нужно переждать, определиться, не спешить.

- Нужно понять, что транзита в Европу через 8 границ и 16 таможен – не будет; транзита в Иран – через 6 границ и 12 таможен – не будет. Почему это лоббируется нашими политиками – понятно. Почему это лоббируется кыргыз-

ской железной дорогой? У них есть целая Дирекция, а они продолжают лоббировать.

- Вы знаете, если честно сказать, часто бывает обидно за политику Мин. транспорта и коммуникаций. Не беру нынешних. Министры часто меняются

Я часто участвую во всевозможных мероприятиях транспортных, как правило. Когда последний раз кыргызские транспортники были на ТрансРоссии? Очень интересный вопрос. Когда последний раз представители транспортной отрасли приезжали на мероприятия в Казахстан, именно в режиме Портал, как это делают, например, латыши, литовцы, эстонцы? Режим Портал – это означает: не траском объединяется, а компании, экспедиторы, порты, железнодорожники вместе стоят, Из моей практики – никогда. Когда 11 ноября 2011года. я делал доклад по теме Чуй-Фергана на международной транспортной конференции «Шелковый путь» в Астане, я специально подошел к организаторам и спросил и об участии кыргызских коллег. Я хотел пообщаться со своими коллегами. Они не приехали. Когда происходит самоизоляция транспортников Кыргызстана от трендов, то мы получаем такой результат. Мне было бы интересно: 24-27 апреля будет проходить ТрансРоссия в Москве. Очень интересно, какие кыргызстанские компании будут участвовать. Если бы вовремя, правильно, системно и целенаправленно работали бы в этом направлении, поверьте, количество транзитных грузов будет гораздо больше. А так это не совсем системный подход. Рассмотрение альтернатив, я считаю в демократическом обществе, оно должно быть обязательно.

Второе: мне часто говорят: «Вы опоздали со своим проектом Чуй-Фергана». Я говорю: «Вы знаете, этот проект обсуждался в Госплане СССР. Этот проект старше, чем китайско-кыргызско-узбекская железная дорога, которой 16 лет. Это подросток, не соображающий ничего. Может быть физиологически – созрел, морально, этически – он не готов. Поверьте, мудрые люди в Госплане СССР смотрели этот вариант, но мы тогда были единым государством и грузовые и пассажирские потоки мы могли бы, например, из Фрунзе в Ош спокойно через Чимкент, Ташкент, Бекабад и т.д. И спокойно зайти и не было никаких гарантий. Фактически эта тема созрела после распада Советского Союза».

- Раз уж наша карта развернулась, посмотрим, раньше дороги были широтными (демонстрируется карта). Еще один важный момент: в общественном сознании внедрен идеальный образ Шелкового пути. Это мощный ментальный вирус, о том, что Кыргызстан стоял на Шелковом пути. Знаете, русла рек меняются. Сейчас не 16 век, а 21в. Надо быть реальным и прагматичным. Надо знать: с кем ты дружишь и для чего ты дружишь.

Вопрос: В чем Ваша заинтересованность в том, чтобы Кыргызстан оставался в транспортном тупике? Если я скажу, что Ваш вариант соединения се-

вер-юг через Луговое – глупый, что вы можете возразить? И третий вопрос: чем отличается дракон от голодного медведя?

- Первое: по консервационному сценарию, то есть мы говорим о 2-х сценариях развития: консервационной и интеграционной. В случае консервационного сценария мы добиваемся – чего? Мы актуализируем наши насущные проблемы: реформируем промышленный сектор, находим внутренние резервы, занимаемся бюджетом, занимаемся сбором налогов, прекращаем гигантизм и т.д. Первый и немаловажный вопрос.

28.02.12, кстати, в рубрике «Аналитика» на сайте Аки Пресс была опубликована моя Концепция. Я сторонник строительства дороги Чуй - Фергана. Я противник консервационной модели.

У вас какие-то проблемы с получением товаров из Германии? У Вас какие-то проблемы с получением товаров из Китая? Съездите, и посмотрите, как работают станции Ош-1, Ош-2. Они каждый день раскредитовывают контейнеры, каждый день раскредитовывают товары.

- Проблема доставки товара в Антарктиду – тоже не проблема?

- Представляете, нет проблем. Киргизия себя всегда себя чувствует нормально. Нормальная, замечательная, здоровая страна. Нельзя ее игнорировать. Я ответил на ваш первый вопрос. Второй вопрос у Вас про Таласский вариант?

- Да, вариант через Казахстан.

- Я как человек ученый, как выходец из академической среды, использую всегда определенную методологию. Она заключается в том, что нужно рассматривать, как минимум, 3 варианта. В данном случае я сторонник маршрута (+ -), который бы коррелировал с существующей трассой Бишкек-Ош. Почему? Потому, что нужно делать подвоз материала, так или иначе трасса примыкает к зоне Токтогульской ГЭС, строящемуся каскаду, так что здесь тоже немаловажный момент.

Третий момент. Вы знаете, лучше пусть будет пока еще спящий медведь, чем разъяренный дракон.

Когда мы проводили Он-лайн конференцию в Москве на РИА-новости я сравнил железные дороги Индии со слоном (они, действительно, по форме похожи на слона), китайские дороги сравнил с драконом, российские – с медведем. Но я сказал, что если медведь не будет разрабатывать меридиальный, Т-образный коридоры, он превратиться в удава, то есть потеряет жесткость. Это ребра жесткости России. В данном случае говорится о ребрах жесткости Единого Экономического Пространства.

20 апреля 2012 г. Бишкек

Интервью Кубата Рахимова ИА REGNUM (I часть)

Март, 2012

ИА REGNUM: Киргизское правительство заявило о твердом намерении построить железную дорогу Китай-Киргизия-Узбекистан. Как вы оцениваете этот проект? Каковы плюсы и минусы?

Для начала давайте уточню – зачастую сами китайцы называют эту дорогу просто "китайско-узбекской железной дорогой". То есть это уже показатель. Они "забывают" упомянуть, что 268 километров этой железной дороги проходят по территории Киргизии. В чем опасность? Есть геополитический аспект и геоэкономический аспект. То есть то, о чем я говорю на всех мероприятиях, связанных с транспортом, строительство железной дороги - это осознанный цивилизационный выбор Киргизии. То есть, по-сути, есть три сценария. Первый, это сохранение вектора ориентации на Россию и на постсоветское пространство - не просто сохранение, но реальные шаги по интеграции. То есть, сначала в Таможенный союз, затем - в "Единое экономическое пространство и будущий Евразийский союз. В этом случае просто нужно быть честными, и сказать: "Да, мы ориентированы по этой оси". В ориентации на Китай есть краткосрочный положительный эффект, в первую очередь экономический – строительство дороги, Китай богатая страна, реальный инвестор, торговый партнер и так далее. Но, в долгосрочном плане, китайское "вхождение" превратится в экспансию. Я могу привести внутрикитайский пример – это строительство Цинхай-Тибетской железной дороги. С инженерно-технической точки зрения это интересный проект - потому, что некоторые железнодорожные станции расположены на высоте около 5 тысяч метров над уровнем моря, пассажирам даже выдают кислородные маски, там есть уникальные мосты и тоннели и так далее. Однако не стоит упускать из виду социально-экономические последствия вхождения большого Китая в автономный Тибет. Китайцы, которые приезжают туда из внутреннего Китая, обратно не возвращаются, причем их количество исчисляется сотнями тысяч человек, то есть происходит массовый наплыв низкоквалифицированной рабочей силы.

Из-за строительства дороги и освоения месторождений, которые входят в число крупнейших по добыче меди и никеля, коренные тибетцы были вынуждены уйти со своих обжитых территорий, получив лишь мизерную компенсацию. Происходит разрушение экологического баланса. В целом, тибетцам эта дорога ничего не дала. Только увеличился поток туристов, но, вместе с тем, также возрос поток людей, которые не признают местные жизненные ценности.

Касательно Киргизии – в республике, по официальным данным, зарегистрировано 90 тысяч официальных китайских мигрантов. Но, как показывает опыт всех "чайна-таунов", неофициальные цифры обычно превышают этот показатель в 2,5 – 4 раза, в зависимости от уровня коррумпированности правоохранительных органов. Поэтому, я думаю, что в Киргизии реальное количество китайских мигрантов уже около четверти миллиона. Теперь рассмотрим население Киргизии - его численность будет 5,5 миллионов человек, из которых 500.000 стабильно на заработках - в России, в Казахстане, еще где-то. А вместо этих людей, отсутствующих в стране, мы уже получили четверть миллиона китайцев. Если же будет эта железная дорога, то численность китайцев в Киргизии точно вырастет до полумиллиона - несмотря на усиление милиции, таможни, миграционной и пограничной служб. Что такое 500.000 китайцев – это уже 10% населения республики. Это уже "критическая масса".

ИА REGNUM: Что вы можете сказать о китайских мигрантах? Насколько они идейны?

Китайцы, приезжающие в Среднюю Азию, очень пассионарны. Как ни странно, все эти торговцы, поденные рабочие, фермеры - они очень идейные. Они все являются патриотами "большого Китая", носителями имперской идеологии. Конечно, они об этом на каждом углу не кричат, и значок с изображением Мао носят, наверное, только по праздничным дням. Но, попробуйте пообщаться с ними, и вы поймете, что они даже за рубежом работают на благо большой идеи Чжунго (Срединного государства, Поднебесной империи как центра Вселенной). Таким образом, можно прийти к тому, что каждый десятый житель Киргизии окажется китайцем-хуацяо.

Второй риск - китайцы используют самые "варварские" технологии добычи полезных ископаемых. Разработка месторождений в Тибете и СУАР показали, что экономическая целесообразность превалирует над иными соображениями. И, если есть возможность использовать низкоквалифицированный труд массы работников вместо эксплуатации дорогостоящих современных аппаратов, то китайцы предпочтут использовать людей. На первом этапе будет позитивный эффект от такого сотрудничества, но затем, я сомневаюсь, что жители Киргизии будут рады видеть изуродованный пейзаж - незакрытые хвостохранилища, разрушенные тяжелыми грузовиками дороги. Китайцы не церемонятся - в том же Тибете они уничтожили порядка 15 процентов всех пастбищ. Кстати, немаловажный момент - пока мы будем строить вышеупомянутую железную дорогу, китайцы успеют раздолбать те автомобильные дороги, которые сами же сейчас в Киргизии в кредит строят. Ведь они не соблюдают весовые нормативы. В итоге это ляжет тяжким бременем на Киргизию - это же кредиты,

хоть и долгосрочные. При таком отношении китайцев к чужой экологии, в Киргизии после этого, расти вообще ничего не будет.

Третий риск. Есть со стороны инициаторов строительства китайско-киргизско-узбекской железной дороги, я сказал бы, наив или злой умысел - что китайцы создадут очень много рабочих мест для местного населения. Я, как эксперт по транспорту, как исследователь в этой области, могу сказать несколько простых вещей. Первое, в Тибете железную дорогу строили этнические ханьцы. То есть, тибетцы там не работали, хотя, формально китайцы должны были их брать на работу. Одной из причин послужил языковой барьер. Представьте себе взаимодействие китайского прораба и киргизского рабочего - это нужно нанимать еще и переводчика? В бюджете проекта явно это не заложено! Также немалую роль играет низкая квалификация - по мнению китайцев, местное население имеет недостаточный уровень знаний, навыков и слишком лениво.

Дальше, посмотрите, кто строит дорогу Торугарт-Бишкек? Китайцы. Китайская рабочая сила, китайские строители и китайская же техника. Ну, может быть, они покупают топливо и какие-то продукты питания у местных поставщиков. И всё... По сути, они приехали, заработали денег и уехали. То есть, эффект на уровне местной, локальной экономики - мизерный. То же самое будет и при строительстве железной дороги Китай – Узбекистан. Формально будет объявлено о создании 10 тысяч рабочих мест, а фактически дорогу будут строить 2-3 тыс. китайцев.

ИА REGNUM: Это будут сотрудники одной из китайских корпораций?

Нет. В Китае большинство железных дорог строят солдаты знаменитых железнодорожных войск НОАК. В этом случае военнослужащие китайской армии, пусть даже они из железнодорожных войск, будут около 6-7 лет находиться на территории Киргизии. Пусть они будут в гражданской одежде и с паспортами, но мы-то знаем, что в Китае железные дороги строят военные.

ИА REGNUM: И что это меняет? Захватить Киргизию Китай при желании может и начав наступление со своей территории...

Мы не говорим о захвате. Мы ведем речь о "просачивании" военнослужащих Китайской народно-освободительной армии на территорию Киргизии. Пусть и с благими целями, но это - "просачивание". В рамках строительства железной дороги оно не будет оговариваться как взаимодействие по двусторонним военно-политическим соглашениям. То есть, если бы говорилось о том, что власти КНР и Киргизии подписывают соглашение о военно-стратегическом партнерстве, в рамках которого китайская сторона делегирует 2 тысячи безоружных военнослужащих железнодорожных войск, то это одно. А то, что

такая бумага не будет подписана – это уже другое. Я сомневаюсь, что они вообще будут поднимать эту тему.

Киргизия - это *porto franco* для геополитических игр. Хотим мы того или нет, но есть американский "Центр транзитных перевозок", есть российские военные объекты - нам еще, как говорится, не хватало только китайцев. То есть китайских военных, строящих железную дорогу. Пусть нам тысячекратно будут доказывать, что это гражданские лица, но, еще раз повторю, в Китае железные дороги строят военные - потому, что китайцы понимают, что железная дорога подразумевает наличие стратегии. Причем, военной стратегии.

ИА REGNUM: Не могли бы вы объяснить момент с шириной колеи? Так, чтобы это было предельно понятно с точки зрения стратегической ценности.

Колея, она имеет как правило две составляющих: экономическую и военно-стратегическую или военно-тактическую в наше время. С точки зрения экономики идеально, чтобы во всем мире был один стандарт или чтобы на континенте были одной ширины дороги, чтобы не надо было ничего переставлять, не надо было ничего делать. В Индии и в Пакистане самые широкие железные дороги, которые строили англичане, они шире чем российские. В Испании колея, отличающаяся от французской, франко-германская, условно говоря, "стефенсоновская" колея 1435 мм, это некий стандарт. Российская колея шире, 1524 мм, так тоже сложилось и во многом из за военно-стратегического фактора.

Поэтому Советский Союз например, построил широкую колею в братских странах социалистического лагеря, например в Словакии и ГДР. В ГДР это была паромная переправа, сейчас называется Засниц. В балтийских портах советская военная техника, включая вагоны с живой силой, сразу закатывались на этот паром, он прибывал к Мукрану (крупный железнодорожно-портовый комплекс на острове Рюген - ИА REGNUM), там же по широкой колее это все разгружалось, то есть достаточно быстро и достаточно эффективно. То же самое было в Словакии и т.д. Хотим мы того или не хотим, некая геополитическая карта мира, она была нарисована до нас. Поэтому разрыв колеи важен с точки зрения препятствия переброске больших группировок живой силы и техники - это знает любой курсант. Год назад, выступая в Китае, я набрался наглости и китайцам прочитал маленькое назидание в честь того, что они, конечно, молодцы, что за 20 лет сделали. Но я им сказал, что 20 лет это маленький срок, с точки зрения исторической перспективы. И то что они смогли построить 2 железнодорожных точки входа в Казахстан, я имею в виду реанимацию "Достык – Алашанькоу", и строительство перехода "Хоргос –

Коргас", до станции Жетиген и дальше до Алма-Аты, достойно, спору нет. Строительство автомобильных дорог в Центральной Азии, Западный Китай – Западная Европа, в частности, и так далее. Но китайцы не смогли построить узкоколейную транс казахстанскую магистраль. Хотя они потратили достаточно много денег на перетягивание казахских элит.

Идея у них была простая - узкую колею, которая заканчивается в Алашанькоу, двинуть дальше до иранской границы. В Иране тоже узкая колея. И велеречивый Пекин сказал: "Ребята, зачем вам перегрузка? Мы же с вами дружим, мы же сами потребляем ваши нефть, газ, металл. Мы хотим выйти к Персидскому заливу, чтобы миролюбивые иранские товарищи переправляли нам миролюбивую иранскую нефть. И всем будет счастье". Казахи говорят: "Все хорошо, все замечательно". Но, когда распался Советский союз, были оговорены некие параметры распада государств. И одним из таких параметров, (об этом часто киргизские политики забывают) был вопрос ширины колеи. О том, что если вы хотите поменять колею, вы должны согласовывать на уровне межгосударственных объединений, СНГ, ЕврАзЭС и т.д. Мы не в детском доме родились. Киргизия это полноправный член СНГ, полноправный член ЕврАзЭС, такой же наследник СССР со всеми правами и обязанностями. Когда Совет Безопасности Российской Федерации порекомендовал своим казахстанским коллегам немножечко более основательно подойти к этому вопросу, они вняли этому дружескому совету и, в рамках своей стратегии развития, а именно создания Таможенного союза и единого экономического пространства с Россией и Белоруссией, сказали: "нам такая дорога не нужна. И нам лучше чтобы и Хоргос строящийся и существующий Достык были станциями перегруза, там где меняются колесные пары».

Так отказавшись от 4 миллиардного проекта, казахстанские элиты сделали свой выбор. В пользу России и в пользу Европы.

Такой цивилизационный выбор киргизские элиты почему-то не сделали. Они хотят усидеть на двух стульях, но так не бывает. Последние 20 лет показывают, что киргизская модель многовекторности страдает самым главным пороком - для того чтобы быть многовекторным, нужно быть интересным потенциальным партнерам. Простейший пример из жизни - если девушка считает, что она имеет право дружить с несколькими парнями, у нее что-то должно быть вверху, что-то должно быть внизу и что-то должно быть в голове. И ноги стройные.

Я очень сомневаюсь, что инфраструктурные, промышленные и иные проекты в Киргизии соответствуют критериям "90-60-90". Это просто элемент случайности, что в 2001 году американская база "осела" в Киргизии. С тех пор как это произошло, страну стало "лихорадить". До 2001 года Киргизия была

тихим, спокойным уголком, "тихой гаванью". Какие-то эксперименты проводили, "островок демократии", островок еще чего-то. Элиты были достаточно спокойными. После 2001 года нарушился баланс. Нарушение этого баланса ведет к тому, что люди не совсем адекватно понимают свою цивилизационную ориентацию.

Есть третий путь. Ни Евразийский союз - российско-казахстанско-белорусский, ни Китай, а некий третий путь, условно говоря поиск "самости". Некая "страна Манаса" в белых колпаках, пастбища, юрты, никакой цивилизации и т.д. Можно, нет проблем, во многих странах это уже проходили, у каждого своя версия автаркичного развития. Результат известен. Так или иначе нужно будет делать цивилизационный выбор.

Следующие риски. Как только будет построен первый этап, по маршруту Торугарт-Ош-Андижан, думаю, китайская сторона быстро забудет свои обещания построить ветку, которая соединяет с Балыкчи. В лучшем случае они доведут железную дорогу до нужных им месторождений, и остановятся. Почему? Да потому что им не интересно. Потом со временем может они и построят, чтобы человеческую массу "вбросить" в плодородные долины Чуйской области, Иссык-Кульской долины. Все будет зависеть от поручений партии и правительства в Пекине. Скажут, что надо 250 тысяч выдавить народу, так и будет. Этих людей быстро "перекинут" на север Киргизии и быстро построят дорогу для обеспечения такого оседания. Не сразу, а поэтапно. Китаю незачем спешить. Но соединение Севера и Юга Киргизии не в интересах Пекина, им нужен слабый и конфликтующий вассал.

Хочу подчеркнуть, что китайский проект носит чисто утилитарный характер. Для Китая важен транзит в каспийский регион. КНР не хочет зависеть от Казахстана, потому что Казахстан уже выбор свой сделал. Им нужно пустить эту магистраль южнее, пусть даже через конфликтующие между собой Таджикистан и Узбекистан. Китайцы - мастера дипломатии и, думаю, что при отстройке этой схемы условно назовем "Каспийские ресурсы, идущие в Китай и китайские товары, идущие в густонаселенные районы Передней Азии", они найдут общий язык и с киргизским транзитом, и узбекским, и с таджикским, и туркменским. Это уже дело техники. Поэтому они настаивают чтобы войти в Киргизию с узкой колеей, чтобы дальше, со временем, ее продлить по территориям других государств. Это как "раковые метастазы" пойдут. А разработка месторождений в Киргизии как опция. Помимо большой геополитической задачи.

ИА REGNUM: Скажите пожалуйста, а вопрос цены? Я обратил внимание что цена постоянно росла. Не кажется ли вам, что смета завышена?

Мне было очень забавно читать в один день господина Оторбаева, когда он говорил что постройка дороги 3,5 миллиарда долларов стоит, а на следующий день господин Бабанов говорит что 4,5 миллиарда. Это говорит о том, что у них нет точных расчетов.

Самое главное теперь - опять же возвращаясь к цивилизационному выбору страны. Представьте ситуацию: вы набрали долгов, очень много, то есть инфраструктурный проект (мы сейчас вернемся к стоимости, они просто взаимосвязаны), превышает бюджет страны. То есть если брать цифры Бабанова – 4,5 миллиарда долларов и бюджет Киргизии где-то сейчас 3-3,5 миллиарда долларов. Смысл в том, что грубо говоря, инфраструктурный проект весьма существенно превышает годовой и, заметьте, дефицитный бюджет страны. Это все делается в долг, своих денег нет. К тому же сумма внешнего долга также сопоставима с вышеуказанными суммами. Будь то "ресурсы в обмен на инвестиции", или кредиты, в любом случае это долговая нагрузка под непонятный проект. И после этого Киргизия собирается вступать в Таможенный союз, Единое Экономическое Пространство, Евразийский Союз.

Со временем в этом едином экономическом пространстве встанет вопрос о введении единой валюты. И мы из Киргизии получим Грецию-2? При таких проектах наши дети получают "греческий синдром" головной боли, а все долги лягут бременем на население и старших партнёров по экономическому союзу. Я думаю что ни России, ни Казахстану не хочется получить такого партнёра с железной дорогой, которая носит характер "удара поддых" в рамках соглашения по ОДКБ. Эта дорога, по сути, будет отсекают интересы России и Казахстана от Ферганской долины, и, в перспективе, "вешать" на них громадные долги. И все из-за того, что кое-кто из киргизских политиков захотел стать первым киргизским миллиардером.

<http://www.regnum.ru/news/1514518.html>

Интервью Кубата Рахимова ИА REGNUM (II часть)

24.05.2012

Строительство "коридора развития" Чуй-Фергана - исторический шанс для бизнеса в Киргизии

"Строительство "коридора развития" Чуй-Фергана является уникальным историческим шансом для национального бизнеса в Киргизии", считает эксперт по транспортным вопросам Кубат Рахимов. ИА REGNUM публикует вторую часть интервью с ним.

ИА REGNUM: В предыдущем интервью вы раскритиковали идею строительства железной дороги Китай - Киргизия-Узбекистан и сообщили о существовании более выгодного как для самой Киргизии, так и для ее соседей варианта - "Чуй-Фергана". Что вы имели в виду?

Китайский проект железной дороги через Киргизию уже всесторонне и аргументировано обсужден. В основном, с точки зрения угроз и слабых сторон. Киргизии еще требуется подход с другой стороны. Нынешние местные элиты не могут понять одну вещь, что не экономика ради железной дороги, а железная дорога ради экономики. Железная дорога - это инфраструктура, это отрасль, которая сама ничего не производит. Но может значимо влиять на развитие территорий.

У Киргизии сейчас есть уникальный шанс построить дорогу Чуй-Фергана совместно с российскими и казахстанскими инвесторами. Эта дорога в первую очередь должна работать не на минеральные ресурсы, а на людские. Ведь совокупная численность населения Ферганской и Чуйской долин с прилегающими территориями больше 20 миллионов человек. Это мощный человеческий потенциал. Эти люди потребляют, производят - есть некая экономика потребления. Соединение потенциала двух долин, Чуйской и Ферганской, фактически четырех стран из пяти центральноазиатских, дает очень мощный эффект даже без разработки полезных ископаемых.

Ферганская долина сразу получает мощное плечо вывоза плодоовощной продукции в Сибирь. Налицо достаточно большой объем перевозки из Таджикистана транзитом через Киргизию в Казахстан и дальше - в уралосибирские регионы. Таджики везут туда персики, виноград, бахчевые культуры, лук, чеснок и другую сельхозпродукцию. И это нормально, и все счастливы - потому, что это созревает на две-три недели раньше, чем в Узбекистане, и потому что это дешево. Кроме того, поскольку Таджикистан сейчас отсечен от крупных поставщиков минеральных удобрений, они растят все на "органике". Я знаю про шведов, которые через эстонцев закупают изюм в Таджикистане - они просто "обалдевают" от того, что это все натуральное, потому, что бедный таджикский фермер не может купить удобрение и выращивает настоящий organicfood.

Движение этой рабочей силы, перемещение массивов человеческого капитала, антропоток не происходит просто так. Это всегда связано с экономикой или же с войной. Поэтому я считаю, что даже без разработки этих сырьевых месторождений, историческая связка Чуйской и Ферганской долин может дать мощный синергетический выхлоп. И в этом процессе роль Киргизии очень

важна, потому, что эта страна соединяет обе долины. Это и есть моя логика - логика "гуманной железной дороги".

ИА REGNUM: Реализация китайского варианта, по идее, должна способствовать разработке нескольких десятков месторождений в Киргизии, а что даст проект "Чуй-Фергана" в той сфере?

Выше я говорил, что Чуй-Фергана носит характер магистрали, соединяющей в первую очередь, густонаселенные и экономически активные долины. Но все же без разработки месторождений не обойтись, это реальная экономика и возможность создания новых производств с высокой добавленной стоимостью. Когда будет становой транспортный хребет - железная дорога Чуй-Фергана, от него можно будет вести веточки к месторождениям, которые сразу же начнут расти в цене. Ведь, когда ты знаешь, что у тебя многие месторождения находятся на расстоянии ста-двухсот километров от ж/д магистрали, и к ним можно будет подвести железнодорожную ветку, то их инвестиционная привлекательность сразу возрастает.

В этом случае можно включать второй этап – территориально-производственные комплексы или, как их называют ангlosаксы, "кластеры". Как их еще называет Юрий Вячеславович Громыко, "коридоры развития" - так как кластер может быть подвижным или вытянутым. В данном случае это "коридор развития" Чуй-Фергана.

Мало кто любит говорить о феномене "Талко" – Таджикском алюминиевом заводе. Он расположен в глубине страны, работает на импортном сырье, которое привозят из Гвинеи. Глинозем, бокситы, везут из Африки в Таджикистан сотнями тысяч тонн, "Талко" выпускает алюминий в чушках. Смотришь по логистике - понимаешь, что это вроде как бредовый проект, сырье везется с океанических портов в самый центр континента. А на самом деле, все очень четко экономически обосновано. Алюминий – это энергометалл, так как в его себестоимости очень высока доля затрат на электроэнергию. В этом плане у Киргизии большой потенциал - в республике есть каскад ГЭС. А электричество нужно потреблять на месте.

Если предположить, что Киргизия не потянет строительство своего алюминиевого завода, то я бы пообщался с таджикскими коллегами и предложил им переориентировать "Талко" с бокситов из Гвинеи на сиениты из Киргизии при определенной технологической трансформации производства. Теоретически мы можем построить региональную железную дорогу Киргизия-Таджикистан, которая будет эффективнее в десять раз, чем вся дорога Китай-

Киргизия-Узбекистан. Это просто гипотеза, но она важна в аргументации проекта Чуй-Фергана.

ИА REGNUM: Но кто будет вкладывать в это деньги?

Сейчас я подвожу вас к мысли о том, что добавленная стоимость возникает там, где есть вторичная переработка. Если мы имеем становой транспортный хребет, то за счет дороги мы автоматически поднимаем стоимость всех месторождений, находящихся в некотором отдалении от этой железной дороги. Одна железная дорога поднимет инвестиционную привлекательность 100 месторождений вместо того, чтобы за нее отдавать, скажем, три-четыре ключевых месторождения - фактически, влезая в кабалу Китаю.

За счет того, что нам удастся поднять стоимость 100 месторождений, мы привлечем 100 инвесторов, которые будут готовы вкладывать финансовые средства, будут создавать инфраструктуру, рабочие места и так далее. В случае же работы по китайскому проекту, мы отдадим несколько "лакомых" месторождений, и не факт, что китайцы захотят разрабатывать все остальное - для блага народа Киргизии.

ИА REGNUM: Никто - ни Россия, ни Казахстан, не будут вкладывать несколько миллиардов долларов в строительство железной дороги в Киргизии при отсутствии каких-либо гарантий, учитывая риски и прочее. И будут требовать что-то взамен. При таких ценах благотворительности не бывает.

Благотворительности и не будет. Мы в ней и не нуждаемся. Я считаю, что этот проект экономически обоснован. У России и Казахстана здесь появляется больше возможностей приблизить к себе наиболее интересные месторождения. Это лучше, чем если это сделают китайцы в "жестком режиме". Нужно быть умным, хитрым, но, одновременно, честным и открытым. Я думаю, что такой подход казахстанские и российские элиты воспримут лучше. Если просто отдать месторождения, то они будут придерживаться мнения - "эти странные, непонятные горные люди". Здесь нужно сделать "перезагрузку". Я не говорю, что нужно сделать высокогорный Сингапур - мы это просто не потянем, но можно заняться созданием этих территориально-производственных комплексов. Если переставить ситуацию "с головы на ноги", то стоимость проекта в полтора-два миллиарда долларов становится жестко коррелирующей относительно будущего экономического эффекта. Мы уже можем определить, какие месторождения автоматически становятся инвестиционно привлекательными.

В этом случае со стороны киргизских элит будет глупо требовать сразу какого-то большого разового "куска"- они получают хороший шанс стать совладельцами действующего долгоиграющего бизнеса, как это сделали представители казахских элит. Такой план индустриализации киргизских элит, это, как ни странно, прямой эффект строительства железной дороги Чуй-Фергана. Это на самом деле является наиглавнейшим - уйти от торгашеской составляющей, которую, кстати, дали китайцы.

ИА REGNUM: Что вы имеете в виду?

То, что из Киргизии мы превратились в "Дордоистан" (от названия рынка "Дордой", расположенного в Киргизии, крупнейшего вещевого рынка на территории Средней Азии - прим. ИА REGNUM). Зачем работать, когда гораздо проще привозить товар из Китая и перепродавать его? Но, с точки зрения долгосрочной перспективы, "эффект Дордоистана" является негативным для Киргизии, это китайский вектор. Предприниматели из Киргизии стали проводником товарной массы Китая, которая идет в ту же Россию и Казахстан. И когда эксперты анализируют феномен Таможенного Союза России, Казахстана и Белоруссии, они задаются вопросом - для чего он создан? Большинство из них придерживается мнения, что для того, чтобы, в первую очередь, защититься от Китая как разрушителя производительных сил во всем мире и поставщика дешевой продукции. Следовательно, цели и задачи Таможенного Союза прямо противоположны интересам бизнеса в Киргизии по перепродаже китайского товара. Говоря о перспективах киргизстанского бизнеса в случае вступления Киргизии в Таможенный Союз и Единое экономическое пространство, надо четко понимать, что не будет халявы на перепродаже китайской товарной массы. Надо национальному бизнесу действительно становится национальным, производственным и столбить наиболее интересные позиции внутри страны с учетом общего рынка, который находится по курсу Норд-Вест, а не Зюйд-Ост.

ИА REGNUM: По поводу проектов в стране продолжают идти ожесточенные споры. Наверняка и у вашего варианта "Чуй - Фергана" найдутся противники. Какие еще есть варианты в этой ситуации?

Можно просто "заморозить" все крупные инфраструктурные проекты в Киргизии. Как перед выборами бывает "день тишины", также и здесь - устроить "год тишины". Властям и экспертно-аналитическому сообществу Киргизии нужно сосредоточиться, прекратить поливать друг друга грязью, а вместо этого определиться - куда мы идем: в сторону партнерских отношений с Россией и Казахстаном или абстрактной многовекторной политики. А затем честно друг другу все же сказать: "Ребята, мы идем в Евразийский Союз, в Единое

экономическое пространство. В нем есть правила, и мы их принимаем". Необходимо определиться стратегически, решить - составной частью какого объединения является Киргизия?

Что же касается вопроса о возможных геоэкономических рисках, то я считаю, что осмысленное вхождение в интеграционные структуры снимет большую часть рисков, в те объединения, где партнеры из любых стран могут входить только на равных и прозрачных условиях. В противном же случае, когда Киргизия остается буфером, и, ни с кем не входит в нормальный союз, то ей остается создавать блок с Китаем. А нужна ли Киргизия Китаю на равных условиях? Смешно. Слон и моська, не правда ли?

Возвращаясь к теме железной дороги. Будучи осмысленным противником Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги я вижу два варианта: широкое и открытое для общества обсуждение этой темы и всех возможных вариантов или, как я уже говорил раньше, "заморозить тему", и дать возможность определиться - "с кем мы" и "как мы" - тогда будет ясно, с кем из партнеров обсуждать этот проект. Если мы говорим, что идем вместе с Россией и с Казахстаном, тогда нужно синхронизировать свои планы экономического развития с планами наших ближайших союзников. Соответственно, по логике вещей, инфраструктурный проект железной дороги Чуй - Фергана - это уже компетенция такой структуры как Евразийская экономическая комиссия. Но это дело будущего, контуры которого мы закладываем сегодня.

ИА REGNUM: Как скажется строительство железной дороги Китай-Узбекистан на интересах Казахстана? Какие риски этот проект несет для северного соседа Киргизии?

Вы правы, риски надо учитывать не только свои, но и своих соседей - Казахстан потратил много собственных средств, влез в кредиты, строя железнодорожную ветку Хоргос-Жетиген - южную точка входа Китая в Казахстан. С китайской стороны железная дорога идет через Кульджу (Инин), далее Хоргос - там первая казахская станция называется Алтын-Коль и дальше идет до Жетигена, а с Жетигена поворачивает на Алматы. В том бизнес-плане, который я видел, очень весомую долю занимают грузы не внутренней торговли Казахстан-Китай, а транзитные. Те, которые идут из Китая через Казахстан в страны Средней Азии.

В случае строительства Китайско-Узбекской железной дороги часть грузов "уйдет" в ту же Ферганскую долину. Если это произойдет, получится, что Киргизия "подложит свинью" Казахстану. Срок окупаемости новой железнодорожной ветки Хоргос - Жетиген резко вырастет. Переориентируется

большой грузопоток с традиционного маршрута через Достык на Ташкент и далее в Ферганскую долину. Вероятность этого очень сильно раздражает Астану.

При всем этом, можно не ссориться с Астаной - достаточно обратить внимание и направить усилия на север и использовать уникальную возможность заработать Киргизии в Казахстане. Я говорю о тех инвестиционных проектах, которые объявлены Нурсултаном Назарбаевым и Каримом Масимовым в части создания новых производств, в части реиндустриализации крупнейших городов и т.д. Это хороший шанс для Киргизии, чтобы войти:

- а) своими сырьевыми ресурсами;
- б) человеческим ресурсом;
- в) стать нормальным платежеспособным рынком сбыта, в том числе для той же казахстанской промышленной продукции.
- г) предложить участие в создании "коридора развития" Чуй-Фергана" с многомиллиардным потенциалом в агропромышленной сфере, энерго-металлургических комплексов и т.д.

Вот под эти программы нужно подстраиваться, а не под бесконтрольный вывоз сырья в Китай. Даже если никто не построит электролизный завод в Киргизии, чтобы алюминий выплавлять, в любом случае можно поставлять под уже практически созданный Казахстанский электролизный завод. Туда уже вложено около миллиарда долларов, им все равно надо где-то покупать сырье. Им, что покупать в Гвинеи, что из Австралии возить эти бокситы. Казахстанская металлургия - потребитель руды. Один только КарМет (Карагандинский металлургический завод, основной актив в РК корпорации "АрселорМиттал") чего стоит. Из Чуйской долины до Караганды транспортное плечо порядка 1000 км. Им что, железной руды, что ли, не надо? Очень надо. Возьмите Балхаш, возьмите Жезказган - если Киргизия может предложить им сырье с содержанием медно-никелевых или цинкосодержащих руд - возьмут с удовольствием. У них есть промышленность, которая готова все это перемолоть, переварить. А для всего этого нужна прямая железная дорога из Ферганской долины в Чуйскую, далее она состыкуется с существующей сетью железных дорог.

ИА REGNUM: Вы активно упоминаете казахстанские программы, инвестиции и т. п, но при этом в глазах некоторых киргизстанцев казахстанские бизнесмены имеют репутацию агрессивных, циничных, "гребущих все под себя", людей. Как подстраховаться, чтобы не продать страну "по-дешевке" зарубежным гостям?

Не надо смотреть в сторону "Желтого дракона", если рядом есть друзья и соседи. Понятно, что есть представление, что "придут алчные казахские бизнесмены и все съедят". Есть разные люди, разные подходы. На мой взгляд, казахстанский бизнес много чего полезного сделал в Киргизии, один только банковский сектор чего стоит. Не судите и не будете судимы - библейская истина. Вы считаете, что у киргизского бизнеса в Казахстане или России идеальная репутация? Давайте отбросим штампы и сравнительные подходы. Надо просто добросовестно работать. Возвращаясь к теме инвесторов вообще - хорошо, давайте запустим еще и российский капитал, инвестиции транснациональных корпораций, давайте проведем открытые тендеры, пусть все покажут свои карты.

ИА REGNUM: Приведите, пожалуйста, пример, когда открытый тендер принес пользу?

Вот пример Монголии. Там есть одно из крупнейших в мире месторождений коксующегося угля, называется "Таван-Толгой". Ряд российских олигархов думали, - "Это братья монголы, сделаем как всегда - приедем и решим вопрос задешево, традиционным путем". Также думали китайцы - решим вопрос по соседски, тихонечко. Монголы поступили разумно - дистанцировались от панибратских "похлопываний по плечу" и провели открытый конкурс, исходя из интересов экономики в целом и исходя из комплексного развития территорий. И тут уже появилось с десятков игроков. И вместо одной железной дороги инвесторы предложили построить две. В проект "влезли" и японцы и южные корейцы, бразильцы, индийцы, австралийцы, американцы, немцы, россияне. У всех интерес, потому, что коксующиеся угли очень важный элемент в металлургии.

ИА REGNUM: И что у монголов получилось в результате?

Совокупность инвестиционных проектов выросла "как на дрожжах", в несколько раз. Вместо первоначальных \$1,5 млрд, общий вклад инвесторов в проект должен составить более \$6 млрд. Только Российские железные дороги готовы инвестировать порядка 3 млрд. долл. США в строительство железной дороги от месторождения до российской границы. И китайцы с немцами готовы построить еще одну дорогу, но в сторону Китая. Это, согласитесь, совершенно другие деньги и возможности.

Поэтому я не исключаю параллельного, мирного существования железной дороги, которая соединит "Чуй-Фергану", с широтным маршрутом из Китая в Узбекистан и Таджикистан. Я не против, но все-таки сначала нужно

определились с приоритетами развития страны. В этом плане "Чуй - Фергана" действительно приоритет развития страны.

ИА REGNUM: Хотел бы уточнить - Киргизия действительно находится сейчас в транспортном тупике, как утверждают некоторые местные чиновники?

Это утверждение неверно. Тот, кто кричит про "транспортный тупик Киргизии" либо просто не владеет вопросом, либо финансово заинтересован в поддержке китайского проекта. На самом деле Киргизия не находится в тупике. Если вам, к примеру, нужно отправить груз из Киргизии в Германию - без проблем. Берите 20 экспедиторских компаний, обзванивайте, выбирайте любую, загружайте контейнер и отправляйте свой урюк, изюм и яблоки куда-нибудь, например, в Ганновер. Без проблем. Есть более 50 экспедиторских компаний, которые имеют разрешение на международные автомобильные перевозки - ТИР. Загрузите в Бишкеке, опломбируйте, и эта машина будет через 9 дней в Западной Европе. То же самое касается и железнодорожных поставок как с Севера, так и с Юга страны. В Ош ежедневно приходят десятки вагонов и контейнеров с товарами со всего мира - это тупик, по-вашему? Но из Оша в Бишкек, к сожалению, напрямую отправить грузы и пассажиров не получается без транзита через три страны. Но в случае строительства железной дороги Чуй - Фергана и интеграции Киргизии в ЕЭП страна получит гораздо больше выигрышей, нежели в иных конфигурациях. Кстати, в случае строительства китайского варианта на первом этапе в Бишкек из Оша можно будет добраться либо через Узбекистан, Таджикистан и Казахстан, либо...через Китай и Казахстан, что уже смешно. А можно решить вопрос раз и навсегда, соединив две части страны.

Транспортного тупика нет, но внутренние вопросы, в том числе, железнодорожное соединение Севера и Юга Киргизии, в связке с комплексным развитием территорий, все равно надо решать. И эти вопросы нужно решать совместно с партнерами по общему рынку стран Единого экономического пространства.

ИА REGNUM: Кто может стать участником проекта Чуй-Фергана?

Первое. Внешний долг Киргизии в последнее время вырос именно за счет российского кредитования. Просто так долги не списывают, время уже другое. Поэтому, больше чем полмиллиарда долларов долга Киргизии перед Россией можно зачесть не только акциями "Дастана", но и через конвертируемые инфраструктурные облигации железной дороги Чуй - Фергана. Понятно, что этому будет предшествовать серьезная работа по нахождению компромисса в

организационно-правовом поле. Долги надо отдавать разумно, для Киргизии этот вариант очень даже удобен.

Второе. Как сказал один американский экономист про крупные инфраструктурные проекты - они "sexu again". То есть денег в мире всегда больше, чем интересных проектов. При глубоком изучении всех аспектов проекта строительства железной дороги Чуй-Фергана можно найти стыковку интересов разных сторон. И диверсификация рисков тоже нужна. Пул инвесторов, концессионеров может быть представлен и Россией с Казахстаном, так и рядом международных корпораций, имеющих опыт работы в странах Африки, Азии, Южной Америки. Правильный подход с привлечением серьезных инвестиционных банков, проведение roadshow в мировых финансовых центрах - это отработанные десятилетиями технологии привлечения финансирования.

Третье. Проект Чуй - Фергана может быть очень интересен создаваемой Российской корпорации развития стран Центральной Азии, как раз с учетом участия в ней Российских железных дорог. Железнодорожный проект идеально дополнил бы пул энергетических проектов России в Центральной Азии. Думаю, что и Евразийский банк развития не остался бы в стороне от своего прямого предназначения - финансирования реальных интеграционных проектов. А в нашем случае это соединение четырех из пяти стран Центральной Азии! Самый что ни на есть интеграционный проект, не правда ли? Естественно, если Россия считает Центральную Азию зоной своих стратегических интересов, то и нужны проекты соответствующего масштаба.

Четвертое. Казахстан себя позиционирует как геополитический лидер в Центральной Азии. Но что-то я не могу припомнить значимых проектов именно в регионе! Я не беру в расчет собственно внутренние проекты Казахстана с влиянием на геоэкономику региона, но они большей частью как раз-таки "сжимающиеся", уводящие Казахстан от взаимодействия с соседями (выход из единой энергетической системы, обводы газопроводов и т.д.). Понятно, что газопровод из Туркмении в Китай или тот же нефтепровод в том же направлении Атасу - Алашанькоу, строительство автомагистрали "Западный Китай - Западная Европа" и т.п., и т.д. - мощные и инвестиционно емкие проекты. Еще и с одним конкретным вектором - китайским. Но Казахстан как актер геополитики в регионе, на мой взгляд, нуждается и во внешних проектах в сопредельных странах.

Пока еще не оперившийся Казахстанско-Киргизский инвестиционный фонд (ККИФ) на данном этапе вполне мог бы профинансировать предварительное ТЭО проекта строительства железной дороги Чуй - Фергана и дать

объективную картину для казахстанских, российских и международных инвесторов. А в дальнейшем выступить и со-инвестором проекта. Если в пуле инвесторов будет хотя бы 10 крупных игроков, то \$100 млн - \$200 млн как вклад ККИФ вполне возможен. Опять же формирование пула казахстанских частных инвесторов может также быть функцией ККИФ. Казахстан выигрывает от этой железной дороги во всех отношениях. Реальное лидерство в регионе надо подкреплять настоящими проектами, а не гламурными форумами в уже далекой от среднеазиатских столиц Астане.

Пятое. Строительство "коридора развития" Чуй-Фергана является уникальным историческим шансом для национального бизнеса в Киргизии. Уйти от спекулятивно-коррупционной модели в сторону контроля по множеству бизнес-проектов, которые будут работать на долгосрочной основе. Будет крепкий национальный бизнес и средний класс в стране - значит, будет социальная стабильность и предсказуемость. Сегодняшние элиты в Киргизии во многом представлены напрямую выходцами из бизнеса. Если большинство из них поймет, что стратегически их выигрыш лежит в ориентации на общий рынок ЕЭП, если самые мудрые и дальновидные из них перестроят свой бизнес в направлении Норд-Вест, то и общество тоже поймет и примет курс страны на интеграцию. Декларации почти всех 130 политических партий Киргизии гласят о стратегических и партнерских отношениях с Россией и о приверженности интеграции. Осталось малое - дела должны совпасть со словами.

Шестое. Как я говорил ранее, я призываю киргизские элиты взять "год тишины". Пусть будут приостановлены подписания любых меморандумов, протоколов, соглашений в рамках всех переговоров по крупным инфраструктурным проектам Киргизии. Это касается и китайских, и российских проектов. Это будет честно. Но за этот год страна должна провести объективный пересмотр своих стратегических позиций. Понять как и куда развиваться. Дать возможность открыто сопоставить альтернативные проекты по строительству железных дорог, электроэнергетике, разработке месторождений полезных ископаемых. Пусть этот "год тишины" будет годом спокойных и вдумчивых размышлений, а не еще одним двенадцатимесячником в постоянной гонке за призрачным.

Источник - regnum.gi

Поиск альтернативы

Киргизия предложит широкую колею соседям



Опубликовано в газете «Гудок» 26.01.2012

Железная дорога с колеёй 1520 мм на маршруте Чуй – Фергана решит сразу несколько проблем: объединит север и юг Киргизии, откроет доступ к месторождениям. А также, возможно, снимет напряжение в отношениях между Узбекистаном и Таджикистаном.

«Проект прост – соединить Чуйскую и Ферганскую долины путём строительства железной дороги с широкой колеёй. Дорога будет органичным продолжением железных дорог Казахстана, выйдет на сеть дорог Узбекистана и тем самым обеспечит строительство Центрально-Азиатского железнодорожного кольца», – рассказывает «Гудку-1520» директор «Smart Business Solutions Central Asia» Кубат Рахимов.

По его словам, появление железной дороги Чуй – Фергана допустит к разработке полезных ископаемых Киргизии Россию, Казахстан. Снизится транспортная напряжённость между Узбекистаном и Таджикистаном, так как появится альтернативный железнодорожный доступ к Ферганской долине.

Глава Дирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог «Кыргыз темир жолу» Канатбек Абдыкеримов считает соединение севера и юга республики важным шагом в развитии экономического потенциала Киргизии.

«Проект интересен, экономически обоснован со всех сторон и не несёт никаких угроз. Безусловно, он имеет право на жизнь. Для более подробного

рассмотрения требуется проведение изыскательских работ для понимания всех его аспектов», – отметил он.

Предполагаемая стоимость дороги составит от \$ 1,5 до 5 млрд в зависимости от выбранного маршрута. Проект ненамного дороже строительства Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД), стоимость которого «распухла» с \$2 до \$4 млрд.

ККУЖД – это альтернативный узкоколейный проект, который обсуждается в течение 16 лет и не двигается с места.

Если дорогу построит Китай, то маршрут Хоргос – Жетыген потеряет часть заявленной грузовой базы в 15 млн тонн. Также в случае строительства ККУЖД доступ к многочисленным месторождениям получит китайская сторона.

Ранее «Гудок-1520» писал, что в счёт списания возросшего у Киргизии долга Китаю и киргизской доли в строительство дороги с колеёй 1435 мм Пекин предложил отдать ему в разработку месторождения золота Тереккан и Перевальное, алюминия Сандык и железной руды Жетим, к которым будет подведена ККУЖД. Однако цена месторождений во много раз превышает размер киргизского долга Китаю. Только в двух месторождениях – Тереккан и Перевальное – запасы золота оценивают в 47,5 тонны (примерно \$3 млрд). Стоимость железа в месторождении Жетим Тоо составляет \$3 млрд, алюминия в Сандыке – \$15 млрд.

Ведущий научный сотрудник Географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова Юрий Голубчиков считает, что появление альтернативного маршрута до Ферганы и дальнейшее разветвление к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным ГЭС резко усилят их инвестиционную привлекательность.

«Идея создания транскыргызской меридиональной железной дороги Чуй – Фергана интересна, – отметил он. – В коммерческом измерении такие проекты, как правило, не приводят к прямой отдаче и всегда нацелены на косвенный эффект – повышение деловой активности, развитие городов и регионов, которое потом обернётся ростом доходов населения и налоговых поступлений. Между тем дорога важна, в том числе и для сохранения целостности Киргизии».

По мнению руководителя службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александра Собянина, Россия и Евразийский союз могут за год-полтора построить железную дорогу Чуй – Фергана.

«Дорога свяжет сибирские регионы России и Казахстан с киргизской, с таджикской, узбекской железными дорогами. Железнодорожный проект оценивается киргизскими железнодорожниками и экономистами в достаточно скромную сумму – \$1,5 млрд.

Инициаторами стартового проекта должны быть только два государства – Россия и Казахстан. При самом непосредственном и плотном участии Киргизии и Таджикистана. Только начав строительство меридиональной дороги, можно уже вести речь о привлечении крупных государств, таких как Китай, Индия, Пакистан и Иран, а также привлечении Евросоюза, Японии и США, которые в рамках международной комиссии ЭСКАТО поддерживают все подобные трансконтинентальные транспортные и инфраструктурные проекты», – отметил Александр Собянин.

Автор: Татьяна Максимова
www.gudok.ru

Варианты разъехались

Появился новый претендент на строительство железной дороги в Киргизии
Автор фото: gudok.ru



Киргизско-немецкая компания Temir Royal AG представила проект строительства магистрали из Китая в Киргизию и далее в Узбекистан.

Маршрут может связать юг и север республики и выйти на Китай, сообщил сопредседатель компании Нурлан Курманбеков на заседании парламентской фракции «Ар-Намыс».

«Стоимость проекта – 2 млрд. евро. У нас уже есть инвесторы, и средств из бюджета нам не надо. Мы просим только предоставить в аренду эту землю сроком на 49 лет и некоторые налоговые преференции», – сообщил он.

По его словам, за компанией стоят несколько европейских финансовых групп, а её штаб-квартира находится в Берлине. Среди преимуществ проекта он отметил

строительство дороги по европейским технологиям и окупаемость инвестиций за 15–20 лет.

Одобрив проект киргизско-немецкой компании, фракция «Ар-Намыс» выступила против строительства Китаем аналогичной железной дороги. Депутат Турсунбай Бакир уулу считает, что предложение Temir Royal AG выгоднее предложения Китая.

«Во-первых, Китай, построив железную дорогу, просит в пользование природные ресурсы. Во-вторых, в проект Китая не входит строительство ветки Балыкчи – Кара-Кече. А нам она нужна, чтобы перевозить уголь по железной дороге», – отметил он.

Упомянув китайский проект, Турсунбай Бакир уулу имел в виду Китайско-Киргизско-Узбекскую железную дорогу (ККУЖД), строительство которой обсуждают вот уже второе десятилетие. Ещё в 1990-х годах чиновники обещали договориться с китайскими коллегами и за несколько лет построить железную дорогу. До сих пор идёт обсуждение предполагаемой ширины колеи, финансирования проекта и его стоимости.

Генеральный директор компании «Кыргыз темир жолу» Аргынбек Малабаев на заседании парламентского комитета по развитию отраслей экономики сообщил, что китайская сторона до сих пор настаивает на ширине колеи в 1435 мм.

Премьер-министр Киргизии Омурбек Бабанов включил строительство ККУЖД в перечень национальных проектов Киргизии и заявил, что дорогу начнут строить уже в этом году, а закончат в 2018-м.

Президент Киргизии Алмазбек Атамбаев согласен с тем, что республике просто необходимо железнодорожное кольцо внутри страны, чтобы связать между собой север и юг, но, пока он является президентом, схемы «ресурсы взамен инвестиций» не будет.

Между тем есть ещё один альтернативный проект строительства с шириной колеи 1520 мм с выходом на Казахстан и Узбекистан – железная дорога Чуй – Фергана. Предполагаемая стоимость строительства составит от \$1,5 до 5 млрд в зависимости от выбранного маршрута.

Директор Smart Business Solutions Central Asia Кубат Рахимов считает, что речь идёт не просто о предполагаемых проектах строительства дорог, а о будущем векторе развития Киргизии.

«Страна жила, живёт без транзитных дорог, может и дальше жить без них. Но важна цена вопроса. Так что нужна просто пауза. Считаю, что Киргизии не нужно ввязываться в дорогостоящие инфраструктурные проекты до определения своего стратегического курса – вступления в Таможенный союз и Единое экономическое пространство или сохранения условно многовекторного курса без вступления в блоки и союзы. Думаю, что два-три года будут важными и критичными для становления новой модели развития страны, а железнодорожная сеть Киргизии будет уже развиваться дальше исходя из

выбранного курса – в надёжном союзе с Россией и Казахстаном или в неоднозначном партнёрстве с Китаем», – отметил эксперт.

23.04.2012

Автор: Татьяна Максимова

www.gudok.ru

Железнодорожная дружба народов

Опубликовано в газете «Гудок»

21.09.2010

Основной источник многих политических, экономических, социальных, этнокультурных проблем современной Киргизии – физическая разделённость на Север и Юг. Кроме ограниченного автомобильного и авиационного сообщения, между двумя частями страны практически не было сообщения (не считая железной дороги на Юг Киргизии через таджикскую и узбекскую части Ферганской долины). Текущие реалии требуют соединить две части страны с учётом ключевых экономических аспектов, а не транзитных пунктов, удобных третьим странам

Новая транскиргизская железная дорога Чуйская область – Ош (Джалал-Абад) может быть в концессионном управлении международного консорциума. Его основу могут составить «Казахстан темир жолы» и «Российские железные дороги». Желательно участие в нём международных инвесторов на долгосрочной основе при сохранении доминанты стран Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП) в стратегических вопросах и оперативном управлении.

Допуск к строительству и долгосрочной эксплуатации коридора «Север – Юг Киргизии» и передача всех активов «Кыргыз темир жолу» («Железные дороги Киргизии») в управление такому консорциуму будет, по сути, вкладом Киргизии в обмен на допуск страны в ТС и ЕЭП. Это обеспечит переход страны к модели интенсивного аграрно-сырьевого развития вместо существующей аграрно-спекулятивной, а в дальнейшем позволит экономике выровняться относительно уровня государств ЕЭП.

Эта дорога фактически соединит казахстанскую сеть в Чуйской долине с узбекистанской в Ферганской. С учётом планов строительства новой казахстанско-китайской ветки Жетиген – Хоргос – Кульджа (Инин) можно говорить о том, что транскиргизская магистраль обеспечит стабильность грузопотока в/из Ферганской долины. А это даст возможность Узбекистану и Таджикистану обеспечить выход в Китай маршрутом, альтернативным существующему через Сары-Агач (основной железнодорожный переход Казахстан – Узбекистан).

Равные возможности транзита через единую киргизско-казахстанскую магистраль резко снизят накал противостояния между Таджикистаном и

Узбекистаном. Это позволит устранить потенциальный конфликт между железнодорожными ведомствами Узбекистана и Таджикистана, связанный с транзитом в Ферганской долине. Для Казахстана транскиргизская магистраль будет продолжением линии от Кульджи (Инина) сразу до Ферганской долины, что автоматически снимет две проблемы: беспокойство Казахстана по поводу альтернативных коридоров из Китая в Киргизию и Таджикистан (прямо влияет на срок окупаемости линии Хоргос – Жетиген) и контроль над пространством Чуйской, Иссык-Кульской, Нарынской и южных областей Киргизии (безопасность Казахстана в целом, устранение очага нестабильности в долгосрочном периоде, экономические интересы корпораций стран ЕЭП в Киргизии)

Фактически получается «Центрально азиатское железнодорожное кольцо», которое позволяет без избыточных и навязчивых предложений китайской стороны обеспечить полноценный выход Ферганской долины из транспортного тупика при сохранении экономической самостоятельности и выполнении всех союзнических обязательств в рамках СНГ, ЕврАзЭС и ОДКБ.

Само строительство магистрали является крупным инфраструктурным проектом с мощным мультипликативным экономическим эффектом. Исходя из опыта, строительства Астаны его величина может составлять до 10–15% ВВП Киргизии. За счёт потребления значительного объёма строительных материалов, конструкций, техники, а также привлечения иностранных подрядных организаций, местного бизнеса и рабочей силы проект будет интересен многим крупным корпорациям стран ЕЭП. Возможен интерес к нему и компаний из стран, имеющих опыт строительства железных дорог в сложных геологических и высокогорных условиях (Южная Америка, Африка, Индия, Китай).

Дорога выступит фактором стабильности, обеспечит связанность регионов, соединит крупные центры национальной экономики, даст выход товарной массе через Казахстан как в азиатскую, так и в европейскую часть континента.

www.gudok.ru

Железная дорога Чуй – Фергана станет альтернативой проекту Китай – Кыргызстан – Узбекистан

28.02.2012

«Железная дорога Чуй – Фергана станет альтернативой проекту Китай - Кыргызстан - Узбекистан», – заявил **ИА «24.kg»** международный эксперт по транспортным вопросам Кубат Рахимов.

По его словам, этот маршрут позволит решить сразу несколько проблем: объединит север и юг КР, откроет доступ России к месторождениям КР, а также снимет напряжение в отношениях между Узбекистаном и Таджикистаном, так как появится альтернативный железнодорожный путь к Ферганской долине.

«Проект прост – соединить Чуйскую и Ферганскую долины путем строительства железной дороги с широкой колеей. Дорога будет органичным продолжением железнодорожных путей Казахстана, выйдет на сеть дорог РУз и тем самым обеспечит строительство Центрально азиатского железнодорожного кольца», – сказал Кубат Рахимов.

Он отметил, что необходимо вынести проект на широкое обсуждение, поскольку по нему предлагается три варианта маршрутов железной дороги. «Первый вариант короткий, дешевый и быстрый. При вступлении КР в Таможенный союз у нас исчезают границы с РК. Соответственно при таком раскладе предлагается маршрут Бишкек – Тараз - казахская станция «Маймак», расположенная на нашей территории. Оттуда железная дорога пройдет через Таласскую долину либо на станцию в Токтогульском районе, либо - в городе Таш-Кумыре, поскольку и там, и здесь сохранились транспортные инфраструктуры. Этот маршрут укрепит двусторонний вектор сотрудничества с Казахстаном, но большей частью не охватывает территорию Кыргызстана», - подчеркнул Кубат Рахимов.

«Второй маршрут Бишкек - Суусамыр - Ош пройдет вдоль автодороги Бишкек - Ош. Во-первых, есть автодорога, а значит, и возможность возить стройматериалы, рабочую силу, технику, продукты. А от нее можно строить железнодорожные ветки к месторождениям. Третий маршрут масштабный: Бишкек - Балыкчы - Нарын - Казарман - Джалал-Абад - Ош. Он позволяет задействовать действующую инфраструктуру, то есть железную дорогу в городе Балыкчы. Оттуда железная дорога может выйти в Нарын, далее - вдоль реки Арпа в село Казарман, затем в Ошскую и Джалал-Абадскую области. Этот маршрут может быть более дорогим, но он охватывает месторождения и выполняет главную функцию - спасти страну от развала, сохраняя ее целостность», - пояснил он.

«Предполагаемая стоимость дороги составит от \$1,5 до 5 миллиардов в зависимости от выбранного варианта. Проект не намного дороже строительства китайско-кыргызско-узбекской железной дороги, стоимость которой выросла с \$2 до \$4 миллиардов. «Он обсуждается в течение 16 лет и не двигается с места. Если дорогу построит Китай, то маршрут Хоргос - Джетиген потеряет часть заявленной грузовой базы в 15 миллионов тонн. Также в случае строительства ККУЖД доступ к многочисленным месторождениям получит китайская сторона. Несмотря на рьяную пропагандистскую машину пиарщиков премьер-министра Омурбека Бабанова, железная дорога Китай - Кыргызстан - Узбекистан не будет построена. Они не знают подводных течений, существующих в кабинетах Кремля, Ак-Орды и Пекина. Более того, мою точку зрения поддерживает генеральный секретарь ШОС Муратбек Иманалиев, а также многие казахстанские, российские политики, но почему-то ее не хотят понимать у нас в КР», - добавил Кубат Рахимов.

Источник: 24.kg

Интервью газете «Общественный рейтинг»

Беседовал Эрик ИСПРАИЛОВ

17 мая 2012 г.

«Кыргызстан – это Европейская Азия, а не задворки СУАР»

– В Кыргызстане строительство ЛЭП «Датка – Кемин» начнется в конце мая – начале июня 2012 года. Об этом сообщил министр энергетики и промышленности КР. По его словам, ОАО «Национальные электрические сети Кыргызстана» и компания ТВЕА уже подписали контракт и остались лишь формальности. К тому же, как сообщил Посол Китайской Народной Республики в КР Ван Кайвень, переговоры по строительству железной дороги идут успешно. Что получит КР от реализации таких геоэкономических проектов? Можно ли говорить об обоюдной выгоде, получаемой сторонами от реализации данных проектов, или речь идёт о попадании в прямую зависимость, в орбиту влияния Китая?

– Как говорил один известный сатирик — волка невозможно сделать вегетарианцем, но ценой своей жизни попробовать можно. В нашем случае я предлагаю оттолкнуться от замечательной, хотя и малоизвестной теории технодинамики Марка Дворцина. А именно от важнейшей аксиомы, что все производительные силы стремятся стать полномасштабными. 20 лет – маленький срок для быстрых и скоропалительных выводов. А еще 20 лет назад СССР имел полномасштабные производительные силы. А Китай – нет. Поэтому всегда есть выбор сегодняшних элит – «спящий медведь или проснувшийся дракон». Киргизия всегда была нетто реципиентом инвестиций, будь то образование или инфраструктура, здравоохранение или промышленность. Последнее столетие нетто-инвестором была Большая Россия, сначала царская, затем уже СССР. Китай же – величайший разрушитель производительных сил в мире. И Киргизия – не исключение. Либо почти бесплатный транзит китайской товарной массы, либо хищническая разработка недр – вот джентльменский набор нашего восточного соседа. Даже кыргызский национальный убор «колпак» делают из прессованного китайского синтепона – что может быть позорнее? Убито напрочь местное садоводство, овцеводство только в мясном направлении развивается, про промышленность молчу. Все теперь везут из Китая. И проблемы тоже. Как говорили древние римляне устами Цицерона «O tempora o mores (о, времена... о, нравы)».

В случае тесного сближения с «драконом» есть шанс оказаться в ситуации, когда будет захлопнута дверь в реальные «долготные» интеграционные проекты на постсоветском пространстве, а «широтная» интеграция между Узбекистаном и Китаем нанижет Кыргызстан на «шампур нестабильности», по меткому замечанию Модеста Колерова. Моя позиция – не спешить ни с одним инфраструктурным проектом, будь то ЛЭП или железные дороги за китайские кредиты под видом инвестиций. Давайте определимся с интеграционным вектором, подготовим глубоко проработанные проекты создания кластеров,

территориально-производственных комплексов и будем системно работать с союзниками. В частности, я предлагаю всесторонне проработать «коридор развития» Чуй – Фергана, включающий в себя строительство железной дороги Чуй – Фергана и комплексное развитие обеих густонаселенных долин, создание энергометаллургического, редкоземельного, эконоаграрного и иных кластеров. Почему сегодняшние элиты выдергивают из контекста комплексное и гармоничное развитие территорий? Почему нужно строить ЛЭП за бешеные деньги, когда потери в сетях сейчас порядка 25%, и есть совсем недорогие варианты энергетической независимости? Зачем экспортировать электроэнергию, когда можно создать энергоемкую металлургию высокого передела на месте? Зачем строить железную дорогу из Китая в Узбекистан, если она проходит по малонаселенным территориям и не дает долгосрочного позитивного эффекта, а может дать многочисленные проблемы в виде нелегальной миграции из Китая? Я считаю, что надо взять «год тишины» по всем дорогостоящим инфраструктурным проектам. Спокойно и всесторонне обсудить стратегию развития страны до 2050 года, выйти на 2 – 3 альтернативных варианта и системно решить для себя, куда и зачем мы идём. И тем более, как говорится, «бойтесь данайцев, дары приносящих». Это лично г-ну Ван Кайвеню – мы учили греческую мифологию, у нас есть элиты с достойным образованием, поэтому можем себе позволить так отвечать. Истинных патриотов в Кыргызстане много, а генетическая память всегда была сильной стороной кочевых тюрко-монгольских народов. Поэтому адекватный ответ или контрстратегия китайской экспансии не за горами. Я бы рекомендовал китайской стороне сбавить темпы в Киргизии. Во всех отношениях.

– Реализация таких геоэкономических проектов позволит Китаю прочно зафиксировать своё присутствие, а это уже сфера экономической экспансии. Насколько это присутствие противоречит интересам основных акторов, чьи интересы представлены в КР?

– Две основных цифры: количество безработных в КНР порядка 250 млн. человек и 60 млн. хуацяо (этнических китайцев, проживающих постоянно за пределами Китая). Эти два фактора ясно говорят о прямой потребности Китая развиваться за пределами страны. Дикая темпы экономического роста имеют оборотную сторону – всё больше требуется ресурсов, все дальше от океанского побережья нужно строить заводы. Программа развития Западного Китая «Сибуда Кайфа» (в английской версии Go West) подразумевает поэтапное заселение западных регионов Китая (читай – у границы с Центральной Азией) порядка 300 (!) миллионов ханьцев. Из них, так или иначе, в наших краях могут оказаться 8-9 млн. человек (по оценкам российских экспертов). А эти ребята пассионарны, могут работать упорно и долго ради будущего. В отличие от крайне недалёковидной российской политики переманивания в РФ этнических русских/русскоговорящих, китайцы поддерживают материально и морально соотечественников, закрепившихся за рубежом, особенно тем, кто заключил официальные браки на местах. Маленькие ручейки сольются в большую реку.

Ханьцы – замечательные торговцы и ремесленники, земледельцы и шахтеры. Этноэкономика китайцев положит на лопатки этноэкономику полукочевых киргизов (сейчас кочевье – это заработки в России и Казахстане) и полуоседлых таджиков и узбеков (они поневоле стали кочевать тоже в северном направлении). И в один прекрасный день ханьцев станет больше, чем коренного населения. Вот такая геоэкономика через просачивание отдельно взятых людей-фракталов Большого Китая. Это первое.

Второе. Участие КНР в крупных инфраструктурных проектах позволит охватить щупальцами спрута и остальные отрасли экономики, в первую очередь, горнодобывающую и аграрную. Фактическое отсекаание Ферганской долины от тяготения полномасштабных производительных сил формирующегося Единого экономического пространства может привести к заметному охлаждению отношений Кыргызстана как с традиционными союзниками на постсоветском пространстве, так и с новыми – США, Евросоюзом. ЦТП Манас – это реальность. База ОДКБ и российские военные объекты в КР – тоже. Они же не просто так именно в Киргизии. А появление мощной китайской доминанты в экономике страны сразу приведёт к поводу защитить свои интересы. Только имбицилы не понимают, что халявы не бывает. Нет ничего более позорного для страны, когда улицы столицы суверенной и независимой, гордой и многовекторной республики ремонтируют за счёт грантов китайского правительства! Каждый грант в разы окупаются лицензиями на хищническую разработку недр и выплатой «драконовских» процентов ещё и нашим детям, а может, и внукам. Почему я всегда говорю о цивилизационном выборе Киргизии? Да потому что от определения своего места в геоэкономической картине Центральной Евразии зависит модель развития страны. Если мы идём на Норд-Вест (ЕЭП, Россия, Казахстан, Беларусь, европейский вектор в целом), то надо сконцентрироваться на сильных сторонах и возможностях, а слабые стороны и потенциальные угрозы нейтрализовать. Так или иначе, нас там ждут. А для Китая мы во всех отношениях разменная монета.

Третье. Дорогу осилит идущий. Но идущий должен чётко знать цели, задачи и смысл своего путешествия. В противном случае, это бродяжничество какое-то под благовидным предлогом. Поэтому сегодняшним элитам нужно призадуматься весьма серьёзным образом над цивилизационным выбором. Кыргызстан это Европейская Азия или задворки Синьцзяня (кстати, в переводе с китайского – «новая граница»)?

Четвертое. У всех соседей Кыргызстана, так или иначе, есть своё видение развития ситуации в регионе. У всех хватает своих внутренних и внешних проблем. Но я уверен, что всегда можно найти нужную конфигурацию в геополитических и геоэкономических пазлах.

– Какая страна Центрально-Азиатского региона имеет приоритет во внешней политике Китая?

– Мне всегда imponировал стиль работы китайских дипломатов, которые имеют чёткие экономические установки. За риторикой бла-бла-бла они умеют прагматично отстраивать чёткие маршруты движения наступающих колонн предпринимателей и промышленников. В феврале 2011 года я участвовал в одном мероприятии в Китае, в самой большой агломерации в мире – Чунцине. Мероприятие носило формально отраслевой, транспортный характер для стран Центральной Евразии (но без России). Но было видно, что проекция приоритетов налицо. На почетном месте сидела казахстанская делегация, так как проект «Западный Китай – Западная Европа» и строительство второго железнодорожного перехода Китай – Казахстан в районе Хоргоса шли полным ходом (совокупные инвестиции порядка 4 млрд. долларов). На другом почетном месте сидели узбекские транспортники. Большие инвестиции в перевооружение узбекских железных дорог, реконструкция сети автомобильных дорог, собственно китайские интересы во всех отраслях узбекской экономики – как говорится, явный интерес. А остальные – Кыргызстан, Таджикистан, Монголия были на галерке, так сказать. Так что такая вот «рассадка» делегаций очень четко отражает расстановку приоритетов КНР в нашем регионе. Они вовсю используют имперский принцип «разделяй и властвуй». И у них это пока получается. Китай может себе позволить сеанс одновременной игры на многих шахматных досках. А кыргызская дипломатия, увы, нет. Как бы мы ни хотели ревниво оберегать свой интерес относительно благожелательности грандов, они всегда имеют возможность обыграть. А стоит ли играть с китайским драконом? Себе дороже в итоге получается. Поэтому разворот Киргизии от многополярной в сторону приоритетно-многополярной политики очевиден. Наш курс – Норд-Вест, а не Зюйд-Ост. Кыргызстан – это Европейская Азия, а не задворки СУАР.

Геополитические амбиции Казахстана в Средней Азии – проекция через Кыргызстан

В связи с важностью вопроса о выстраивании стратегических отношений между Казахстаном и Кыргызстаном, есть понимание того, что необходимо иметь альтернативную повестку дня, а именно предложить Казахстану ряд прорывных проектов, помимо ранее обсуждавшихся или предложенных во время визита Президента КР в Казахстан в мае 2012 года.

Наличие альтернативной повестки дня позволит обеим сторонам, иметь возможность поднять уровень сотрудничества на более высокий уровень союзнических отношений.

Признавая успехи Казахстана по многим направлениям во внутренней и внешней политике, при всем том, вовлеченность РК в действительно межгосударственные проекты в странах Центральной Азии недостаточна, несмотря на заявления о геополитическом лидерстве в регионе. В нашем понимании, Кыргызстан имеет хорошую возможность предложить казахстанской стороне ряд

прорывных проектов, которые позволят реализовать таковые амбиции, не ущемляя суверенитет Кыргызстана при кратном росте инвестиций от Казахстана и/или других стран под эгидой Казахстана.

По сути, это два блока альтернативной стратегии двусторонних отношений – программа реиндустриализации Кыргызстана через создание нергометаллургических кластеров и строительство железной дороги Чуй-Фергана.

Первый блок.

Кыргызстан находится на новом этапе развития, который требует решительных и смелых шагов по изменению структуры народного хозяйства. В первую очередь, речь идет о фактической реиндустриализации страны на базе существующих конкурентных преимуществ. Казахстан проделал достаточно большой отрезок пути по Программе форсированного индустриально-инновационного развития (ПФИИР). В данном случае возможно и необходимо говорить об энергометаллургических кластерах, взаимодополняющих экономику обеих стран. Месторождения металлических руд, нефелиновых сиенитов, редкоземельных и цветных металлов требуют не просто серьезных инвестиций в разработку и добычу, но и обуславливают необходимость обогащения руд на местах и выработки готовой продукции. В частности, Казахстан входит в число мировых лидеров по производству меди, алюминия, хрома, цинка, ферросплавов, стали и проката. Наличие у Кыргызстана серьезных гидроэнергетических мощностей вкупе с месторождениями позволяет выйти на создание территориально-промышленных комплексов (кластеров) с высоким уровнем конкурентоспособности на мировом уровне. Налицо возможность создания мощного энергометаллургического кластера по производству алюминия, а также первичного комплекса по черной и цветной металлургии, когда экспортным продуктом Кыргызстана будет не руда, пусть и обогащенная на местных ГОКах, а продукция более высокой степени передела: металл в чушках и метизы. Отдельным важным проектом можно назвать кластер по редкоземельным металлам, а также проект по газификации бурых и каменных углей с развитием газонефтехимического кластера. Привлечение Казахстана в гидроэнергетические проекты Кыргызстана в аспекте реиндустриализации резко поднимает инвестиционную привлекательность самих энергетических проектов, так как, помимо экспорта электроэнергии и решения водной проблемы, появляется емкий внутренний рынок сбыта электроэнергии. Однако большинство проектов в этой сфере требует наличия разветвленной транспортной инфраструктуры. В первую очередь, речь идет о сети железных дорог, которая, с одной стороны, свяжет Север и Юг Кыргызстана, а с другой – важнейшие элементы вышеуказанных кластеров. Поэтому вопрос реиндустриализации КР в синхронизации с ПФИИР РК тесно связан с блоком строительства железной дороги «Север КР - Юг КР».

Второй блок.

Кыргызстан, имея уникальное географическое положение, при всем том, унаследовал при распаде СССР физическое разделение на Север и Юг. Эта проблема только обострилась за годы независимости. Поэтому решение соеди-

нения двух частей страны носит характер судьбоносный и фактически краеугольный, так как нависает угроза распада страны в силу действия ряда внешних и внутренних процессов. Физическое разделение носит характер утилитарный и относительный одновременно. Наличие автомобильных дорог и региональной авиации не снимает главного вопроса – перемещения значимого массива грузов и пассажиров между Севером и Югом КР. Фактически только железная дорога может кардинально исправить ситуацию. Несмотря на достаточно глубокую проработку проекта строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги, надо прямо указать на ряд серьезных проблем при ее реализации. В первую очередь, это геополитическая. Возможная зависимость от Китая, помимо тактических выигрышей, может быть не просто чреватой, а фатальной при худшем сценарии развития ситуации. Также данный проект вызывает глухое раздражение у традиционных союзников Кыргызстана по ЕврАзЭС и ОДКБ и может оказаться серьезным препятствием при вступлении в Таможенный Союз/Единое Экономическое Пространство России, Казахстана и Беларуси. Поэтому считаем крайне важным обратить внимание на альтернативный китайскому проект строительства железной дороги Чуй-Фергана. Данный проект может послужить прекрасным поводом доказать Казахстану, что он действительно является геополитическим и геоэкономическим лидером в Центральной Евразии. Данная дорога фактически свяжет четыре из пяти центральноазиатских стран (кроме Туркмении). Формирование Центральноазиатского транспортного кольца (выход на Ферганскую долину по существующей железной дороге через Сары-Агаш/ Келес и далее через Ташкентскую область РУз и Согдийскую область РТ с выходом на три области РУз и Ошскую и Джалалабадскую области КР как Западное полукольцо и новый маршрут по Транскыргызской железной дороге Бишкек- Джалалабад – Ош – Баткен как Восточное полукольцо) фактически позволит снять напряженность в Ферганской долине, где противостояние Узбекистана и Таджикистана достигло критической отметки. А в случае строительства железной дороги Чуй-Фергана (ЖДЧФ) Казахстан и Кыргызстан будут модераторами процессов в Ферганской долине, что значимо поднимет вес обеих стран для крупных геополитических игроков. Это особенно важно для Кыргызстана после 2014 года, когда предполагается, что будут выведены войска коалиции из Афганистана и будет закрыт ЦТП в Манасе. Роль и значение страны для внешних игроков в этом случае неминуемо упадет. Но специфика двух «геополитических коромысел», а именно Чуйской и Ферганской долины, а также Таримской впадины (Кашгарии) и Ферганской долины такова, что Кыргызстан может получить эффект дезинтеграции страны и потери Юга страны де-факто в случае реализации только первого этапа китайского проекта. Строительство китайского варианта неминуемо приведет к потере Кыргызстаном одинаково эффективно влиять на процессы в регионе. Чуйско-Ферганское «коромысло» является, по сути, единственным глобальным геополитическим преимуществом КР. Кыргызстан расположен в обеих долинах, деля Чуйскую с Казахстаном, а Ферганскую - с Узбекистаном и Таджикистаном. «Запирание» региона и собственно рента от товарных и людских потоков всегда была составной частью этноэкономики кыргызов в историко-

экономическом разрезе. Привлечение Казахстана как равноправного Китаю игрока, более того, исторического «совладельца» Чуйской долины, потенциально является сильным геополитическим ходом со стороны Кыргызстана. Торг по «коромыслу» Тарим (Кашгар) – Фергана всегда останется открытым, но, наш взгляд, Кыргызстану данную карту разыгрывать до конца преждевременно во всех отношениях без серьезной поддержки евразийских союзников. Амбиции сегодняшней казахстанской элиты с хорошими собственными финансовыми возможностями и потенциалом привлечения в проект международных инвесторов именно под эгидой Казахстана служат серьезным фактором в обосновании жизнеспособности проекта ЖДЧФ. Несомненно, что данный проект послужит триггером и для России и значимо активизирует инвестиционную активность РФ на взаимовыгодных условиях. Фактически предложение проекта ЖДЧФ можно рассматривать как вклад Кыргызстана при вхождении в ЕЭП и будущий Евразийский Союз.

В любом случае, предложение альтернативных вариантов при одновременном продолжении диалога с КНР по строительству Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги только прибавит веса Кыргызстану и покажет зрелость кыргызстанских элит в сложных геополитических вопросах. Даже в случае длительных переговоров по теме строительства железной дороги Чуй-Фергана, потенциально можно поменять этапность строительства ККУЖД, а именно настаивать перед китайской стороной на первоначальном этапе соединения Севера и Юга КР, а на втором этапе – собственно выхода к китайской границе. Это позволит снять риски дезинтеграции страны и снимет напряженность в отношениях с союзниками по евразийскому блоку. В этом случае Казахстану будет интересно поучаствовать именно на первом этапе как соинвестору и равноправному с Китаем партнеру.

Реализация первого блока альтернативной повестки «Реиндустриализация КР» невозможна без четкой синхронизации и сопряжения с блоком «железная дорога Север КР – Юг КР». Синергетический эффект от реализации обоих блоков позволит осуществить прорыв в социально-экономическом развитии Кыргызстана в ближайшее десятилетие, за счет вывода регионов КР из транспортной ж/д изоляции, и создания проложенной железной дорогой ключевого условия для размещения в них рентабельных производств всех секторов экономики (горнодобывающей, перерабатывающей, сельско-хозяйственной и др.). Амбициозные проекты по производству вагонов, тепловозов, рельс и целого списка различной машиностроительной продукции в Казахстане получают реальный рынок сбыта, причем при определенных условиях можно довести совместную долю производителей двух стран до 80-90% в освоении капитальных средств при строительстве железной дороги Чуй-Фергана. ФНБ «Самрук-Казына» и банки второго уровня получают возможность для финансирования крупного инфраструктурного проекта с высоким мультипликативным эффектом и это помимо стратегических выигрышей по реализации горнодобывающих и энергометаллургических проектов.

Таким образом, альтернативная повестка дня позволит говорить о потенциальном прорыве в отношениях двух стран, где геополитические амбиции Казахстана оптимально проецируются на стратегические вызовы Кыргызстана в условиях определения курса на ближайшие десятилетия.

Кубатбек Рахимов, Астана-Минск-Москва-Бишкек

Независимый эксперт по инфраструктурным проектам Центральной Евразии

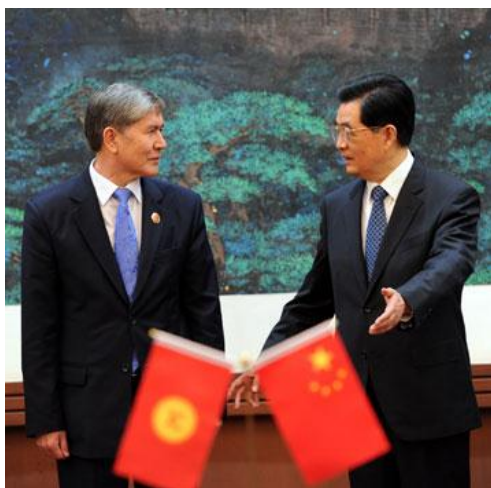
Кратко об авторе:

Родился в 1970 году в г. Фрунзе Киргизской ССР. Закончил Белорусский государственный университет по специальности «политэкономия». В 2000-2001 годах возглавлял представительство железных дорог Казахстана («Казахстан темир жолы») в Восточной Европе. В 2002 году был советником министра транспорта и коммуникаций Казахстана – и.о. начальника управления транзитной политики. Имеет степень МВА. В настоящий момент является магистрантом Академии управления при Президенте РБ по специальности «государственно-частное партнерство», Минск и докторантом в Международном университете Кыргызстана по теме диссертации «Формирование Центральноазиатского железнодорожного кольца».

Источник www.pr.kg

Киргизия ударит по России китайской колеей.

Не получив денег в Москве, Бишкек развернулся к Пекину



Алмазбек Атамбаев и Ху Цзиньтао открывают новую страницу в истории Центральной Азии.

Фото с официального сайта президента Киргизии

Первый вице-премьер-министр Киргизии Аалы Карашев на заседании межправительственной китайско-киргизской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, которое завершилось вчера в Пекине, предложил форсировать реализацию проекта строительства железной дороги Китай–Киргизия–Узбекистан

(ККУЖД), а также открыть в республике филиалы крупных китайских банков. Эксперты считают: если дорога будет построена, она поставит крест на военном, экономическом и культурном присутствии России в Киргизии. По их мнению, дорога может угрожать безопасности РФ.

Проект строительства железной дороги из Китая в Узбекистан через территорию Киргизии обсуждается с середины 90-х годов. Однако с мертвой точки де-

ло сдвинулось недавно, когда между правительствами Киргизии и Китая была достигнута договоренность в формате «инвестиции в обмен на ресурсы». Эта схема предполагает передачу месторождений полезных ископаемых в качестве вклада Киргизии в уставной капитал совместного предприятия по строительству железной дороги. Такое неоднозначное предложение было воспринято в Киргизии двойственно. Президент Алмазбек Атамбаев заявил, что «за теми политиками, которые выступают против строительства данной железной дороги, стоят интересы некоторых государств».

«У нас должна быть эта железная дорога. Когда она будет построена и будут связаны север и юг страны, тогда Киргизия будет единой. Председатель КНР Ху Цзиньтао одобрил этот проект. Узбекистан, я думаю, тоже должен одобрить. Его необходимо реализовать в ближайшие 4–5 лет. Нам необходимо брать деньги в долг под конкретные проекты, такие как подстанция и железная дорога, и после реализации данных проектов экономика будет развиваться, и мы сможем в кратчайшие сроки отдать кредиты», – сказал он.

Под «некоторыми государствами», по мнению руководителя службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александра Собянина, президент Атамбаев имел в виду Россию. «Атамбаев указал вежливо и дипломатично на те группы общественности, которые не хотят плевать на союзника – Россию. Те документы, которые подписывает киргизская власть, преступны. Китай получает железную дорогу в обмен на серебро, алюминий, медь, уголь Киргизии. При этом обеспечивает свою безопасность с запада. Для этого Пекину нужна железная дорога к Узбекистану с выходом на Андижан – именно в Андижане заканчивалась основная железнодорожная сеть Советского Союза. Самая надежная из дошедших до наших дней», – сказал «НГ» эксперт.

При этом Собянин обратил внимание на официальное название этого проекта. «В китайском варианте она фигурирует под названием китайско-узбекская железная дорога, и не предполагается никакого соединения юга и севера Киргизии. Речь идет о соединении западной столицы Синьцзян-Уйгурского автономного округа Кашгара с узбекским Андижаном», – сказал Собянин. И только в Бишкеке ее называют китайско-киргизско-узбекской.

Ключевым является вопрос о том, какой стандарт железнодорожной колеи будет выбран для этой дороги. Дело в том, что Поднебесная настаивала на том, чтобы дорога имела европейскую ширину колеи – 1435 мм, в то время как российский стандарт, общий для всех постсоветских государств, а также для Словакии, Финляндии, частично Афганистана и Ирана – 1520 мм. «Бишкек в своей внутрикиргизской возне может нанести непоправимый ущерб безопасности России. Причем не интересам России в Центральной Азии. Колея 1435 резко ухудшит ситуацию с обеспечением национальной безопасности в Сибири, Поволжье и на Урале. Если появляется китайская колея, то автоматически появляются китайская безопасность, китайские военные. Это не вопрос киргизско-российских отношений, это вопрос будущего самой России», – считает Собянин. По его словам, если сценарий строительства будет реализован, то эшелоны

с китайскими войсками могут оказаться у границ Узбекистана спустя 3–4 часа после пересечения киргизской границы. В дальнейшем эта китайская дорога становится частью европейских проектов железных дорог из Китая в Европу через Иран и Турцию, в обход России.

Эксперт по инфраструктурным проектам Центральной Евразии Кубатбек Рахимов видит выход из сложившейся ситуации в строительстве альтернативной дороги Чуй–Фергана, которая свяжет Сибирь с Ферганской долиной через Казахстан, северную и южную Киргизию с замыканием в том же Андижане. Этот проект действительно «сшивает» Киргизию. Более того, за эту дорогу не придется расплачиваться будущим поколениям киргизов, поскольку, как пояснил эксперт, она «здесь и сейчас соединит экономику нынешней Киргизии с экономикой нынешней России». «Мультипликативный эффект от строительства этой дороги только для аграриев, которые смогут выйти на рынки Урала, Сибири, Центрального Казахстана, покроет половину стоимости возведения дороги в сжатые сроки», – сказал «НГ» Рахимов.

По оценкам специалистов, реализация этого проекта потянет примерно на 2 млрд. долл. Эта дорога может стать первой совместной крупной реализацией проекта Внешэкономбанка России, Евразийского банка Развития, Банка развития Казахстана, а также ряда других заинтересованных государственных банков стран ЕврАзЭС и ТС. «Но дорога Чуй–Фергана требует отношения к России не как к экономическому союзнику, а как к постоянному военному и политическому союзнику, которого нельзя предавать, с которым нельзя хитрить, пытаюсь за ее спиной продать собственную страну Китаю», – уточнил Кубатбек Рахимов. Эксперт полагает, что с геополитической точки зрения эффективнее вести строительство из Казахстана через территорию Киргизии в направлении Узбекистана и Таджикистана.

По мнению казахстанского политолога Марата Шибутова, «попытка обманом, хитростью и политическим напором ускорить через парламент и правительство Киргизии строительство ККУЖД может привести к ряду последствий. Прежде всего к политическому кризису в самой Киргизии с отставкой кабинета министров Омурбека Бабанова. Во-вторых, без участия «Казахстанских железных дорог», госкомпаний и госбанков Казахстана ни один железнодорожный проект не состоится. «И наконец, вопрос железнодорожной колеи не может рассматриваться только в бизнес-плоскости. Это вопрос целостности и безопасности государств, которые подписались под договорами ОДКБ, ТС и ЕС», – сказал «НГ» Марат Шибутов.

Опубликовано в «Независимой Газете»

от 03.08.2012

www.ng.ru

Китай и США совместно выдавливают Россию из Средней Азии

Эксперт в области инфраструктурных проектов Кубат Рахимов.

Визит Роберта Блейка в страны Средней Азии в августе 2012 года носит знаковый характер и является подтверждением того, что США считает данный регион одним из приоритетных в реализации своих целей. С другой стороны, внимание американских чиновников льстит лидерам стран региона, как объектам большой геополитики. И не только льстит, но и обещает быстрые и легкие дивиденды. Об этом в интервью корреспонденту **ИА REGNUM** заявил эксперт в области инфраструктурных проектов Кубат Рахимов.

По его мнению, «военно-промышленный комплекс США усиливает свои позиции. Вне зависимости от того, кто находится у власти – демократы или республиканцы, лобби оружейников и военных будет стабильно мощным. Фактически экономика США может развиваться только при условии внешних войн и стерилизации огромной денежной массы через массированное производство средств уничтожения. И сопутствующих ресурсов – начиная от логистики армейских памперсов до военных спутников. Это мега-бизнес, и он требует новых рынков, то есть – региональных войн. Америке не нужна победа, ей нужна война как таковая, желательно локальная и длительная». «Многие политологи и футурологи ошибочно противопоставляют США и Китай, по крайней мере, в ближайшие 20-30 лет. Сейчас иная картина – степень взаимозависимости двух стран колоссальная. Китай построил капитализм по американскому сценарию образца XIX века. Рынок сбыта №1 для китайских товаров это США. Китай вынужден взамен держать свои золотовалютные резервы в американских облигациях, а это почти два триллиона долларов. Вся экспортная логистика Китая завязана на приоритетное обеспечение нужд североамериканского рынка. Самое большое количество иностранных студентов в американских университетах из Китая», – отмечает эксперт.

Он уверен, что если говорить о политике США и Китая в Средней Азии есть факты согласования и взаимодополнения действий обеих сторон. В первую очередь, речь идет о выдавливании России из региона. Во вторую очередь, нейтрализация интересов третьих сторон. Выдавлив Россию, обе сверхдержавы смогут “сообразить на двоих”.

В свое время один американский дипломат сказал, – рассказывает Рахимов, – что Америка финансирует интеллект в Средней Азии, де-факто формируя слой апологетов, а Китай инвестирует в физическую инфраструктуру. Но это не мешает обеим сторонам пользоваться плодами трудов друг друга. Американские военные логисты смело включают в свои маршруты те автомобильные и железные дороги в регионе, которые финансируются Китаем и подконтрольным ему Азиатским банком развития.

Вместе с тем, “Китай также заинтересован в нагнетании обстановки в Средней Азии, как это ни парадоксально. В мутной воде всегда легче ловить свою рыбу. Во-первых, это позволяет оправдывать жесткость мер по отношению к уйгур-

ским сепаратистам и/или их пособников в регионе. Это же обстоятельство в нужный момент можно использовать как обоснованием защиты интересов за пределами Китая. Во-вторых, милитаризация Китая налицо, а ружье на стене всегда требует своего выстрела. Не исключено, что ВПК Китая также жаждет апробировать на практике свой накопленный потенциал. Отработка жестких сценариев нужна и действующей армии КНР, не имеющей опыта реальных боевых действий с времен военных столкновений с Вьетнамом” – убежден Рахимов. Он подчеркивает, что “логика войны всегда парадоксальна и часто не совпадает с логикой пацифистского подхода. Не исключая, что резкая милитаризация Средней Азии на руку всем, включая Россию, по сей день ностальгирующей по понятным и простым методам решений накопившихся вопросов. Более того, логика Большой Игры не исключает конфликтов даже между союзниками по блокам и союзам”.

На мой взгляд, – говорит эксперт, – последние высказывания Блейка – проявление влияния сил, которые давно желают побряцать оружием. Мир давно в фазе, когда надо выпускать пар. Две иракские компании, две афганские, множество тлеющих, но тем не менее, кровопролитных конфликтов в разных частях света, подтверждают этот тезис. В этом контексте из Узбекистана делают Пакистан №2, а новым Афганистаном может стать любая из сопредельных стран Средней Азии.

Между тем, по данным Кубата Рахимова, “сегодняшняя афганская армия – это Франкенштейн. Вооружения и неплохо обученная, она может уйти с решения внутренних проблем на маленькие победоносные войны с соседями. 270000 абреков с сотней баз по стране и кучей оружия от натовских друзей могут пойти хоть на Север, хоть на Восток или Запад. Этот момент практически не обсуждается аналитиками, а зря”. Более того, “заявления Блейка имеют огромную пользу для России и в определенной степени для Казахстана. Спящий медведь может услышать только громкий звук. Или почувствовать хороший пинок. В данном случае есть шанс на то, что российская политика “сосредоточения для сосредоточения” все же получит импульс для реальных шагов в направлении “сицилианской защиты” своих интересов в регионе” – заключил Кубат Рахимов.

Источник www.regnum.ru

Strabismus et myopia или о косоглазии одних и близорукости других.

На днях средства массовой информации Кыргызской Республики объявили о продолжении работ китайскими компаниями по проведению полевых исследований для проработки маршрута прохождения Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги.

Понятно, что новости по данной теме не сходили с лент новостей местных изданий, пока премьером был откровенный и рьяный лоббист данного проекта г-н

Бабанов. Но после визита в Киргизию президента РФ В.В.Путина в третьей декаде сентября сего года эта тема была буквально сметена и, казалось, что уничтожена. Тема железной дороги из Китая в Узбекистан потускла на фоне гипероптимизма, связанного с резким разворотом Киргизии в сторону России – договоренности по строительству гидроэлектростанций, беспрецедентное списание долгов Киргизии перед Россией, создание объединенной российской военной базы. Создавалось впечатление, что у сегодняшних властных элит в Кыргызстане просто не будет подниматься рука на откровенно антироссийские и антиказахстанские проекты с учетом твердого намерения вступить в Таможенный Союз/ Единое Экономическое Пространство/ Евразийский Союз. Ан нет. Китайско-Киргизско-Узбекская железная дорога (ККУЖД) - очередная реинкарнация проекта ТРАСЕКА, но больше, так сказать, с китайским содержанием.

Немного вернемся к исходной позиции, так как немногие читатели в курсе всех перипетий по данной теме.

Проект строительства железной дороги из Китая в Узбекистан кратчайшим маршрутом через Киргизию был озвучен в середине девяностых годов прошлого столетия. Все три стороны бодро начали обсуждать данный проект, была создана трехсторонняя комиссия, но первоначальный оптимизм быстро сошел на нет. Узбекистан стал закрываться от своих соседей, в Таджикистане бушевала гражданская война, киргизские элиты просто не имели никакого реального подхода к теме, а с открытием американской военной базы в Манасе вовсе смешали карты игроков. А китайцы прагматично модернизировали железнодорожный переход Достык (Казахстан) –Алашанькоу (Китай) и достаточно быстро обеспечили приличный грузопоток как в двустороннем сообщении, так и в транзитных перевозках Китай –Россия и Китай –Средняя Азия. Appetit приходит во время еды. Вот и китайские товарищи предложили построить железную дорогу Китай- Иран по территории Казахстана и Туркмении. Однако их ошибкой было лоббирование строительства дороги с узкой, европейской колеей 1435 мм. Понятно, что перегруз или смена колесных пар влияет на стоимость и скорость перевозок, но с другой стороны, Казахстан подписывал «бракоразводные» документы при распаде СССР. А там четко было указано на согласование таких щепетильных моментов в части инфраструктурных моментов. Благодарное восторжествовало, интересы национальной безопасности соблюдены, мнение России учтено. Проект узкоколейной трансказахстанской магистрали почил в бозе.

После этого китайская сторона сконцентрировалась на решении комплексного вопроса строительства железной дороги южнее ст. Достык от погранперехода Хоргос до станции Жетиген, которая фактически находится вблизи от экономической столицы Казахстана- Алматы. Стоимость строительства 293 км была оценена почти в 1 млрд. \$. Параллельно был запущен проект строительства современной многополосной автомобильной трассы «Западный Китай – Западная Европа» стоимостью почти 4 млрд. \$. Надо отдать должное прагматичности казахстанской стороны, которая оба этих проекта всемерно поддержала. Желез-

ную дорогу Хоргос – Жетиген построили, автомобильную трассу закончат в ближайшие год-два.

Возвращаемся к нашим киргизским делам. Самое главное отличие проекта ККУЖД от казахстанских проектов заключается в том, что сам Кыргызстан не имеет и десятой части возможных рычагов воздействия как у Казахстана на Китай. Союзнические обязательства Казахстана перед Россией реально исполняются, при этом двусторонняя торговля Казахстана с Китаем продолжает поражать своими темпами роста.

А Киргизия, изгнав двух президентов за неполные десять лет, перманентно находится в политической турбулентности и, имея на территории страны американскую базу и российские военные объекты, по сути, является классическим примером объекта, а не субъекта геополитики. Попытки вести свою игру без учета интересов основных игроков в регионе рано или поздно возвращаются бумерангом. Двухличная игра Бакиева в 2010 году собственно и привела его к бесславному концу как политика. При чем здесь проект строительства железной дороги из Китая в Узбекистан? Сторонники данного проекта постоянно твердят о выходе Кыргызстана из транспортного тупика, прямого выхода к Тихому океану, превращении страны в транспортно-логистический хаб для всей Центральной Азии и т.п., и т.д.

Увы, все от лукавого. Попробую кратко по пунктам дать разъяснение.

1. Киргизия не в тупике. Развитый Север страны имеет прямой железнодорожный выход на сети Казахстана, а через них на два жд перехода на Китай – Достык и Хоргос. Через Турксиб есть прямой выход на Транссиб и далее в Японию, Южную Корею и США. Также через Казахстан грузы и пассажиры могут попасть в европейскую часть России и собственно Европу. Юг Киргизии имеет железнодорожное сообщение с Узбекистаном и через Ферганскую долину также выходит на Казахстан с теми же вариантами выхода в Азию и Европу, как было ранее написано.
2. Киргизия действительно нуждается в строительстве своей железнодорожной сети, сейчас общая протяженность порядка 428 км. Но приоритет на самом деле другой – это соединение Севера и Юга страны вкупе с разработкой месторождений полезных ископаемых. А их в Киргизии достаточно: железная руда, алюминиевое сырье, редкоземельные металлы, уран, уголь.
3. Отношения с Узбекистаном всегда были непростыми и прокладывать железную дорогу в сторону своего соперника по региону глупо. Ибо прямой выход Узбекистана в Китай только его усилит, а после угроз применения (по сути) военной силы в случае строительства крупных гидроэлектростанций в Киргизии и Таджикистане, продвижение проекта ККУЖД в интересах Узбекистана вообще непонятно с точки зрения национальной безопасности Кыргызстана.
4. Китай в случае воплощения ККУЖД обещает, но не гарантирует Киргизии соединить Север и Юг страны, точнее говоря, экономически разви-

тые части. Это заложено вторым этапом, но только после полного завершения первого этапа – широтной железной дороги кратчайшим путем в Ферганскую долину. Тем самым Киргизия попадает в зависимость от могущественного восточного соседа и, более того, усиливает дезинтеграцию страны на северную и южную части.

5. Китай получает выход в Ферганскую долину, а это по умолчанию вызовет эскалацию напряженности и без того в сложном регионе. Цена вопроса – доступ к месторождениям полезным ископаемым, обеспечение экономической экспансии, а в дальнейшем – и военной.
6. Попытка создать южную ветвь Трансазиатской железнодорожной магистрали удивительным образом совпадает с возможными маршрутами приснопамятного проекта ТРАСЕКА. Эта «ось нестабильности» от Балкан до Синьцзяня создавалась против российских геополитических и геоэкономических интересов в Закавказье, на Каспии и Центральной Азии в целом. И тем более удивительно, что маршрут ККУЖД совпадает с ТРАСЕКА. Значит, что США и Китай... совместно выдавливают Россию из региона!

Подытожим.

Воплощение в жизнь строительства каскада Верхне-Нарынских ГЭС и мощной Камбаратинской ГЭС прямо связано с жизненными интересами России в Средней Азии. Создание объединенной российской военной базы в Киргизии является неким «железным обручем» на комплексе двусторонних российско – киргизских договоренностей. Предстоящее вступление Киргизии в Таможенный Союз/Единое Экономическое Пространство/ Евразийский Союз почти не подвергается сомнению. Но тогда встает вопрос *strabismus et myopia* – кто страдает косоглазием, а кто – близорукостью. Речь идет о коррекции курса Киргизии по иным заявленным крупным инфраструктурным проектам. Если Китайско-Киргизско-Узбекская железная дорога прямо противоречит интересам России и Казахстана и, собственно, дает неоднозначные решения для самого Кыргызстана, то стоит ли пассивно наблюдать за попытками реализации такого проекта? Да, Кыргызстан нуждается в строительстве железной дороги, соединяющей север и юг страны, но не такой ценой. Россия и Казахстан вполне могут помочь в решении данного вопроса, но не ценой потери своих геополитических и геоэкономических интересов в Средней Азии.

<http://www.iarex.ru/articles/31287.html>

Не стройте большие крепостей, стройте железные дороги.

Альфред фон Шлиффен.

Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии. Возвращение России.

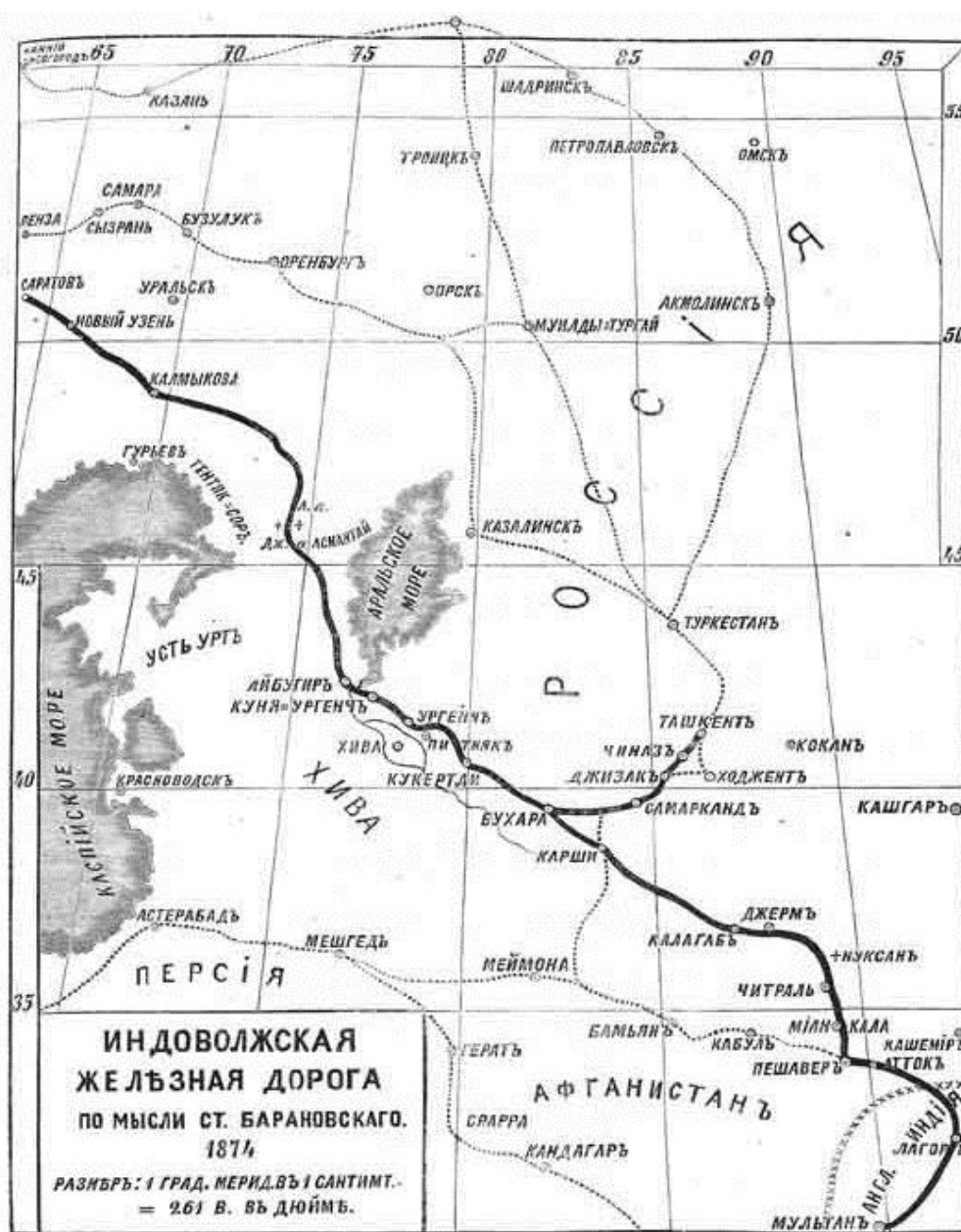
Вся история Евразийского континента есть суть взаимодействие империй. А любая империя построена прежде всего на инфраномике. Под этим термином подразумевается то, что любое региональное экономическое объединение государств построено в первую очередь на инфраструктуре. Особенно это актуально на данном этапе построения будущего Евразийского Союза.

Продвижение Российской империи в Центральную Азию имело хороший стимул, точнее раздражитель. Это активность Британской Короны, которая практически сразу (по историческим меркам) так или иначе не просто «метила» территорию, а четко и системно обеспечивала военную логистику в интересующих регионах и закладывала условия для устойчивого экономического присутствия. В данном случае, речь идет о Британской Индии, Персии. В свою очередь, Российская Империя и потом уже Советский Союз в своем освоении пространства Центральной Азии особый упор делали именно на строительство железных дорог. В частности, постройка знаменитой Закаспийской железной дороги от восточного побережья Каспия до центра региона (от Красноводска до Ташкента и далее в Ферганскую долину 2192 км), а затем от Оренбурга до Ташкента (1668 км) были значимыми инфраструктурными проектами империи в регионе и позволили соединить регион со всей сетью железных дорог России. В советские годы Турксиб выполнил важнейшую роль соединения кратчайшим путем Средней Азии с Уралом и Сибирью, одновременно выполняя роль катализатора индустриализации на всем протяжении маршрута. Фактически подъем всего среднеазиатского региона и Казахстана во многом связан именно с масштабным строительством железных дорог. В совокупности все железные дороги Средней Азии и Казахстана составляют более 21.000 км путей! Если в среднем взять среднюю стоимость по сегодняшним ценам за 1 км порядка 2 млн. долл. США, то Российская империя/ Советский Союз за 150 лет только в железнодорожную отрасль региона инвестировали порядка 42 млрд. «сегодняшних» долл. США. Впечатляет.

Формирование единого народнохозяйственного комплекса СССР не ставило приоритетом развитие транзитных перевозок для третьих стран. Поэтому все новые железные дороги замыкались на существующей сети и выполняли функцию обеспечения разработки месторождений полезных ископаемых и индустриализации территорий, а также обеспечивали военно-логистический аспект. Приоритет развития над транзитом до сих пор является, по большому счету, парадигмой для железных дорог России в отличие от нынешних элит в новых независимых республиках. Многие видят в приоритете транзитных перевозок «волшебную палочку», которая автоматически поднимет экономику данных

стран. Отдавая должное важности транзитного потенциала и доходов от его использования, все же надо отметить риски для стран, имеющих слабое положение в геополитическом и геоэкономическом плане. Быть субъектом и объектом геополитики – это, извините, две больших разницы.

При всем этом, Россия смогла осуществить глобальный широтный проект – Транссиб. Однако на южном направлении не все получилось так, как хотелось бы. Опять же во многом по результатам передела Центральной Азии в рамках так называемой Большой Игры. Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история железнодорожного строительства вообще" — отмечал в 1925 году востоковед М.Л. Павлович — и приводит ссылку на брошюру, написанную в 1830 г. Перейрой с проектом железнодорожного пути в Индию.



Проект Индо-Волжской железной дороги

В 1874 году был опубликован замысел постройки Индо-Волжской железной дороги от Саратова к Индии. Автор проекта Степан Иванович Барановский писал: "Индо-Волжская железная дорога окажет громадное влияние на всю Россию, возвеличив ее и возвысив ее торговое значение. Теперь мы, для своих торговых сношений с Ост Индией, пользуемся еще посредничеством Англии и Голландии; тогда же наоборот — Великобритания и Нидерланды будут со своими владениями, омываемыми Индийским океаном, сноситься через Россию — прямым, ближайшим, скорейшим, удобнейшим и безопаснейшим путем по железной дороге через Саратов на Волге и Аттоке на Инде". После 1917 года соединять британские владения с Европой через среднеазиатские советские республики уже было не в интересах СССР. В установившемся биполярном мире государственная граница СССР фактически перекрыла трансконтинентальные проекты и древнейшие торговые пути по своей южной части — Казахстану, Средней Азии и Закавказью.

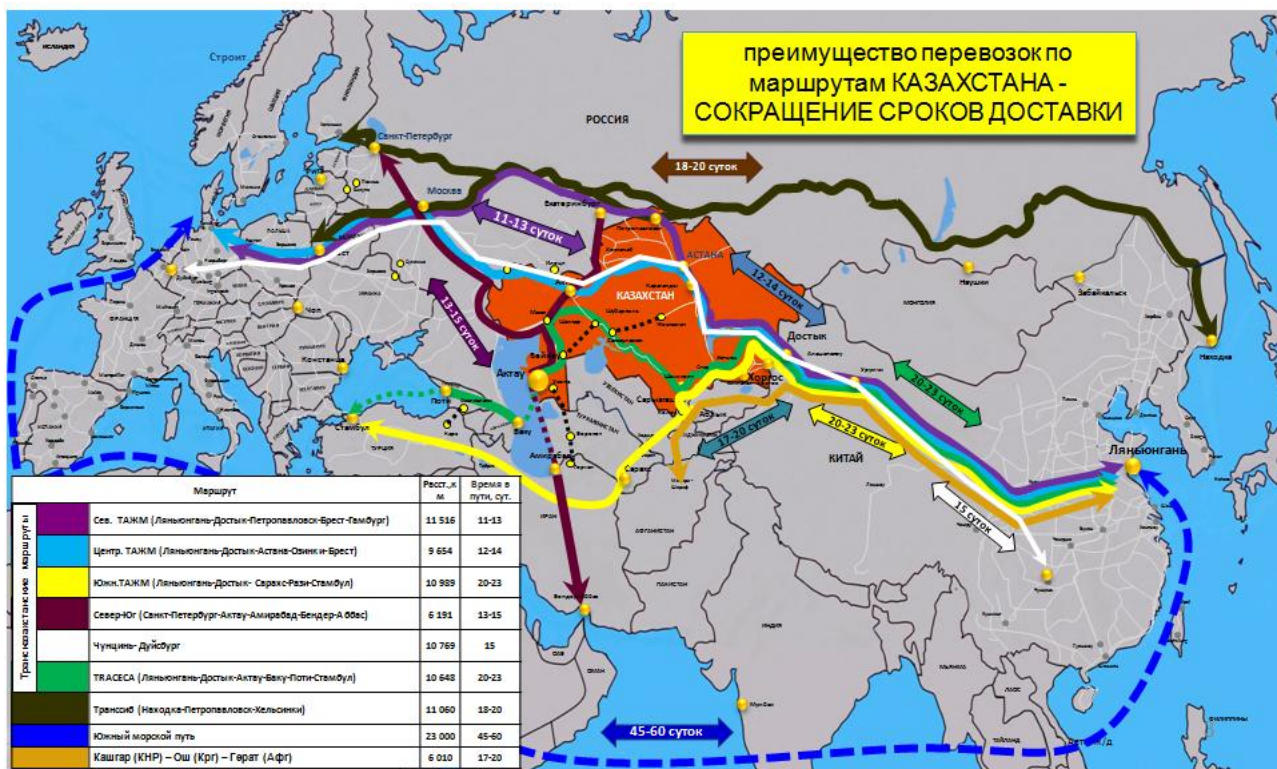


Маршруты Шелкового Пути

То есть Россия поставила мифу о Шелковом пути надгробный памятник. На самом деле, Шелковый путь был похоронен ранее, за несколько веков до этого, когда заработали эффективные, безопасные и дешевые морские коммуникации между Азией и Европой. А Россия просто добила этот обветшавший проект и четко обозначила меридиональный характер своей политики в Центральной Азии. Поэтому основной удар сейчас соперники делают именно по направлению реанимации Шелкового пути - называя его по-разному, даже в англоязычных версиях - Silk Way, иногда Silk Road. Удачный пример ТАЖМ - ТрансАзиатской железнодорожной магистрали (модернизированная советская желез-

ная дорога от китайской границы до станции Актогай с разветвлением на север до границы с Россией и на юг, в сторону Алма-Аты и Чимкента) не оправдал себя именно в транзитном плане. По злосчастному проекту ТРАСЕКА коррумпировано де-факто несколько поколений транспортных чиновников десятка стран. Шелковый Путь, по сути, это сказка-миф, в основе которой лежал древнеисторический транзитный коридор, проигравший иным способам доставки грузов.

Но теперь Шелковый Путь поднят как флаг перераспределения сфер влияния в регионе. Первое, на что делают упор апологеты Шелкового Пути / Нового Шелкового Пути – это «восстановление исторической правды». Мол, путь был, ваша «конкретная территория - бывшая советская республика – ныне независимая страна» на этом зарабатывала, есть исторические и литературные подтверждения этому. Второе - этот путь имеет право на жизнь в сегодняшнем мире и не надо оглядываться на последние полтора-два века нахождения в Российской империи/ СССР. Третье – инвестиции, их обещание и реальное выделение под строительство новых инфраструктурных и модернизацию существующих.



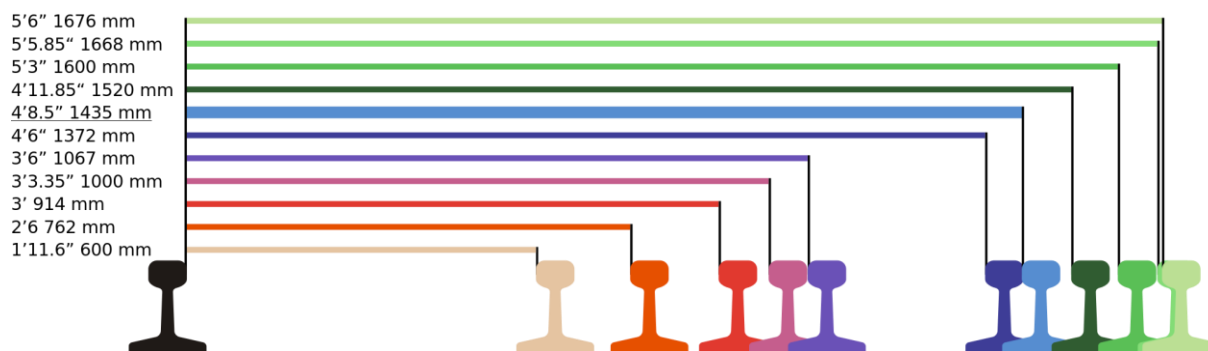
Позиционирование казахстанских коридоров как Шелкового Пути

В наш нефтегазовый век основной приоритет у всех игроков – месторождения углеводородов в регионе. Точнее, прямой контроль над ними и участие в трубопроводных проектах для экспорта. Кстати, все прозападные и прокитайские проекты сделаны под конкретным углом – экспорт только сырья. За 20 лет в странах Центральной Азии не построено ни одного нового НПЗ, не считая проектов по модернизации «советских» НПЗ и строительства «странного» Кара-Балтинского НПЗ в Кыргызстане, основная задача которого - реэкспорт казах-

станской нефти по несуществующему пока проекту казахстанско-кыргызстанско-китайского нефтепровода.

Итак, кто основной игрок по инфраструктурным проектам в Центральной Азии? Однозначно, Китай. Во – первых, реанимация железнодорожного перехода Дружба (Достык) – Алашанькоу (название местности Алатаушанкоу в другой версии). Это был мощный прорыв для китайцев, так как грандиозные планы по освоению Запада Китая («Сибу да кайфа» или Go West в англосаксонском написании) требовали точки входа в новые независимые страны региона. Пошло дешевое углеводородное сырье, руда, металлолом. Обратное - товары народного потребления и различное оборудование для зарождающегося малого и среднего бизнеса. Сейчас Китай смог пробить еще более внушительное «окно» - мощный логистический узел Хоргос –Коргас значительно южнее Достык –Алашанькоу дал возможность одновременно заводить товарную массу взамен сырья как по железной дороге, так и по современной многополосной автотрассе Западный Китай –Западная Европа. Для железнодорожного прорыва китайская сторона пошла на строительство железной дороги Коргас- Жетиген протяженностью 293 км, что позволило выпрямить транспортное плечо от экономических и логистических центров Синьцзяня до Алматы (Жетиген, по сути, это станция в непосредственной близости от «экономической» столицы Казахстана). Далее существующая сетка железных и автомобильных дорог позволяет эффективно «проталкивать» китайскую товарную массу по всей территории Казахстана и среднеазиатских республик, имея гарантированную обратную сырьевую погрузку. В обоих случаях, Казахстан смог отстоять, не без колебаний, широкую колею 1520 мм против предложений построить «европейскую» колею 1435 мм для унификации с китайскими железными дорогами в целях экономии средств и времени на смену колесных пар. Был момент, когда Казахстан был готов строить «узкоколейку» от Китая до Ирана, где тоже используется «стефенсоновский» стандарт 1435 мм и в этом случае грузовые и пассажирские составы без смены колесных пар могли идти от Тихого океана до Персидского залива. Но осознание геополитических рисков и, особенно, военно-логистической составляющей, не дали возможности осуществиться данному антироссийскому проекту. Сохранение «русской» колеи 1520 мм было, кстати, прописано в «бракоразводных» документах при распаде СССР и, не зря, судя по этому прецеденту.

Этой теме уделим особое внимание, ибо технические стандарты не всегда являются узкотехническими. Китай при поддержке западных стран все эти 20 лет ведет четкую и системную борьбу за применение своих или т.н. международных стандартов в тех или иных отраслях. Противостояние широкой и узкой колеи всегда имело геополитический, точнее военно-логистический аспект. Около 60% мировых железных дорог используют "стефенсоновский" (европейский) стандарт колеи — 1435 мм, в т.ч. Китай, Иран, Евросоюз. Россия, страны СНГ, Финляндия и Монголия используют российский стандарт - 1520 мм. Ряд бывших колоний Великобритании, в частности, Индия и Пакистан, используют еще более широкую колею - 1676 мм.



Различная колея железных дорог

Показателен пример борьбы за строительство Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги. Помимо проблемы колеи (на мой взгляд, предлагаемой в проекте ККУЖД наиболее проигрышно для Киргизии, в схеме смены колесных пар далеко вглубь территории Кыргызстана) существует более серьезные вопросы получения контроля со стороны китайских государственных компаний над важнейшими месторождениями в Киргизии. Речь идет о разведанных в советские годы залежах железной руды, нефелиновых сиенитов (сырья для алюминиевой промышленности), золота и т.п. Это помимо выхода Китая сухопутным путем на Иран, минуя Казахстан как геополитического союзника России в регионе.

Проект Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороги (ККУЖД, SKU railway) раздражает Казахстан и Россию, но совершенно по разным причинам. Строительство железной дороги из Китая в Узбекистан резко увеличит срок окупаемости казахстанского проекта Хоргос-Жетиген, так как грузы для почти 12 млн. жителей Ферганской долины и, соответственно, экспорт из региона (хлопок, руда, металлолом и др.) уйдут на этот маршрут, не считая потери ряда транзитных грузов. Для России важно другое – китайско-кыргызско-узбекский проект резко нарушает геополитический баланс сил в регионе. Там, где возможность использовать рычаги воздействия (включая, собственно, железнодорожные маршруты через Казахстан как союзника), их надо использовать. Резко негативная позиция Узбекистана по гидроэнергетическим проектам России в Киргизии и Таджикистане, а также уверенность Китая в последовательном экономическом аншлюсе стран Средней Азии весьма опасны для России и ее позиций в регионе в целом. Единственный путь – «сицилианская защита», а именно предложение альтернативных проектов на максимально выгодных условиях с военно-инфраструктурной точки зрения.

Таким образом, можно говорить о проактивной политике России только в двух странах Средней Азии – Киргизии и Таджикистане. Туркменистан придерживается традиционного нейтралитета, правда, с любопытством и определенной открытостью. В Туркмении, касательно транспорта, необходимо усилить лоббистские усилия по преодолению препятствий в строительстве российско-казахстанско-турменско-иранской железной дороги по восточному побережью

Каспия. Военную базу РФ или ОДКБ открыть там не светит в ближайшие годы. Хотя, кто же знает своенравные туркменские элиты...

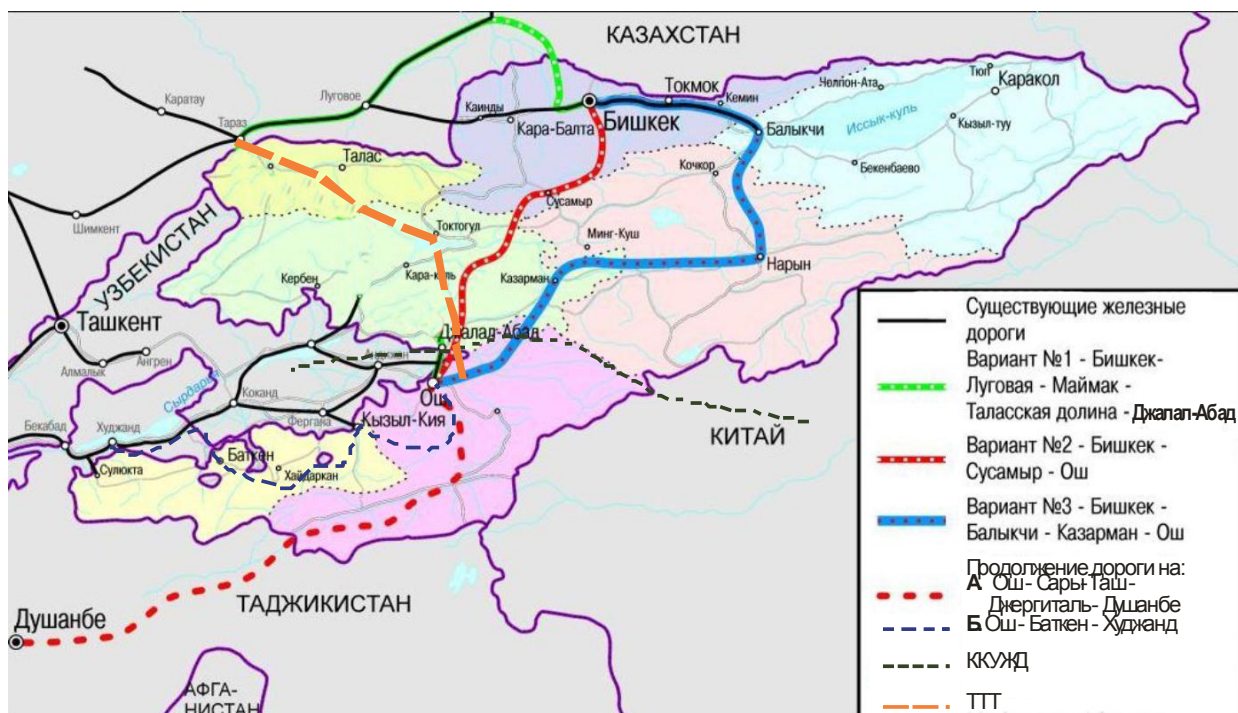
Железнодорожный коридор через Киргизию мог бы стать конкурентом для казахстанского и российского трансконтинентальных коридоров



ККУЖД как конкурент российским и казахстанским коридорам

По Узбекистану картина еще сложнее. По многим параметрам это региональный лидер. В первую очередь, по численности населения и армии соответственно. При сохранении традиционной ориентации на сельскохозяйственную монокультуру (хлопок) с большим потреблением воды и высоких потерях при испарении Узбекистан становится антагонистом по отношению к двум горным странам-соседям. Остается одно из двух – либо помочь Узбекистану в реформе аграрного сектора, уменьшить потери на испарение через строительство закрытых каналов/ водотрубопроводов, забрать на российский рынок труда еще 5-6 млн. жителей РУз, либо довести до полного воплощения гидротехнические сооружения в Киргизии и Таджикистане, одновременно усилив военное и экономическое присутствие в регионе при усилении внешнего давления на Узбекистан. À la guerre comme à la guerre. Третий вариант – «само рассосется». Этот сценарий тоже не исключен, но он связан со сменой не просто Ислама Каримова, а целого пласта узбекской властной элиты. Но третий вариант чреват латентностью противоречивых процессов и может оказаться опасным для России.

Поэтому интересным может оказаться вариант синергии двух, казалось бы, не очень связанных между собой проектов. Это строительство Камбаратинской ГЭС -1 и каскада Верхне-Нарынских ГЭС в Киргизии и прокладка меридиональной казахстанско-киргизско-таджикской железной дороги (в экспертном сообществе также называют эту дорогу как железная дорога «Чуй-Фергана» (ЖДЧФ), транскиргизская железнодорожная магистраль Север КР-Юг КР).



Маршруты транскиргизской железной дороги Чуй-Фергана

В случае продолжения Узбекистаном противодействия строительству ГЭС, Кыргызстану, во избежание санкций со стороны Ташкента в виде перекрытий железных дорог, ЛЭП и газопровода, уже применяемым им против Таджикистана, более эффективно будет продолжить строительство ж/д на юг Кыргызстана, таким образом, южные и внутренние горные регионы КР выведутся из транспортной изоляции. Позитивный мультипликативный эффект для всех отраслей экономики и регионов Кыргызстана от соединения пока еще дезинтегрированных участков ж/д линий внутри республики превзойдет любые из рассматриваемых и действующих инвестиций в отдельно взятые предприятия в КР.

Скорее всего, наиболее интересное для российской стороны в этом случае – рассмотреть возможность применения формулы "два в одном" и использовать часть бюджета строительства ГЭС (Камбар-Ата и Верхне-Нарынский каскад) для строительства железнодорожных веток к строящимся ГЭС с последующим продолжением железной дороги до Жалал-Абада/ Оша с выходом на Баткенскую область и далее, на третьем этапе, в Согдийскую область Таджикистана.

ГЭС, тем более находящиеся в 200 км и более от ближайших ж/д станций, даже в случае их успешной постройки, не смогут обладать той степенью влияния,

которую способна оказать железная дорога, которая во всем мире всегда была «локомотивом» развития тех регионов, через которые прокладывалась железнодорожные магистрали.

Возможные этапы строительства железной дороги Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан:

1. Строительство железной дороги из Казахстана «ЗТ» Тараз – Талас – Токтогул. От Тараза (б.Джамбул) есть участок до ст. Маймак принадлежности «Казахстан Темир Жолы»/Казахстанские железные дороги на территории КР, далее направлением на Токтогул и строящуюся Камбаратинскую ГЭС-1 с возможными ответвлениями к наиболее интересным месторождениям. Параллельно необходимо изучить целесообразность строительства железной дороги от ст. Балыкчи до строящегося каскада Верхне-Нарынских ГЭС с ответвлениями до перспективных месторождений угля, железной руды и алюминиевого сырья (нефелиновых сиенитов) в Нарынской области.

2. Строительство участка далее на Джалал-Абад / Ош и соединение с существующей сетью железных дорог (участки бывшей Среднеазиатской железной дороги МПС СССР, выходящие на узбекские железные дороги). Таким образом, Кыргызстан впервые становится единой страной в плане полноценной транспортной инфраструктуры, соединив север и юг страны железной дорогой.

3. Строительство участка от Оша на Баткенскую область КР с дальнейшим выходом на Худжанд Согдийской области Таджикистана. Тем самым обеспечивается связь густонаселенных территорий Ферганской долины без полной зависимости от Узбекистана и, по большому счету, возможность вступления Таджикистана в Таможенный Союз/ Единое Экономическое Пространство/ Евразийский Союз. В настоящий момент Таджикистан обеспечил круглогодичное автомобильное сообщение между Душанбе и Худжандом после введения в эксплуатацию тоннеля Шахристан (протяженность 5 км) и за счет мультимодальных перевозок может также подключить свою южную часть к железнодорожной сети будущего Евразийского Союза в обход Узбекистана.

Фактически железнодорожная линия «ЗТ» Тараз – Талас – Токтогул выполняет очень важную роль – она соединяет существующую железнодорожную сеть Казахстана с каскадом «больших» киргизских ГЭС на реке Нарын. Это дает возможность «зачесть» стоимость логистических затрат по подвозу материалов и оборудования на строящуюся ГЭС за счет более дешевой перевозке по железной дороге, с одной стороны. А с другой – электрифицированная железная дорога сама по себе является крупным потребителем электроэнергии. Вести ЛЭП там, где её нет, вдоль железной дороги, также дешевле, нежели чем прокладывать в чистом поле. И самое главное – создается инфраструктура по разработке и первичной переработке полезных ископаемых в определенном радиусе от железной дороги/ГЭС. Это идеальная площадка для металлургов, так как можно

ставит ГОКи и просчитывать оптимальные варианты под электролизный завод или иные энергоемкие производства. В качестве примера - мощные залежи нефелиновых сиенитов (месторождение Сандык) позволяет при наличии дешевой электроэнергии и железной дороги смело выходить на рентабельное производство алюминия и обширного списка сопутствующей продукции. Не зря вокруг Сандыка (не зная тюркских языков и так понятно, что речь идет о Сундуке, то есть богатство здесь по умолчанию) вертится небезызвестный господин Пол Вулфовиц сотоварищи. Причем он смог собрать под свое крыло некое интернациональное братство, включая неназванные китайские и даже российские компании. Только вот они хотели подключиться в этом случае к Китайско-Киргизско-Узбекской железной дороге, а это автоматически снижает интерес собственно российского и казахстанского бизнеса (и государств, соответственно) по данным проектам.

В случае контроля над электроэнергией и железной дорогой со стороны евразийских союзников очевидным становится факт разработки месторождения и строительства Кыргызского электролизного завода («Калко» по аналогии с таджикским «Талко»).

Таким образом, совместное вхождение пула энергетиков, железнодорожников и металлургов будет в максимально эффективном взаимодействии. Это необходимо поддержать хорошо проработанным законом о государственно-частном партнерстве Кыргызской Республики, а также всемерно поддержать льготным и долгосрочным кредитованием по всем капиталоемким направлениям, а также разработать отдельную программу финансирования и поддержки субподрядчиков всех трех составляющих триады – железной дороги, ГЭС и металлургического производства.

В случае реализации строительства транскиргизской железнодорожной магистрали из Казахстана через Киргизию в Ферганскую долину, концессионер (построивший данный объект и осуществляющий его последующую эксплуатацию, владея им на праве собственности, срок действия которого будет исчисляться минимум в 50-100 лет), получит одновременно очень сильный рычаг влияния сразу на всю Ферганскую долину с населением более 12 млн. жителей. Возможность предоставления прямого железнодорожного выхода из транспортного Ферганского тупика до границы с Казахстаном, сделает даже «упертых» оппонентов более сговорчивыми и скорректирует их ориентацию в северном направлении.

Если нет, то рано или поздно, прокладку железной дороги к Ферганской долине сделает с востока Китай, который, в таком случае, безусловно, сориентирует политику стран региона и все минеральные ресурсы в ЦА – в своем направлении. Как показывает практика, Китай в таких случаях действует технично, жестко и прагматично, не оставляя выбора стране-партнеру, включая даже РФ и США.



Проекты транспортных коридоров CAREC

Налицо два сценария действий России в Средней Азии и проекция этих сценариев через инфраструктуру.

Первый сценарий – «Южная граница интересов России в регионе – южная граница Казахстана». Подход заключается в том, что страны Средней Азии рассматриваются как «антиталибское предполье», они не являются приоритетом в российской политике и требуют лишь точечных инвестиций и регулирования потоков мигрантов из этих стран в Россию. Данный подход имеет право на жизнь в условиях большого количества нерешенных проблем в самой РФ и, по большому счету, в Белоруссии и Казахстане.

Если брать географически и в военно-пограничном аспекте, то в этом действительно есть свой резон. Южная граница Казахстана проходит с запада на восток с Туркменией (379 км по данным «CIA factbook» и далее – автор), Узбекистаном (2203 км) и Киргизией (1224 км). Итого 3806 км общей «южной» монограницы стран Таможенного Союза/ЕЭП/ будущего «Евразийского Союза трех». Таджикистан имеет общую границу с Афганистаном 1206 км, Узбекистан 137 км, Туркменистан 744 км. Также Туркмения граничит с Ираном – 992 км. Общее «удлинение» границ с Китаем дают Киргизия и Таджикистан – это 858 и 414 км соответственно. Таким образом, общий периметр бывшей «юж-

ной» границы СССР без учета казахстанско-китайской границы 3079 км и 4351 км с учетом границы стран Средней Азии с Китаем. То есть, без учета фактора границы с Китаем, происходит «сужение» почти на одну тысячу километров. Однако, если учитывать нейтралитет Туркменистана и неопределенную позицию Узбекистана, при вхождении Киргизии и Таджикистана в Таможенный Союз и Евразийский Союз, то Россия и ее евразийские союзники получают вновь прямую стыковку с Афганистаном 1206 км, китайское «плечо» 1272 км и общую границу Таджикистана и Киргизии с Узбекистаном 2260 км (1161 км и 1099 км соответственно) помимо казахстанско-туркменской и казахстанско-узбекской границы. То есть либо «брать все», либо не «брать вообще» - интересная дилемма с военно-пограничной точки зрения. Худо-бедно граница с Афганистаном у трех стран Средней Азии охраняется, возможно, что в этом плане действительно есть аргументы в границе «Казахстан - Средняя Азия» и это соответствует в целом сегодняшним тактическим интересам РФ.



Политическая карта Центральной Азии

С другой стороны, как писали в 2011 году товарищи из Stratfor: «В этом регионе Российская империя на более поздних этапах своего развития, а за ней и Советский Союз имели укрепления на ряде горных хребтов, в пустынях и около водоемов, и имели великолепную оборонительную позицию. Начиная у северо-

западных границ Монголии, и двигаясь на юго-запад через Киргизию и Таджикистан, империя охранялась северным продолжением Гималаев, Тянь-Шаньскими горами. На западе, от границ Афганистана и Ирана до Каспийского моря, империя оккупировала низменности у горных границ. Но эти низменности, за исключением маленькой области на границе с Афганистаном, были безжизненной пустыней, которую не могли пересечь крупные военные силы. Отрезок на границе с Афганистаном был более проходим, что привело к давно испытываемой Россией тревогой по поводу угроз в Афганистане – со стороны внешних или местных сил. Каспийское море охраняло границу с Ираном, а на его западном побережье начинались Кавказские горы, которые империя делила с Ираном и Турцией, но через которые было трудно пройти в любом направлении. Кавказ заканчивался на Черном море, таким образом полностью защищая южные границы империи. Эти регионы были гораздо более полезны России, чем Сибирь, и могли бы стоить попыток захвата, но в виде исключения география здесь помогала России, а не действовала против нее».

В экономическом плане все гораздо сложнее. При распаде СССР разрушились многочисленные народнохозяйственные связи. Восстановление экономики России показало, что ряд ключевых сырьевых позиций являются важными во всех отношениях. Особенно это касается урана и редкоземельных металлов. То есть в рамках сценария «не брать Среднюю Азию на «полное довольствие»», все равно надо инвестировать в данные отрасли. И, конечно же, водно-энергетический блок противоречий в регионе является не просто возможностью модерировать геополитический процесс через строительство ГЭС в Киргизии и Таджикистане, но и получить собственно более-менее рентабельные бизнес-проекты. В этом сценарии нет места ни одному российскому транспортному проекту. Они попросту не вписываются в канву. Пусть строят китайцы. И все остальные. А России это неинтересно в целом. Пока неинтересно.

Второй сценарий – «военно-инфраструктурный».

Характер российского присутствия в Центральной Азии в этом случае должен быть военно-экономический. Войти, исходя из геополитических интересов, открыть через механизм государственно-частного партнерства ворота для крупного российского и международного бизнеса, зафиксировать присутствие через долгосрочные и многоуровневые договоренности (государственные структуры – корпорации – банки – законодательство стран ЦА) и закрепить все это военным присутствием в привязке к конкретным проектам в регионе.

Фактически речь идет о стратегии вхождения не триадой «железная дорога – энергетика – металлургия», а «тетрадой» (по аналогии с «триадой», но с четырьмя элементами), где в центре композиции появляется военная база. Возможно, легче представить конфигурацию не очень привычным термином «тетрада», а визуализировать объемной фигурой – тетраэдром. Кстати, в этом случае мы получаем 4 треугольника, то есть жестких по умолчанию фигур. Только таким образом можно защитить инвестиции и этот путь не просто традиционен, он носит характер имманентный для российского менталитета и освоения

евразийского пространства. Сегодняшние тетрады/ тетраэдры могут единственной формой успешного приземления российских инвестиций в Средней Азии. Где-то этот подход проскальзывает в реальных проектах РФ в Кыргызстане и Таджикистане, однако прямо об этом не говорится. Хотя как раз – таки честное обозначение было бы на пользу всем – и местным элитам («отобьем инвестиции, получим прибыль – тогда уйдем, пока уважай силу»), и собственно российским операторам – все же человек с ружьем свой, защитит. Это, кстати, неплохо коррелирует с планами перевооружения и укрепления армий двух дружественных среднеазиатских стран. В отношении Узбекистана и Туркменистана военно-экономический сценарий носит характер фактической демонстрации силы. Милитаризация Узбекистана за счет США, превращение самой крупной и густонаселенной страны в американский форпост в регионе не очень по вкусу старому режиссеру – Москве, а новый спонсор эффектных региональных инвестиционных проектов – Пекин, тоже не в восторге. Туркменская партия в геополитических шашках Го еще более туманнее.

С одной стороны, концепция единства с турками, выраженная формулой «одна нация, два государства», с другой – игра со всеми основными геополитическими акторами по их правилам. В частности, очень важный транспортный проект в регионе, а именно строительство железнодорожной магистрали вдоль восточного побережья Каспия (928 км по территории Казахстана, Туркмении и Ирана «Узень – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган») фактически заблокирован туркменской стороной не без давления со стороны США и Турции. Причем казахстанская сторона свои 146 км построила в кратчайшие сроки. Ну и как в подавляющем большинстве инфраструктурных проектов в Центральной Азии, в этом проекте российских интересов нет. А зря. Этот маршрут является стратегическим для двусторонних российско-иранских отношений. Понятно, что наличие морских коммуникаций на Каспии позволяет напрямую отгружать из Астрахани или Лагани в Энзели, но навигация не круглогодичная, да и затраты на перегруз тоже важный фактор. Так что есть над чем поработать российской стороне в Туркмении не только по нефтегазовым проектам.

Возвращаясь к теме вхождения России в Среднюю Азию тетрадой/ тетраэдром «энергетика – металлургия – железные дороги – военная база», необходимо подчеркнуть важность ее институционализации. Восток дело не тонкое, а четкое. Здесь понимают язык силы, но уважают не того, кто ее применяет, а кто ее имеет, но не применяет по любому поводу. Наличие четко обозначенной привязки российских военных баз к стратегическим российским же экономическим объектам в регионе быстро охладит особо горячие головы и, с другой стороны, облегчит вхождение российских компаний в регион. Не зря проект Корпорации развития Центральной Азии (в некоторых источниках речь вели о Корпорации развития именно Средней Азии) был предложен антинаркотическим (силовым) российским ведомством. Правда, ни в одном из вариантов проекта не шла речь о прямом военном сопровождении экономических интересов, хотя именно прямое указание эффективно в данном случае. Да и давно о самом проекте Корпо-

рации развития ЦА тоже не слышно, кроме эпизодических заявлений и фантастических цифр потенциальных инвестиций в регион.

Здесь очень важную роль играет фактор понимания российскими элитами и большинством граждан значения Центральной Азии для России и ее политики в регионе. Когда обыватель понимает, что страна не просто абстрактно защищает далекие рубежи Родины в ныне независимых бывших советских республиках, а системно обеспечивает безопасность экономических интересов российских государственных и частных компаний в данных странах, то восприятие будет значительно меняться к лучшему. Кстати, во многом изменится отношение и к представителям этих стран, работающим в России, как не парадоксально. Обрато от лирики к физике – надо называть вещи своими именами и тогда многое можно решить. Фактически в сегодняшней политике России в регионе мы видим только две составляющие – гидроэнергетические проекты в Кыргызстане и Таджикистане и военные базы, однако без целеуказания прямо защищать экономический интерес России в регионе. А по железным дорогам и металлургам тишина... точнее говоря, по российским проектам строительства железных дорог не только в Средней Азии, но в Казахстане полная тишина. Прощупывание потенциально интересных проектов «южнее» осуществляется российскими компаниями в партнерстве с казахстанскими партнерами, которые, по мнению российских инвесторов, лучше чувствуют пульс и могут работать в среднеазиатских системах координат. Но это, увы, не относится к железнодорожным проектам.

Без железных дорог к месторождениям и дешевой электроэнергии сложно запустить в рентабельном режиме энергометаллургические кластеры (включая урановые проекты), а за ними, в первую очередь, будущее в регионе. Знаменитые советские территориально-производственные комплексы во многом себя оправдали. Кстати, Южно-Таджикский ТПК должен был, в свое время, стать образцовым. Надо отдать должное, при независимости Таджикистан смог завершить строительство железной дороги Курган-Тюбе – Яван.

Таким образом, в нашей тетраде/ тетраэдре сейчас отстающее звено именно российские железнодорожники. Без них трудно говорить о следующих важных моментах.

1. Военная логистика. Уповать на бравых десантников, которые свалятся с неба и быстренько наведут порядок, не стоит. Должна быть нормальная военная логистика для нормальных военных баз. Кстати, это самодостаточный бизнес.

2. Логистика сырья, полуфабрикатов и готовой продукции. Без нее любой серьезный проект по добыче сырья и переработке на местах уязвим и может оказаться экономически нерентабельным.

3. Самодостаточность электрифицированной железной дороги. Такая дорога имеет важное значение как крупный потребитель для «энергетического» участника тетрады/ тетраэдра.

4. Транзитный потенциал. Построив ту или иную дорогу в целях поддержки крупных горнорудных и металлургических проектов, необходимо обеспечить возможность ускорения окупаемости железной дороги через ее задействование во внутрирегиональных или международных транзитных перевозках. Особенно это актуально как раз-таки в Средней Азии, где советская железнодорожная сеть оказалась порезанной на отдельные куски, не связанные между собой. Ряд комплексных проектов в Таджикистане и Киргизии, могут одновременно вытянуть и собственно формирование транспортных коридоров, которые будут замкнуты через казахстанские железные дороги с российскими. Построили ту или иную ж/д ветку, допустим, в проекте разработки месторождений нефелиновых сиенитов, замкнули ее на мощном электролизном заводе, перерабатывающем данное сырье в алюминий, а далее данная ж/д ветка выходит на густонаселенную долину, где располагается военная база. Соответственно, железнодорожная линия стыкуется с существующей сетью железных дорог в разных частях страны, тем самым «сшивая» ее и одновременно обеспечивает выгодный транзит грузов и пассажиров.

Таким образом, в рамках стратегии «тетрады/ тетраэдра» сейчас России нужно максимальным образом активировать фактор строительства железных дорог в странах Средней Азии как самодостаточного (в режиме концессии можно влиять на все стороны жизнедеятельности в регионе), так и обеспечивающего полноценное развитие крупных горнорудных, гидроэнергетических и производственных проектов с упором на энергоемкую металлургию.

Китай не дремлет. За 20 лет после распада СССР в новые независимые страны Центральной Азии, включая Казахстан, китайской стороной инвестировано порядка 40 млрд. \$. Проекты Китая в Центральной Евразии также носят характер практической реализации знаменитой стратегемы — "бросить кирпич, чтобы получить яшму". И в этой картине мира Россия имеет, к сожалению, высокие шансы остаться не у дел. И потенциальное «позднее» возвращение в регион может быть наихудшим вариантом, а именно совместной выплатой будущего Евразийского Союза по суверенным и корпоративным долгам Киргизии и Таджикистана, которые образовались от строительства инфраструктурных объектов на китайские инвестиции. А это, по меньшей мере, глупо. Скупой платит дважды. Поэтому Россия может и должна развивать инфраструктуру в Центральной Евразии в своих интересах, которые сейчас, по большому счету, совпадают с интересами среднеазиатских стран. И еще – в китайской нумерологии цифра 4 обозначает смерть, неудачу, китайцев зачастую называют тетрафобами. Поэтому тетрада/ тетраэдр будет четким знаком для основного соперника по инфраструктурным проектам в регионе о возвращении России в Среднюю Азию.

Специально для ИА REGNUM.

Об авторе

Рахимов Кубатбек Калыевич

+996(778) 001111 (Кыргызстан)

+7(701) 5110100 (Казахстан)

+375(29) 6769210 (Белоруссия)

<http://www.rakhimov.su>

E-mail: kubat.rakhimov@gmail.com

Год и место рождения: 8 сентября 1970 года, г. Фрунзе Киргизской ССР.

Образование:

— основное

01.02.2006 –01.11.2007 Executive MBA (европейский диплом по аккредитации EQUIS, AACSB и AMBA) г. Минск, Институт приватизации и менеджмента www.ipm.by / г. Варшава, Академия предпринимательства им. Л.Козьминского www.kozminski.pl;

1987-1992 — высшее экономическое (Белорусский государственный университет, философско-экономический факультет, специализация — политэкономия) www.bsu.by;

— дополнительное

2012, июль – магистрант Академии управления при Президенте Республики Беларусь, специальность «Управление инвестпроектами в ГЧП», www.pac.by

2010-2012 – соискатель на степень **PhD** по экономике, тема диссертации: «Центрально-Азиатское железнодорожное кольцо: строительство Транскыргызской железнодорожной магистрали «Чуй- Фергана»» Международный университет Кыргызстана www.iuk.kg;

1994-2009 – более 20 тренингов/ обучающих семинаров по различным тематикам в РФ, РК, РБ и странах Восточной Европы;

1997 – сертификат о прохождении полного курса “Стратегический менеджмент и лидерство” (Объединенный Венский институт, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), г. Вена, www.jvi.org);

1996 – сертификат о прохождении полного курса по экономике переходного периода для предприятий деревообрабатывающей промышленности по линии технической помощи МИД ФРГ (г. Минск, Институт приватизации и менеджмента www.ipm.by);

1995-1996 – второе высшее незаконченное образование – (Белорусский государственный университет, юридический факультет, заочное отделение, специализация-правоведение www.bsu.by);

**Трудовая
деятельность:**

С июня 2011 по настоящее время – учредитель и директор ОсОО «Smart business solutions Central Asia», г Бишкек

С августа 2011 по настоящее время – глава представительства в СНГ компании Central Eurasia Trade & Logistic L.P. (UK)

С июня 2008 по настоящее время – директор по развитию ТОО «Smart business solutions», г. Алматы www.sbs-consulting.kz

С августа 2010 по настоящее время – член Совета директоров, независимый директор (на общественных началах) АО «Казагромаркетинг» г. Астана, www.kam.kz

С сентября 2010 по настоящее время – Глава представительства ОсОО «Креатив Агро Кг» в Республике Беларусь.

С марта 2008 по март 2011 года – член Совета директоров, независимый директор АО

*«Развлекательный центр «Думан», г. Астана
(океанариум) www.duman.kz*

С января 2009 по март 2009 года – директор
департамента стратегического планирования АО «НК
«СПК «Тобол», г. Костанай www.spk-tobol.kz

С июля 2008 по октябрь 2010 года – член Совета
директоров, независимый директор АО «Astana
Knowledge City», г. Астана (застройщик Nazarbaev
University) <http://www.nu.edu.kz/>

С сентября 2003 по январь 2009 года – директор,
председатель наблюдательного совета Белорусско-
Казахстанского торгово-промышленного дома
«БелКа», г. Астана, Республика Казахстан;

С августа 2002 по сентябрь 2003 – руководитель
консалтинговой компании Центр комплексных
транспортных решений “Транс Евразия” (г. Москва)
www.transeurasia.ru ;

С января 2002 по апрель 2002 – советник Министра
транспорта и коммуникаций Республики Казахстан,
и.о. начальника Управления транзитной политики
Министерства транспорта и коммуникаций Республики
Казахстан www.mtk.gov.kz ;

С июль 2001 по август 2002 – заместитель
руководителя представительства железных дорог
Казахстана (“Казахстан темир жолы”) в Российской
Федерации www.railways.kz ;

С января 2000 по июль 2001 – глава
представительства железных дорог Казахстана
(“Казахстан темир жолы”) в Республике Беларусь,
Украине и странах Балтии www.railways.kz.

С марта 1995 по январь 2000 – генеральный директор
инвестиционно-консультационной компании ЗАО
“Народная приватизация”, председатель правления
ОАО «Чаусский ОСЗ», член правления ОАО «Лента»,

г. Могилев, ОАО «Синявская мебельная фабрика»
(Республика Беларусь);

Знание языков: Русский, английский, белорусский

**Страны, в которых
работал по
специальности:** *Республика Беларусь, Российская Федерация,
Республика Казахстан, Кыргызская Республика.*

Публикации, 2001-2012 гг. (в обратном хронологическом порядке)

- «Эксперты сделали выбор в пользу Таможенного союза»
www.rg.ru
- Россия усиливает военное влияние в Средней Азии через перевооружение Киргизии www.news-asia.ru
- «Strabismus et myopia или о косоглазии одних и близорукости других» www.iarex.ru
- «Геополитические амбиции Казахстана в Средней Азии – проекция через Кыргызстан»
www.pr.kg
- «Китай и США совместно выдавливают Россию из Средней Азии»
www.regnum.ru
- «Киргизия ударит по России китайской колеей», материал опубликован в Независимой Газете от 03.08.2012
www.ng.ru
- «Ориентация на север», материалы круглого стола, опубликованы в газете Вечерний Бишкек, Бишкек, июнь, 2012
<http://members.vb.kg/2012/06/26/integra/1.html>
- «Петля на шее», материалы круглого стола, опубликованы в газете Вечерний Бишкек, Бишкек, июнь, 2012
<http://members.vb.kg/2012/06/20/jizn/1.html>

- *Рахимов К.К.* «Кыргызстан – это Европейская Азия, а не задворки СУАР», статья опубликована в газете Общественный рейтинг, Бишкек, май, 2012
<http://www.pr.kg/gazeta/number573/2032/>
- *Рахимов К.К.* «Варианты разъехались», статья опубликована в газете «Гудок 1520», Москва, апрель, 2012,
<http://www.gudok.ru/1520/>
- *Рахимов К.К.* Железная дорога в Китай – цивилизованный выбор Киргизии против России и Казахстана, интервью опубликовано в ИА REGNUM (в 2-х частях), Москва, март, 2012
<http://www.regnum.ru/news/1514518.html>
- *Рахимов К.К.* «Поиск альтернативы» статья опубликована в газете «Гудок - 1520», Москва, январь, 2012, <http://www.gudok.ru/1520/>
- *Рахимов К.К.* Концепция строительства транскыргызской железной дороги «Чуй-Фергана» <http://analitika.akipress.org/news:3631>
- *Железняков А.С., Голубчиков Ю.Н., Рахимов К.К., Собянин А.Д., Тикуннов В.С.,* «Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии» <http://www.teoria-practica.ru/-8-2011/sociology/zheleznyakov-tikunov-golubchikov-rakhimov-sobyanin.pdf>
- *Рахимов К.К.* «Строительство меридиональной железной дороги Чуй-Фергана», доклад на международной конференции Шелковый путь-2011, Астана, ноябрь 2011 www.kazlogistics.kz
- *Рахимов К.К., Рахимов Б.К.,* «Мультимодальные аспекты функционирования коридора Западный Китай – Западная Европа», Астана – Алматы, июль 2010- сентябрь 2011, www.rtlc.net
- *Рахимов К.К., Шевцов Ю.В., Кошлаков Г.В., Тураева М.О., Данков А.* «Концепция создания транспортно-логистического центра в Ферганской долине (Согдийская область Республики Таджикистан)», Душанбе – Алматы - Бишкек, март-апрель 2011, www.rtlc.net
- *Рахимов К.К., Рахимов Б.К., Айтуганов Б.М., Конгурбаев Р.А.*

«Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан», Бишкек, январь 2011, www.rtlc.net

- *Рахимов К.К.* «Варианты разъехались», статья опубликована в газете Гудок-1520, Москва, сентябрь, 2010 , <http://www.gudok.ru/1520/>
- *Рахимов К.К.* Быть или добить? Есть ли перспективы у социально-предпринимательских корпораций?. // Бизнес-лайф, Алматы. 2009, № 10-11 (октябрь-ноябрь). www.centrasia.ru
- *Рахимов К.К.* Феномен кочующей столицы. // Бизнес-лайф, Алматы. 2009, № 3 (июнь-июль). www.centrasia.ru
- *Рахимов К.К.* Корпоративное управление – «дресс-код» компании.// Бизнес-лайф, Алматы , 2009, № 1 (январь-февраль). www.blife.kz
- *Рахимов К.К.* О здравом смысле при применении стандартов корпоративного управления. // Вестник корпоративного управления. Алматы, 2008, № 9 <http://www.clcg.kz/>
- *Рахимов К.К.* Переоценка ценностей: от реформ в корпоративном управлении до их применения. // Вестник корпоративного управления. Алматы, 2008, № 8. <http://www.clcg.kz/>
- *Рахимов К.К., Собянин А.Д.* Евразийский транспортный потенциал — «Космос и транспорт Казахстана: вид сверху». // Курсивъ, Алматы, спецвыпуск «Транспорт и коммуникации Казахстана», 2006, август. www.kursiv.kz
- *Рахимов К.К.* Перспективы рынка грузовой и специальной техники в Республике Казахстан. // Коммерческий транспорт (Москва), 2004, № 2. www.mediaglobe.ru
- *Рахимов К.К., Собянин А.Д., Малышев А.А.,* Казахстан в системе транспортных евразийских коридоров. // Инвест Казахстан. 2003, № 8 (август) . www.investkz.com
- *Рахимов К.К.* Куда повернется транспортный вектор Кыргызской Республики? // Рынок капиталов. 2003, № 5 (май). www.centrasia.ru

- *Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Переслегин С.Б., Рахимов К.К., Собянин А.Д.* Азиатский козырь России. Система транспортных евразийских коридоров: новый взгляд на приоритеты транспортной политики России. // РЖД-Партнер, СПб, 2003, № 3 (март), с. 8-13. www.rzd-partner.ru
- *Боровиков С.Е., Казанцев Е.Д., Рахимов К.К., Переслегин С.Б., Собянин А.Д.* Место коридора "Север-Юг" в системе транспортных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества. // РЖД-Партнер. СПб, Часть 1. 2002. № 7 (июль). Часть 2. РЖД-Партнер. СПб, 2002, № 8 (август). Часть 3, 2002, № 9 (сентябрь). www.rzd-partner.ru
- *Бельдей В.А., Боровиков С.Е., Рахимов К.К., Собянин А.Д.* "2К": от стратегии выживания к стратегии быстрого роста. // Jura/More (Клайпеда). 2002, № 6 (ноябрь-декабрь), с. 26-27. www.jura.lt
- *Рахимов К.К.* Транспортные артерии Евразии – взгляд Казахстана на сближение с Россией в сфере развития транзитных коридоров // РЖД-Партнер, СПб, 2002, № 5, с. 68-72. www.rzd-partner.ru
- *Рахимов К.К.* (в рамках исполнения обязанностей и.о. начальника Управления транзитной политики МТ и К РК). Доклад УТП МТ и К РК 11.02.2002 "О необходимости разработки новой стратегии развития транзитного потенциала Республики Казахстан", Астана.
- *Рахимов К.К.* Будущее транспортных проектов государств ЕврАзЭС: от конкуренции к новому стилю сотрудничества. Доклад на международной конференции "ТрансРоссия-2002" 26.03.2002 // ИА SeaNews (Россия), 16.04.2002. www.seanews.ru
- *Рахимов К.К.* ЕврАзЭС - российско-казахстанский локомотив индустриального развития // Морские порты России. 2002, № 1 (январь), с.37-40. www.morvesti.ru
- *Рахимов К.К.* "Не только с точки зрения узкоспециализированного подхода железнодорожных администраций": Доклад на Международной конференции "На стыке тысячелетий — на стыке дорог". 22-24 мая 2001 г., г. Брест. // Тэхналогія (Минск), 2001, с. 90-94.