

ДЕЛОВАЯ НЕДЕЛЯ

Критика

Азартный человек

В начале декабря 2007-го года глава Госфиннадзора **Юруслан Тойчубек** поделился своими планами о том, что хотел бы построить "кыргызский Лас-Вегас" на Иссык-Куле. Аналогичный проект с бюджетом 16 млрд. тенге уже осуществляется под Алматы и называется KazVegas. Расположен он на берегу искусственного водохранилища "Капчагай". Поэтому мы, "РБ", весьма заинтригованные этой мечтой, решили узнать все подробности грандиозного для Кыргызстана проекта, ибо еще во времена Акаева были люди, обещавшие превратить Иссык-Куль в VIP-зону отдыха для иностранцев.



<http://www.liveinternet.ru/users/1197770/>

Елена ХВАН

внештатный корреспондент

Из телефонного разговора с помощником директора Госфиннадзора **Алмазом Мазляновым** выяснилось, что планируется построить не просто сеть казино, а целый комплекс отдыха, с отелями, игровыми заведениями, парками и т.д. Иссык-Куль является уникальной туристической зоной. "Мы хотим сделать Иссык-Куль одним из главных центров туризма. Состоятельные люди смогут приезжать и отдыхать в свое удовольствие, сервис обслуживания будет на высоком уровне", - говорит Алмаз Мазлянов. Возможно, планируемый центр туризма будет открыт только для отдыхающих-иностранцев, заключил он.

Новый туристический комплекс планируется построить на южном берегу озера. Как известно, основная часть пансионатов и домов отдыха находится на северном побережье. Освоение южного побережья также способствует развитию туризма в Кыргызстане. Однако на данный момент этот проект только планируется, ведь на это требуются огромные деньги. По словам помощника главы Госфиннадзора, воплощение этого проекта в жизнь, зависит от многих факторов. Данное предложение будет решаться на правительственном уровне.

Дальше в ходе беседы выяснилось, что все это лишь красивые мечты, и что нет никакого реального плана на бумаге. Нет и потенциальных спонсоров, а все выше сказанное оказалось только мечтами одного человека...

Проект "Эльдорадо"

Кумтору дают отставку?

13 февраля Комитет по международным делам и межпарламентскому сотрудничеству ЖК решил отложить рассмотрение проекта мирового соглашения по Кумтору между кыргызским правительством и канадским инвестором до конца апреля и инициировать новые переговоры. (Разработку по соглашению от 1992 года осуществляет канадский инвестор Centerra Gold Inc).

В 2007 году власти КР инициировали переговоры с канадцами, пытаясь увеличить долю Кыргызстана в доходах от добычи золота на Кумторе. Од-



Золотая гора Кумтор

нако теперь достигнутые результаты переговоров перестали устраивать кыргызскую сторону.

До 15 февраля Жогорку Кенеш должен был принять решение о ратификации проекта мирового соглашения, которое было подписано в конце лета прошлого года. Инициирование новых переговоров по дополнительным соглашениям о передаче акций, новом налоговом режиме и о концессии стало возможным после того, как финансовая полиция дала для этого повод, возбуждав уголовное дело об уклонении налогов компанией Centerra Gold Inc. Новые переговоры по внесению изменений в проект мирового соглашения будет проходить в Бишкеке с участием представителей канадских инвесторов.



Обменка "РБ"

(учетный курс
инвалют от НБКР)

Наименование валют	Курс (к сому)
Доллар США	36,1989
ЕВРО	52,4051
Тенге КЗ	0,3008
Юань КНР	5,0359
Рубль РФ	1,4607
Сомони РТ	10,4682
Сум РУ	0,028

Ноу-хау



Электрочудо на все 100

Железную дорогу Кыргызстана ждет революция, вернее электрификация. Правда пока только на участке "Бишкек - Луговая", ведь, несмотря на свою небольшую протяженность (всего 154 км), именно он является основной артерией, связывающей Кыргызстан с Казахстаном и далее с большим миром. К реализации данного проекта компания "Кыргыз темир жолу" (КТЖ) приступает совместно с китайскими партнерами. Китайская компания CNS, уже имеет опыт подобной деятельности в Узбекистане, Туркменистане и в странах Юго-Восточной Азии.

Ольга СМЕРНОВА

внештатный корреспондент

КТЖ всегда примыкал к железным дорогам Казахстана. А в 1992 году соседями был электрифицирован участок "Джамбыл - Луговая", Алма-Атинской железной дороги. Тогда же начались и подготовительные работы по электрификации КТЖ, точнее участка "Луговая - Рыбачье" (ныне Балыкчы). Технический проект был разработан институтом Казгипротранс. Но распадом СССР, работа была приостановлена полностью.

ВЕЛИКАЯ ЦЕЛЬ

По словам специалистов, наиболее экономичным и прогрессивным решением многих проблем КТЖ на сегодня является электрификация. Но проект еще необходим и по другой причине - он позволит значительно улучшить условия охраны окружающей среды, ведь Кыргызстан является специфичной климатогеографической территорией с высокой степенью экологического риска, и занесен международными экспертами в список экологически неустойчивых стран. Более того, Кыргызстан является одной из 200 особо охраняемых экологических зон мира по сохранению биоразнообразия земли.

А электротяга - это значительное улучшение условий труда, локомотивных бригад и всех работников ж/д. Чего стоит только полная ликвидация вредных выбросов в атмосферу отработанных газов дизелей старых тепловозов. (Их КТЖ ежегодно выбрасывает в количестве 5,1-5,3 тыс. тонн). Перевод на электротягу даст порядка 350 тыс. долларов прибыли ежегодно, утверждает глава КТЖ. А в отработанных газах кроме окиси углерода, сернистого ангидрида, двуокиси азота и сажи, насчитывается до 20 полициклических и ароматических углеводородов, дающих различную канцерогенную активность.

СЕКРЕТЫ ТЭО

По словам гендиректора "Кыргыз темир жолу - КТЖ" Наримана Тюлеева, весь проект рассчитан на 5 лет, планируется затратить около 100 миллионов долларов. Также г-н Тюлеев утверждает, что потребуются полная реструктуризация всей инфраструктуры КТЖ, введение дополнительных мощностей, создание ремонтной базы для электровозов. Огромным плюсом гендиректор считает соблюдение требований экологии и экономии за счет электрификации, которая составит приблизительно 5 млн. долларов.

Ориентировочно расходы на капиталовложения при электрификации участка "Луговая - Бишкек" должны окупиться в течение нескольких лет за счет ежегодной экономии эксплуатационных расходов, получаемой в качестве электроэнергии. Плюс будет возможна реализация более высоких скоростей движения поездов, уменьшатся затраты на ремонт и амортизацию тепловозов. Ведь цены за ГСМ имеют тенденцию к дальнейшему неуклонному росту, а электроэнергия все-таки своя. Плюс, сократится на несколько тысяч куб. м/год водопотребление тепловыми локомотивами. Ну а масса выбросов вредных веществ в атмосферу воздуха сократится на все 100%.

СПРАВКА

На железных дорогах бывшего СССР электротяга существует уже 65 лет. Она занимает 45% эксплуатационной длины всей железнодорожной сети. По темпам электрификации в свое время СССР занимал 1-е место в мире. На электротяге выполнялось около 70% общих перевозок. Особенно ярко достоинства электротяги проявляются на большом протяжении. На сегодня, идея создания электрических сверхмагистралей является основополагающей.