

**«Общественная позиция»  
(проект «ДАТ» № 29 (66) от 25 августа 2010 г.**

*ДАТ АНАЛИЗ*

**ДОРОГА**

**в финансовый  
РАЙ**

**Особенности строительства китайского процветания**

*Известная поговорка о том, что в дорогу можно закопать столько денег, сколько больше никуда не закопаешь, приобретает особую актуальность в связи с началом реализации амбициозного проекта правительства Казахстана – строительства международного автокоридора «Западная Европа – Западный Китай». Озвучиваемые суммы финансирования запредельные, однако об экономическом эффекте этого дорожного мегапроекта и существующих очевидных рисках правительственные чиновники говорят мало и очень невнятно.*

**Амбициозный мегапроект**

По замыслу авторов проекта автодорога «Западная Европа – Западный Китай» призвана перенаправить транзитные грузовые потоки между Европой и Китаем на территорию Казахстана за счет сокращения времени в пути в 4 раза по сравнению с морским путем через Суэцкий канал и в 1,5 раза по сравнению с Транссибирской магистралью. Завершение строительства казахстанского участка пути запланировано на 2012 год.

В Казахстане строительство коридора в апреле 2008 года вошло в перечень «прорывных проектов». В том же году главы министерств транспорта России и Казахстана подписали в Актобе меморандум о сотрудничестве в сфере развития автомобильных дорог по маршруту Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Актобе – Алматы – граница КНР.

Позднее, в апреле 2009 года, в Пекине был подписан меморандум о взаимопонимании между транспортными ведомствами Казахстана и Китая в целях создания автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

Как известно, общая протяженность автокоридора по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8445 км. При этом протяженность строительства казахстанского участка международного автокоридора 2787 км. В Казахстане магистраль пройдет по территории пяти областей – Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской с общим населением 7,5 млн человек. Реконструкции подлежат 2452 км дороги. Оставшаяся часть автобана пройдет по территории России (2233 км) и Китая (3425 км). Согласно планам Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана в дорогу первой категории с четырехполосным движением переведут 1390-километровый участок Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос, остальные участки общей протяженностью 1062 км (граница Российской Федерации – Мартук – Актобе – Карабутақ – Кызылорда) будут соответствовать второй технической категории с двухполосным движением.

На весь объем дорожно-строительных работ планируется привлечь 50 тысяч специалистов и рабочих.

**Финансовый рай**

В настоящее время Казахстан наряду с поиском финансирования осуществляет практическую реализацию проекта. Казахская сторона при этом использует как собственные, так и заемные средства международных финансовых организаций (МФО), а также ресурсы частного капитала.

Стоимость строительства казахского участка составляет 825,2 млрд тенге, или 5,6 млрд долларов США. Из них 422 млрд тенге (3 млрд долларов США) – займы международных финансовых институтов. При этом преобладающая часть средств – 2,125 млрд долларов США – предоставлена Международным

банком реконструкции и развития, 180 млн долларов –Европейским банком реконструкции и развития, 527 млн долларов – Азиатским банком развития и 170 млн долларов – Исламским банком развития. Частные инвестиции на концессионной основе в объеме 267 млрд тенге (1,8 млрд долларов) профинансируют реконструкцию 510 км дороги. Размер выделенных средств из республиканского бюджета составит 136 млрд тенге. Они пойдут на ремонт 298 км и софинансирование участков, реконструируемых за счет заемных средств.

Как видим, денег немало, а если учесть схемы финансирования дорожного строительства, то мегапроект представляет собой финансовый рай для чиновников и подрядчиков. О характере такого «рая» свидетельствуют исследования журнала Forbes. Так, согласно его данным, в сфере дорожного строительства в России до подрядчика доходит 65 процентов выделенных средств. В Казахстане, по оценкам ряда экспертов, до подрядчиков доходит еще меньше – 40–50 процентов средств.

Однако международным финансовым организациям в этой связи беспокоиться нечего. Как выясняется, вкладывая средства в строительство этого автокоридора, а это 2/3 суммы от всего проекта, МФО ничем не рискуют. Дело в том, что казахское правительство заняло эти деньги чисто под свои, правительственные гарантии. Поэтому обязательства и ответственность по выплате основного долга ложится на правительство и, в конечном счете, на плечи казахских налогоплательщиков. Только вот каким образом правительство собирается «отбивать» вложенные и заемные средства и «рубить» транзитные доходы при существующем положении вещей, очень большой вопрос.

### **Проблемы местного масштаба**

Глава Минтранскома Абельгазы Кусаинов заверяет, что его ведомство обеспечивает планомерный выкуп участков и в полном объеме завершит эту работу до начала всех работ. Всего земли и строений планируется изъять у 2120 собственников на сумму более 9 млрд тенге. Однако практическая реализация проекта на многих участках началась, и проблема выкупа участков у населения и организаций набирает все большую остроту.

Напомним, одним из главных условий выдачи внешних займов МФО было строительство автомагистрали не в ущерб населению. Но в реальности интересы населения, как и предполагалось, столкнулись с государственными. Проблемы возникли с отводом земель. Сейчас большая их часть относится к частной собственности и по закону принадлежит местным жителям или предпринимателям. Наряду с жилыми домами имеются и коммерческие объекты: СТО, магазины, кафе. Естественно, местные жители хотят продать земельные участки и объекты бизнеса под автокоридор «Западная Европа – Западный Китай» по максимальной цене. Однако местные власти не могут выплатить требуемые суммы, так как бюджет под выкуп земли им определила Астана. Так, например, только в Южно-Казахстанской области под снос попадает 152 объекта стоимостью 550 миллионов тенге, а изымаемые земли оценены в 232 миллиона тенге. В результате уже весной прошлого года мы были свидетелями жесткого противостояния дорожников и жителей поселка Темирлановка в Южно-Казахстанской области. Аналогичная проблема набирает остроту и в Актюбинской области, через территорию которой будет проходить транснациональная автомагистраль. Не могут договориться с собственниками земель и строений и в Жамбылской области. Так, в прошлом году акиматом из 649 собственников и землепользователей выкуплено земель только у 389. В текущем году дали согласие еще 143 собственника, а оставшиеся 117 не идут на компромисс с властями.

Дополнительным тормозом реализации проекта на данный момент являются бюрократические проволочки, из-за чего строительство казахской части автомобильного международного коридора выбивается из графика. Напомним, Казахстан должен закончить дорогу к декабрю 2012 года. Однако оформление контрактов на недропользование по добыче грунта задержало земельные работы на 50 процентов по графику. Причина тривиальная. Как выясняется, для оформления контрактов необходимо от 170 до 407 дней.

Спектр проблем местного масштаба следует также дополнить отсутствием местных специалистов, наличием слабой программы развития транспортной инфраструктуры. Нормативными актами не урегулирован порядок выбора субподрядчиков и поставщиков. Это создает базу для коррупционных правонарушений.

Как говорится, поспешишь – людей насмешишь. Так, если в Европе транзитные коридоры строятся на оврагах и болотах, то в Казахстане они пройдут через населенные пункты. Например, через областной центр Актобе. Но как могут скоростные трассы международного значения пройти по нашим дорогам через населенные пункты – большой вопрос. Или, например, проектом совершенно не учтена проблема миграции диких животных, к тому же занесенных в Красную книгу, которые теперь будут лишены возможности перемещения в среде собственного обитания из-за строительства скоростной автомагистрали.

### **Очевидные риски**

По словам бывшего главы Минтранскома Серика Ахметова, принимавшие в разработке технико-экономического обоснования известные отечественные и зарубежные компании «детально рассчитали экономический эффект от реализации проекта». Только вот если Ахметов оперировал одними цифрами, то нынешний министр А. Кусаинов «жонглирует» уже другими. Так, С.Ахметов, пиаря проект, говорил, что среднегодовой суммарный экономический эффект от его реализации «оценочно составит 55 млрд тенге без учета уровня инфляции». Прошло полтора года, и уже нынешний министр говорит о том, что этот эффект оценивается в 86 млрд тенге. Ощутите разницу – 31 млрд тенге. Это что – цена пришествия нового министра, или за полтора года экономика нашей страны на своих плечах вынесла 36-процентную инфляцию? Если верить официальной статистике, то она как минимум была меньше в три раза. Значит, выводы ТЭО ничего не стоят, но за них заплачено, причем немало.

Чиновники от транспорта уверовали в то, что от сокращения времени в пути экономится около 33 млрд тенге, а от сокращения количества ДТП и числа погибших экономия составит 19,4 млрд тенге. При этом не берется в расчет, что перевозка морем обходится в несколько раз дешевле, а скоропортящиеся продукты можно доставить и самолетом. К тому же навряд ли транспортные компании захотят терять онлайн-контроль за перевозкой груза, который существует на морском и воздушном транспорте. А что будет с товаром и транспортом на просторах Казахстана, учитывая тотальную коррумпированность правоохранительных и таможенных органов, царящий беспредел дорожной полиции, понятно даже несведущему человеку.

По-прежнему большой проблемой является необходимость пересечения госграницы. Тестовые данные о перевозках из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу на грузовиках, проведенные Международным союзом автомобильного транспорта, свидетельствуют о том, что больше всего времени водители теряют на казахско-российской границе.

Еще один риск связан с проблемой дальнейшей жизнедеятельности трудовых ресурсов, задействованных на строительстве дороги. Значительную часть работников сейчас обучают. По предварительным данным, в общей сложности в строительстве автодороги планируется задействовать более 50 тысяч людей. А что с ними будет после окончания строительства? Получается, что масштабный проект в реальном воплощении – это лишь временное трудоустройство на строительные работы десятков тысяч человек.

По-прежнему актуальным является вопрос значительного привлечения иностранной рабочей силы в ущерб казахской экономике. На строительстве международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» недостаточно представлены интересы казахстанских автодорожных предприятий. Выясняется, что иностранные подрядчики, получившие место в проекте, намерены привлечь большое количество иностранных специалистов третьей категории, то есть квалифицированных рабочих. Как видим, доводы Минтранскома о том, что проект поможет решить проблему трудоустройства существенной части казахских безработных и рабочих – очередной пиар-ход, а по существу большой блеф.

### **Российский участок под вопросом**

Перспективы строительства автокоридора вызывают особые опасения в связи с тем, что этот проект может стать дорогой в никуда. Как упоминалось выше, значительный участок, а точнее, 2233 км международной автомагистрали проходит по территории России. Если Казахстан начал реконструкцию автодорог на значительном количестве участков, то Россия только проводит научные изыскания на предмет экономической целесообразности коридора. И это несмотря на то, что строительство коридора включено в первоочередные планы работы компании «Автодор», а правительство России приняло

программу «Развитие транспортной системы России на 2010—2015 годы» на пятилетний срок, где этот проект стоит во главе угла.

Однако по истечении времени стало ясно, что работы по российскому участку откладываются на более поздний срок якобы из-за кризиса. Например, строительство оренбургского участка дороги приходится на 2014 год, а завершение казахского участка планируется в 2013 году.

Ясно одно – что, несмотря на неоднократные встречи глав транспортных ведомств Казахстана и России, вопрос синхронизации работ по проекту не решен. Таким образом, к 2013 году удастся сдать лишь часть автокоридора – казахский и 3425-километровый китайский участки. Итог – участок полностью не сформируется и закончится на границе с Россией. Какова экономическая целесообразность и эффективность усеченного варианта транснациональной автомагистрали, никто не знает. А Россия тем временем только планирует начать работы в 2014 году.

Даже если проект рано или поздно будет осуществлен и введен в эксплуатацию, не факт, что в отношениях между государствами, через территорию которых он проходит, не возникнут противоречия. Например, Беларусь не пропускает на свою территорию казахстанских перевозчиков, хотя обе наши страны входят в Евроазиатский экономический союз. Аналогичного свойства проблемы могут возникнуть и с китайцами. Так, наш автотранспорт вынужден разгружаться на границе с КНР, хотя соглашения, подписанные в Астаной, и Пекином в формате Шанхайской организации сотрудничества предусматривают беспрепятственный пропуск грузов.

### **Китай в шоколаде**

Строительство транснациональной автомагистрали в очередной раз поставит вопрос об экономической экспансии Китая Казахстана. Растущая экономика КНР продолжает поглощать все имеющееся вокруг нее пространство, и мегапроект «Западная Европа – Западный Китай» в этом случае не исключение. Конечно, активное участие Казахстана в континентальных экономических проектах имеет свои выгоды для развития страны. Однако насколько просчитаны все имеющиеся угрозы усиливающегося китайского влияния и насколько учтены интересы Казахстана в реализации подобных проектов? Казахстан может стать государством, обеспечивающим стабильный транзит грузов между Европой и Азией только при условии, если сумеет вписаться в систему международных транспортных коридоров (МТК). Однако в новых транспортных проектах Китая на пути в ЕС Казахстан со своими транзитными амбициями отсутствует.

Казахская транспортная стратегия в части использования транзитного потенциала ориентирована на увеличение транспортировки китайских грузов в Европу через свою территорию. Единственное, что выиграет правительство, – это возможности для развития придорожной инфраструктуры. Но станет ли она развиваться, если поток грузового транспорта будет подобен ручейку в период засухи?

Пока же, несмотря на то, что существующие риски и возможные угрозы очевидны, правительство не спешит пересмотреть исходные оценки потенциального транзита, на которых основывается транспортная стратегия Казахстана.

**Амина БУРАБАЕВА,**

«D»