

Проект Международного транспортного коридора "Западная Европа - Западный Китай"

История этого проекта начинается с 2005 года, когда в адрес Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева обратился Президент Республики Татарстан М.Ш. Шаймиев с предложением по формированию нового автодорожного маршрута Санкт-Петербург - Вологда - Кострома - Киров - Казань - Оренбург - граница Казахстана.

Официальное название проекта впервые было определено в Указе Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2007 года № 310 "О дальнейших мерах по реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года".

В декабре 2007 года главами транспортных ведомств Казахстана и России принято решение о рассмотрении вопроса включения маршрута "Западная Европа - Западный Китай" через Казахстан и Россию в перечень азиатских автомобильных дорог в рамках ЭСКАТО ООН для стран Азии и региона Тихого океана или другого международного закрепления вышеуказанного маршрута.

22 сентября 2008 года в г. Актобе подписан меморандум между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту "Санкт – Петербург – Казань – Оренбург – Актобе – Алматы - КНР".

16 апреля 2009 года в Пекине подписан меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики о создании автотранспортного коридора "Западная Европа - Западный Китай".

11 июня 2009 года в городе Алматы был подписан меморандум о взаимопонимании в области развития транспортных сетей между Европейской Комиссией и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган составляет 8445 км. Из них 2233 км по территории Российской Федерации, 2787 км - Республики Казахстан, 3425 км - Китайской Народной Республики.

По Казахстану коридор проходит по территориям 5-ти областей (Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской). Реконструкцию подлежат 2452 км дороги. Стоимость проекта казахстанского участка составляет - 825,2 млрд. тенге, в рамках которых предусмотрен перевод на I техническую категорию с 4-х полосным движением 1390 км дороги (Кызылорда - Туркестан - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос), остальные участки протяженностью 1062 км будут переведены на II техническую категорию (гр.РФ - Мартук - Актобе - Карабутак - Кызылорда)

.По всему коридору предусматривается улучшение геометрических параметров трассы (повороты, видимость, уклоны), в целях улучшения экологической и санитарной обстановки предусматривается обходы крупных населенных пунктов (Актобе, Шаган, Аральск, Кызылорда, Шиели, Жанакорган, Туркестан, Икан, Темирлан, Шымкент, Тараз, Кулан, Ташкарасу, Жаркент, перевалы Кордай, Машат, Куюк).

Для реализации проекта определены три источника финансирования.

За счет республиканского бюджета в сумме 136,1 млрд тенге предусмотрена реконструкция участка Карабутак - Иргиз - гр. Кызылординской области, северного обхода г.Актобе, проезд по г.Шымкент, выход на БАКАД (Большая алматинская кольцевая автодорога), а также

софинансирование участков, финансируемых за счет средств международных финансовых институтов.

Второй источник - внешние займы международных финансовых институтов в сумме 3,4 млрд. долларов США, в т.ч. Международный банк реконструкции и развития 2125 млн. долларов США, Азиатский банк развития - 700 млн. долларов США, Исламский банк развития - 398 млн. долларов США и Европейский банк реконструкции и развития - 180 млн. долларов США.

В качестве третьего источника финансирования запланировано привлечение частных инвестиций на концессионной основе на сумму 266,6 млрд. тенге. На эти средства будут реконструированы участки Алматы - Хоргос и Ташкент - Шымкент - граница Жамбылской области.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный Транссиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и время нахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по "Трансибу" 14 суток, то по коридору "Западная Европа - Западный Китай", от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими государствами, время в пути составит порядка 10 суток.

Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям Китай - Казахстан, Китай - Центральная Азия, Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа.

Огромное значение проект имеет и в плане развития регионов. Только в текущем году его реализация создаст 5 тысяч новых рабочих мест, а в пиковом 2010 это цифра достигнет 50 тысяч. Значительный импульс будет дан развитию малого и среднего бизнеса, сервисной индустрии, туризма и другим секторами экономики.

Особое внимание уделено и применяемым строительным материалам. В ходе реализации проекта в строительстве и реконструкции дорог будут применяться современные технологии и материалы, апробированные на других казахстанских участках. Немалую долю составит казахстанское обеспечение, на сегодня автодорожная отрасль практически полностью снабжается отечественной продукцией.

Проведенные исследования на стадии разработки ТЭО проекта показали, что к 2020 году объем грузоперевозок увеличится в 2,5 раза. Среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта оценочно от сокращения времени пути составит 33,9 млрд. тенге, от сокращения количества ДТП - 49,9 млн. тг., связи с ростом валового регионального продукта (ВРП) - 82,9 млрд. тг.