

Казахстан обойдется без Транссиба. И без России

В Казахстане постепенно разворачивается реализация Транспортной стратегии Казахстана, которая была разработана в соответствии с посланием президента Казахстана Нурсултана Назарбаева от 1 марта 2006 года. В Сенате состоялось рассмотрение программы финансирования этой стратегии.

По словам вице-министра транспорта и коммуникаций Казахстана Жениса Касымбека, на реализацию Транспортной стратегии будет израсходовано до 2015 года 3,4 трлн. тенге (27,3 млрд. долларов), в том числе, около 0,5 трлн. тенге (4 млрд. долларов) будет привлечено на концессионной основе.

Для комплексного развития транспортной сети Казахстана будет построено 1600 километров новых и электрифицировано 2700 километров существующих железных дорог, осуществлены строительство, ремонт и восстановление порядка 50 тыс. километров автодорог, модернизация городского пассажирского транспорта, расширение и модернизация портовой инфраструктуры, дальнейшее развитие гражданской авиации.

Разработка этого плана развития транспорта вызвана тяжелыми проблемами. Казахстан имеет невыгодную эконом-географическую структуру, в которой население и промышленность сосредоточены в южной и восточной частях страны. В силу этого, казахстанская экономика имеет очень высокую долю транспортных расходов. В Казахстане на доллар ВВП приходится 9 тонно-километров грузовых перевозок. Только 69,3% населенных пунктов имеют регулярное транспортное сообщение, а около 2 тысяч поселков вовсе не имеют круглогодичной транспортной доступности.

Есть также проблема организации транзита. Казахстан находится в центре Евразии, и по идее, должен быть как раз центром транзитных перевозок по континенту. Однако по данным Минтранса Казахстана, транзитный потенциал железных дорог используется на 30%, автомобильных – на 12%, воздушного транспорта – на 25%, а водного и морского – на 6%.

В Транспортной стратегии сформулировано пять ключевых принципов развития транспорта. Во-первых, транспорт должен быть доступен, и цена на услуги должна быть соразмерной доходам населения, в том числе, и малоимущим. Во-вторых, транспорт должен быть безопасным. В-третьих, транспорт должен развиваться в рамках интегрированной системы отраслей промышленности. В-четвертых, транспорт должен быть самокупаемым. В-пятых, роль государства должна сводиться к выработке транспортной политики и регулированию.

Стоит отметить тот факт, что Транспортная стратегия Казахстана составлена в интересах населения страны. В качестве конечного результата стратегии указано, что 1,1 тысяча населенных пунктов должна быть обеспечена регулярным сообщением.

Огромное внимание уделено развитию транзитных перевозок. Это, конечно, в первую очередь доходы. В 2015 году через Казахстан должно перевозиться 32,2 млн. тонн транзитных грузов (против 9,3 млн. тонн в 2005 году), и доход от этого должен составить 136,3 млрд. тенге.

Но кроме чистых доходов от перевозок, развитие транзита отражает также долгосрочную стратегию экономического развития Казахстана. Направления транзита показывают, какие внешние экономические связи для Казахстана являются наиболее предпочтительными.

В стратегии четко указывается, что развитие транзита ориентировано на китайские и американские инфраструктурные проекты. В качестве наиболее важных для Казахстана проектов указываются: реализуемая Единая транспортная стратегия в Китае («Большой скачок») и Программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» («Идти на Запад»), а также перспективы развития транспортного коридора «N.E.W.-corridor» в направлении США - КНР, берущего начало из порта Бостон, через норвежский порт Нарвик, страны Европы и Россию.

При этом указывается, что транзитные перевозки по Транссибирской магистрали являются конкурентными для этих проектов.

Направление приоритетных связей ярче всего видно на примере развития железных дорог. В рамках программы предполагается построить 1600 километров железных дорог (11,4% к существующей сети). Из них почти все ориентированы либо на Китай, либо на Каспий. Например, строительство участка Бейнеу–ст. Шалкар сокращает перевозки до порта Актау на Каспии на 530 километров. Участок Хоргос–Сарыозек сокращает протяженность перевозок Цзинхэ–Актау на 698 километров. Для развития сообщения с Китаем планируется реконструкция пограничной станции Достык.

Участок Жезказган– т. Саксаульская также сокращает перевозки из центральных районов Казахстана до порта Актау. Кроме того, планируется строительство двух линий: Мангышлак–Баутино и Ералиево–Курык, для разгрузки порта Актау и переброски части грузов в новые каспийские порты.

Итак, приоритетное направление развития перевозок понятно. Это восточное направление – в Китай, и западное направление – в каспийские порты.

Вопрос развития транспортного сообщения с Россией не ставится даже теоретически. Нигде в Транспортной стратегии нет указания, что Россия является важным партнером в развитии транспорта, и нет никаких указаний на то, что российский транспортный потенциал будет как-то использован. Есть обратные указания, не слишком громкие, но явные. Транссибирская магистраль – это конкурент для казахстанских транзитных коридоров. В Транспортной стратегии предусмотрен максимально возможный отказ от Транссиба, вплоть до строительства участка Шар–Усть-Каменогорск, который сократит перевозки на 300 километров и исключит проезд по территории России.

Из этого следует несколько моментов. Во-первых, Казахстан в своем экономическом отношении уже оторвался от России, и к 2015 году закрепит этот отрыв уже транспортной инфраструктурой. Во-вторых, российско-казахстанская граница, еще недавно «полупрозрачная», постепенно становится осязаемым барьером, ощутимым уже в экономических отношениях. В-третьих, Казахстан постепенно оказывает влияние на сибирские регионы.

Чисто географически хорошо развитый в транспортном отношении коридор, через который идет основное сообщение Сибири и Европейской России, сократился после распада СССР менее чем до 200 километров в самой узкой части, в районе Ишима. С юга его ограничивает казахстанская граница, а с севера - необжитые таежные территории. И только одна железнодорожная ветка, проложенная через этот коридор, полностью проходит по территории России. Этого абсолютно недостаточно для надежного сообщения с сибирскими регионами. При дальнейшем развитии Казахстана в сторону обособления от России неизбежно встанет задача развития этого коридора. Если этого не сделать, то экономическое отделение Сибири и Дальнего Востока от европейской части Российской Федерации практически неизбежно.

Автор: Дмитрий Верхотуров © Средняя Азия СТРАНА, МИР 👁 5647 22.02.2007, 16:08 📄 204

URL: <https://babr24.com/?ADE=36184> Bytes: 6551 / 6551 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Верхотуров.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)