



важно устранить причину болезни, а не последствия. Согласно официальной статистике, свыше 80% загрязнения воздушного бассейна Алматы приходится на выхлопные газы более чем 500 тыс. единиц транспорта, ежедневно выезжающего на улицы нашего города. В свое время аким Алматы Ахметжан Есимов, выступая на семинаре «Транспортная система экологически чистых городов», привел следующие цифры. Так, ежегодный объем выбросов вредных веществ в атмосферу города составляет порядка 232 тыс. тонн. Из них 3 тыс. тонн приходится на промышленные предприятия, 16 тыс. тонн выбрасывает жилой частный сектор, 23 тыс. тонн – ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2. Все остальное – автотранспорт.

## ТРАНСПОРТНЫЙ ВОПРОС

Так как же можно решить обозначившийся экологический вопрос? Начать можно с проведения тендера по закупке 3 тыс. автобусов, работающих на природном газе. Автобусы необходимы разных типов – от

стандартных, для проезда по небольшим улицам, до «гармошек», для движения по основным магистралям. Необходимо, чтобы все автобусы были низкопольными и приспособленными для перевозки людей с ограниченными возможностями.

Средняя стоимость таких автобусов оценивается в 30 млн тенге (\$200 тыс.) аналогично закупочной цене автобусов «Ю Тонг Казахстан», приобретенных акиматом Алматы в 2010 году. Здесь хотелось бы сделать оговорку, что данная цена выглядит очень и очень высокой для автобусов от данного производителя. Например, в Узбекистане за аналогичную цену закупили немецкие «мерседесы», а по личному опыту могу сказать, что несколько лет назад можно было купить похожие новые автобусы корейского или скандинавского происхождения за 12–18 млн тенге. Похоже, что Европейский банк реконструкции и развития, который является банком-кредитором акимата города Алматы, ограничился только выдачей кредита на покупку автобусов и не проверил истинную стоимость и альтернативные варианты.

С целью обеспечения послепродажного сервиса и прочего к участию в тендере необходимо допустить только те компании, которые имеют в РК полноценные представительства в виде ТОО или АО. Соотношение цены и качества, наличие сервисной поддержки, а также хотя бы частичное производство на территории Казахстана должны быть основными параметрами.

Даже если взять по максимуму, для реализации программы потребуется \$600 млн (90 млрд тенге). Данное финансирование в качестве срочного и возвратного займа сроком на семь лет под 4–5% годовых можно привлечь из Национального фонда или международных институтов развития. Аналогично можно провести выпуск муниципальных облигаций на Казахстанской фондовой бирже, где покупателями будут пенсионные фонды и прочие инвесторы. Важно, что оба варианта реально осуществимы, причем предпочтительнее на 50% использовать деньги Нацфонда и на 50% провести размещение облигаций, чтобы деньги работали на благо страны.

Цифра в 3 тыс. автобусов исходит из средней вместимости в 200 человек, что должно помочь перевести всех жителей и гостей города в часы пик. Для сравнения: на конец 2012 года перевозкой граждан города занималось порядка 1800 автобусов разной вместимости.

Приобретенные автобусы можно частично передать муниципальному автопарку (1000 штук), а остальные распределить между ведущими перевозчиками города, которые в настоящем обслуживают городские маршруты на правах операционного лизинга. Те фирмы, которым передадут часть новых автобусов, обязать переоборудовать свои дизельные автобусы на газ (могу сказать, что данная технология уже присутствует в Алматы и развитием данного направления занимается одно из дочерних предприятий «КазМунай-Газа»). Одним словом, к перевозке пассажиров и движению по городу