

Текст: **Алихан Канапия**



ГОРОД, ГДЕ ВИДНО, ЧЕМ ДЫШАТ

Сколько стоит *оздоровление воздушного бассейна Алматы*

АНДРЕЙ ПУНИН

ЕЖЕГОДНЫЙ ОБЪЕМ ВЫБРОСА
ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ В
АТМОСФЕРУ – 232 ТЫС. ТОНН



На выходные повез детей кататься на санках в район Каскелена и, стоя на высоком холме, в очередной раз обратил внимание на городской смог, который с каждым годом становится все темнее и гуще, охватывая все большие и большие площади вокруг Алматы. Помнится, в 2005 году этот смог в западном направлении заканчивался в районе Калкамана, а к концу 2012-го он виден возле поселка Ушконыр, что

уже в 30 км от города. В этот момент я впервые задумался об эмиграции, как минимум из города Алматы, чтобы обезопасить своих детей от такого «кислородного букета».

Экологическая проблема в Алматы приобрела катастрофические размеры, поставив под реальную угрозу наше здоровье и здоровье наших детей. Впору объявлять город зоной национального экологического бедствия и предпринимать срочные меры к исправлению ситуации.

Тот путь, которым идет нынешняя власть, может быть, и правильный, но очень медленный и не совсем эффективный.

В это же время есть возможность за три-четыре года радикально снизить уровень загрязненности, причем вполне доступными методами. Главное – наличие четкой исполнительной программы и строгий контроль над ее осуществлением. Основой программы должен стать... медицинский подход, при котором ➤



СВЫШЕ 80% ЗАГРЯЗНЕНИЯ
ВОЗДУХА ПРИХОДИТСЯ
НА ВЫХОПНЫЕ ГАЗЫ

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

допустить только автобусы, работающие на газе.

Вместе с тем на всех АЗС города ввести специальный экологический налог на все виды топлива в размере 5 тенге за литр, а все поступаемые средства направлять на финансирование научно-исследовательских работ в области развития альтернативной энергетики. Предполагая, что на этих городских АЗС хотя бы 100 тыс. авто будут заправлять по 40 литров в месяц, данный фонд может аккумулировать до 300 млн тенге в год.

Почему автобусы? Потому что в конечном итоге они обойдутся дешевле, чем другие виды общественного транспорта, например трамваи, которые недавно закупил акимат Павлодара по цене 96 млн тенге (\$640 тыс.) за единицу, или троллейбусы по 27,5 млн тенге (\$185 тыс.), приобретенные КГЛ «Алматыэлектротранс» в августе 2012-го. И трамваи, и троллейбусы требуют значительных инвестиций в инфраструктуру (рельсы, провода) и обоснованно называются самым неэкологичным видом транспорта, учитывая объемы топлива, которое потрачено на производство электроэнергии, без которой оба данных вида транспорта не смогут функционировать.

ОКТАНОВОЕ ЧИСЛО

Вместе с тем решением акимата или маслихата города необходимо объявить Алматы специальной экологической зоной и запретить эксплуатацию легковых и грузовых автомобилей в границах города в будние дни с 06.00 до 21.00. Исключение только для специализированных машин ДЧС, скорой помощи и полиции, а также машин, работающих исключительно на чистых видах топлива (100% газ или электрокары). Конечно, сразу будет много недовольных граждан, особенно из числа жителей Алматинской области, которые приезжают в город, чтобы заработать частным извозом. Встречный вопрос: сколько данные «извозчики» заплатили в виде налогов за последние год или два?

“ЗАПРАВЛЯЯ МАШИНУ ГАЗОВЫМ ТОПЛИВОМ, ВОДИТЕЛИ БУДУТ ЭКОНОМИТЬ МИНИМУМ 25–30%

Решением для жителей, проживающих в области, могут стать созданные перехваточные площадки, где они смогут оставить свои автомобили на охраняемых стоянках (данный вопрос следует проработать совместно с МВД и акиматом Алматинской области), куда будут приезжать городские экспресс-маршруты. Например, в поселках Райымбек, Кыргауылды, Думан, Байсерке, Боралдай и других. Можно также создать экспресс-маршруты по доставке жителей из спальных районов в центр, а также совместно с акиматом Алматинской области организовать экспресс-автобусы по таким маршрутам, как Талгар – Думан, Ушканыр – Райымбек, Капшагай – Байсерке, и другим.

Что касается автомобилей, работающих на бензине, то их можно переоборудовать или дооборудовать для работы на автогазе. В среднем стоимость такого оборудования варьируется в пределах 70–200 тыс. тенге в зависимости от производителя. Для перевода дизельных автомобилей используется другая технология с сжиженным или компримированным природным газом, и стоимость переоборудования здесь значительно выше, порядка 300–500 тыс. тенге за автомобиль.

Оба типа газового топлива Казахстан производит самостоятельно, и потребность водителей частного и общественного транспорта может быть удовлетворена внутренними ресурсами. Необходимо учесть, что финансовая экономия для частных водителей будет составлять как минимум 25–30% исходя из текущих

цен (АИ-92 по 110 тенге за литр, тогда как автогаз по 70 тенге за литр). Поэтому акимат Алматы должен принять непосредственное участие в обеспечении прозрачности ценообразования, заключив меморандумы с производителями газового топлива (ТШО, СНПС «Актобемунайгаз» и пр.) во избежание спекулятивной составляющей в цене на автогаз.

Так, в конце 2012 года оптовая цена на 1 тонну сжиженного попутного газа составляет 35 тыс. тенге (при нормальном атмосферном давлении и температуре 15 градусов Цельсия плотность жидкой фазы пропана составляет 0,51 кг/л, бутана – 0,58 кг/л, то есть приблизительно плотность пропан-бутановой смеси можно принять 0,55 кг/л, соответственно, объем 1 тонны сжиженного газа будет равен приблизительно 1818 л), то есть оптовая цена за 1 литр – 19,5 тенге при среднем октановом числе 105.

На момент написания статьи автогаз на некоторых АЗС города реализовывался по цене 70 тенге за литр, что является очевидным доказательством того, что конечную стоимость можно понизить до уровня 35–40 тенге за литр, что будет являться мощнейшим экономическим фактором для добровольного перевода автомобилей с бензина на газ.

При этом всем заправочным станциям в черте города Алматы предписать обеспечить возможность заправки легковых автомобилей сжиженным попутным газом (бутан-пропан и другие) в количестве не менее 20% от общего количества заправочных пистолетов.

Параллельно с вышеуказанными мерами оздоровлению воздушного бассейна города поспособствуют работы по озеленению, повышение собираемости налогов, в первую очередь с торговых центров и барахолки, использование каменной брусчатки для мощения второстепенных улиц, строительство детских садов и другое. И тогда через четыре года у нас будет город-курорт, которым мы все будем гордиться. ■