

Attachment

ПредОВОС проекта Горнолыжного курорта «Кокжайлау»

Стр. 87 и далее

4.1 РАССМОТРЕННЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ

4.1.1 Вариант отказа от развития (обоснование необходимости проекта)

Развитие ГЛК планируется как один из наиболее быстрых путей к диверсификации экономики страны и уменьшения ее зависимости от сырьевых ресурсов. В высокотехнологичных отраслях Казахстан, на данный момент, не обладает достаточными интеллектуальными ресурсами, чтобы успешно конкурировать с другими странами. Для создания интеллектуальной базы потребуется большее время и капиталовложения. В сфере же обслуживания Казахстан уже имеет и культурную базу, и опыт, и потенциал для дальнейшего улучшения качества услуг.

В силу относительно небольшого населения страны, для масштабного развития сферы услуг необходима ориентация на международный туризм, но в стране либо отсутствуют объекты, привлекательные для зарубежных туристов (к прим. Каспийское море), либо экология этих объектов не сможет выдержать исходящие из необходимого масштаба нагрузки (к прим. Боровое).

Лыжные же курорты Алматы привлекают гарантией хорошего снега и близостью большого города со своей специфичной и привлекательной культурой и атмосферой, а так же развитой инфраструктурой, которая в настоящий момент не востребована на том уровне, чтобы оправдать дальнейшее развитие.

Отказ от развития ГЛК может привести туристический бизнес и отдельные компоненты инфраструктуры города в состояние застоя, а при отсутствии окупаемости и к упадку. Развитие Алматы только как финансовой столицы Казахстана не даст необходимого потока посетителей. Недостатки других проектов для горной территории, на которые могли бы быть потрачены средства, планируемые для Кокжайлау, приведены ниже.

Строительство 78км канатной дороги «озерный транзит» может дать возможность перевозки до 1млн туристов в год на Иссык-Куль и обратно. Для обеспечения загрузки дороги зимой. на пути планируется организовать два лыжных курорта: к югу от Б. Алматинского озера и на северном слоне Кунгей-Ала-Тау. Хотя с социальной стороны проект сократит путь до озера с 8 до 1 часа (при скорости движения 7,5м/с), лыжные курорты в экологически чувствительных и охраняемых зонах могут принести существенный вред растительному и животному миру. Строительство самой протяженной дороги в мире на высоте до 4 000м так же приведет к существенному экологическому воздействию и технически будет затруднено. Нахождение 2/3 дороги на территории Кыргызстана затруднит согласование проекта и эксплуатацию дороги если не будут приняты необходимые межгосударственные соглашения. По мнению экономистов, основным ограничением проекта будет окупаемость, так как, по предварительным подсчетам, для запланированной окупаемости за 5 лет необходимо будет обеспечить проезд от 3 до 30 тысяч пассажиров в час в течение всего периода.

Альтернатива сосредоточится на существующих курортах Табаган, Бутаковке и Шымбулаке, соединив их с городом и между собой канатной дорогой наиболее приемлема с экологической точки зрения. Но для соединения потребуется строительство 10км канатной дороги от Кок-Тобе до Табагана, 6км дороги до пика Пионер и 6км дороги от пика до Шымбулака, а так же 3км подъемника от пика до Бутаковки, что в целом на 2км больше чем общая протяженность подъемников на Кокжайлау, которые так же будут значительно дешевле в силу меньшего размера. Но если на Кокжайлау строительство подъемников даст возможность катания на 65км трасс, увеличение лыжных трасс на указанных курортах будет незначительным, а следственно и окупаемость вложений будет затруднена.

Концепт строительства 600х60м спорт комплекса в Табагане с гостиницей на 350 мест, ледовой ареной и 26% лыжным склоном на верху, работающем круглогодично, хотя и создаст на много меньшее экологическое воздействие, не даст социальных выгод сопоставимых с величиной вложений.

Развитие горнолыжного курорта в Каскелене и Тургени является наиболее обоснованной альтернативой, так как склоны на этих участках имеют большой потенциал. Однако есть высокий риск селевой опасности в долине реки Каскелен, что потенциально усложнит и удорожит застройку на базовых территориях. К тому же потенциальное расположение курорта будет очень неудобным с точки зрения доступа и близости к городу и аэропорту. Данные о высоте снежного покрова показывают, что в водосборном бассейне Каскелен не имеется достаточной высоты природного снежного покрова, пригодной для коммерческой эксплуатации для лыжного отдыха без установки обширной системы производства искусственного снега. Для того чтобы создать лыжный центр в районе Каскелен, потребуется применение системы производства искусственного снега со 100-процентным покрытием лыжных трасс. С экологической точки зрения в Каскелене и Тургени влияние человека сведено к минимуму, что делает флору и фауну более разнообразной, богатой и нетронутой.