

**ОТВЕТ РУКОВОДСТВУ БАНКА НА
ЗАПРОС НА ПРОВЕДЕНИИ ОБЗОРА ИНСПЕКЦИОННЫМ СОВЕТОМ ПО
ПРОЕКТУ РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОДОРОГИ ЮГ – ЗАПАД:
КАЗАХСТАН
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА –
ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ
(ЦАРЭС-1b и 6b) (ЗАЕМ МБРР № 7681-KZ)**

Руководство проанализировало Запрос на проведение инспекции по проекту реконструкции автодороги Юг – Запад: международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай (ЦАРЭС-1b и 6b) (Заем МБРР № 7681-KZ), полученный Инспекционным советом 5 февраля, 10 марта, 8 апреля и 24 апреля 2010 года, зарегистрированный 29 апреля 2010 года (RQ10/04). Руководством был подготовлен следующий ответ.

СОДЕРЖАНИЕ

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ	iii
1. ВВЕДЕНИЕ	1
2. ЗАПРОС	2
3. СИТУАЦИЯ В СТРАНЕ И ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА.....	3
4. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ НА ЭТАПЕ ПОДГОТОВКИ ПРОЕКТА И НАДЗОРА	13
5. ОТВЕТ РУКОВОДСТВА.....	19

Приложения

Приложение 1.	Жалобы и ответы на них
Приложение 2 –	Карты транзитного коридора ЗЕ-ЗК и территории Проекта.
Приложение 3 –	График общественных слушаний, проведенных в Туркестане и поселке Бирлик.
Приложение 4 –	Меморандум о взаимопонимании между Коалицией НПО, Комитетом автодорог и КУП.
Приложение 5 –	Карта с указанием измененных проектных решений на участке в поселке Бирлик.
Приложение 6 –	Фотографии существующей ситуации в поселке Бирлик (май 2010 года).
Приложение 7 –	Письмо местной администрации (Акимата) города Туркестан, подтверждающее предоставление школьного автобуса для детей поселка Бирлик.
Приложение 8 –	Концептуальные решения по дальнейшим улучшениям вокруг города Туркестан.
Приложение 9 –	Предварительные сметные расчеты стоимости северного и южного объездов города Туркестан.
Приложение 10 –	Подробные инженерные чертежи, подготовленные для строительства участка дороги по поселку Бирлик.

КУРС ВАЛЮТ

(Курс обмена на: 19 мая 2010 года)

Валюта = Казахстанский тенге (КЗТ)
US\$1,00 = КЗТ 146.77

ФИНАНСОВЫЙ ГОД В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН:

1 января – 31 декабря

СИСТЕМА ИЗМЕРЕНИЙ:

метрическая

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АБР	Азиатский банк развития
АПЗ	Адаптируемый программный заем
БР	Банковская процедура
ЦАРЭС	Центрально-Азиатская организация экономического сотрудничества
ОО	Общественная организация
ЭО	Экологическая оценка
ПОВОС	Принципы Оценки воздействия на окружающую среду
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ПООС	План охраны окружающей среды
ОЭСВ	Оценка экологического и социального воздействия
ВВП	Валовой внутренний продукт
ВНД	валовой национальный доход
НДМ-4	Модель развития и управления автомобильных дорог (четвертого поколения)
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
ИБР	Исламский банк развития
МФО	Международные финансовые организации
ИПС	Инспекционный совет
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества
МООС	Министерство охраны окружающей среды
МТК	Министерство транспорта и коммуникаций
МоВ	Меморандум о взаимопонимании
НПО	Неправительственная организация
НФРК	Национальный фонд Республики Казахстан
ОП	Операционная политика (Всемирного банка)
КСОПКУ	Отдел контроля соблюдения операционной политики и обеспечения качества страновых услуг
ЛПВП	Лица, попавшие под воздействие проекта
КУП	Консультант по управлению проектом
ПМП	План мероприятий по переселению
ППП	Принципы политики переселения
ОИЗ	Особые инвестиционные займы
СНиП	Строительные нормы и правила, разработанные в Советском Союзе
ЗЕ-ЗК	Западная Европа – Западный Китай

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

29 апреля 2010 года Инспекционный совет зарегистрировал Запрос на проведение инспекции (Запрос ИПС 10/04) в отношении реализации Проекта реконструкции автодороги Юг – Запад в Республике Казахстан: международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай (Коридор ЗЕ-ЗК), финансируемого МБРР (Проект). Данный Проект является частью Национальной программы развития автомобильных дорог, и направлен на реконструкцию данного автодорожного коридора протяженностью 2.840 км между Западной Европой и Западным Китаем через Казахстан и Россию (Коридор). Общая сметная стоимость программы составляет 7,5 млрд. долларов США, из которых 37% финансируется Правительством, остальные средства предоставляет МБРР (здесь и далее «Банк») и другие международные финансовые организации (МФО).

Заем МБРР на сумму 2,125 млрд. долларов США для Республики Казахстан реализуется Комитетом автомобильных дорог в составе Министерства транспорта и коммуникаций (МТК). Заем вступил в силу 9 декабря 2009 года. В рамках займа предусматривается: (i) реконструкция и перевод в более высокую категорию 1.062 км в Южно-Казахстанской и Кызылординской областях; (ii) укрепление потенциала МТК и Комитета автодорог; и (iii) повышение безопасности дорожного движения и качества придорожных услуг.

Запрос

Согласно Инспекционному совету, первый Запрос был направлен 5 февраля 2010 года двумя жителями поселка Бирлик (город Туркестан, Южно-Казахстанская область), после которого последовали отдельные заявления от более 45 семей из того же поселка. Некоторые из подписавшихся позднее написали в Совет с целью отозвать этот Запрос. В последствии были направлены дополнительные Запросы от отдельных жителей Туркестана (попросившие сохранить их личности в тайне), которые присоединились к начальному Запросу и добавили еще ряд вопросов, связанных с городом Туркестаном. Совет предположил, что данный Запрос может стать подтверждением несоблюдения Банком положений ОП/БР 4.01 (экологическая оценка); ОП/БР 4.11 (физические культурные ресурсы); ОП/БР 4.12 (вынужденное переселение); ОП/БР 3.05 (надзор за проектом); и политики Всемирного банка в вопросах обнародования информации (июнь 2002 г.).

Ситуация в стране и описание Проекта

В период с 2000 по 2007 год в Казахстане наблюдался значительный экономический рост. Средний рост реального ВВП составил 10% наряду с резким увеличением дохода на душу населения. В период с 2004 по 2008 год резко возрос торговый оборот, с постепенным сдвигом в сторону Китая и других рынков, не входящих в число стран бывшего Советского Союза. Несмотря на сильные общие положительные экономические тенденции в Казахстане, поступательный рост коммерческого кредитования и иностранного заимствования в период с 2005 по середину 2007 года сформировал основу для трудностей, которые возникли в финансовой и строительной отраслях.

Экономический кризис в Казахстане начался с резкого падения цен на недвижимость в конце 2007 года.

Укрепление цен на нефть и другие товары экспорта во второй половине 2009 года повлиял на стабилизацию общего финансового состояния. В 2009 году Казахстан нуждался в притоке капитала с целью компенсации существенного оттока, связанного с выплатами обязательств по иностранным долгам. Частично он был покрыт увеличением объемов экспортируемой нефти и газа и частично за счет прямых инвестиций и кредитования, в том числе за счет увеличения заимствования от МФО впервые в большом объеме.

Направив государственные ресурсы в направления, которые позволят устранить препятствия для долгосрочного роста, правительство поставило целью стимулировать внутренний спрос и создать рабочие места, не создавая при этом экономических перекосов. В этом контексте автодорога Западная Европа – Западный Китай была признана приоритетной, поскольку ожидается, что она создаст стимулы для экономического роста и снижения бедности в самых малообеспеченных регионах страны за счет улучшения доступа к двум регионам, а также за счет обеспечения занятости. Кызылординская область является одной из самых бедных в стране, а в Южно-Казахстанской области – самая высокая плотность сельского населения. При улучшении доступа у этих регионов есть высокий потенциал для роста, особенно в области туризма, сельского хозяйства, текстильной и добывающей промышленности. Существующая главная дорога имеет такое неудовлетворительное состояние, что 1.700 км пути от Шымкента до границы с Российской Федерацией, на которые должно уходить не более 20 часов, на самом деле обычно занимает более 48 часов.

В более широком смысле стратегическое видение экономического развития правительством основано на диверсификации и интеграции экономики в мировые рынки, что соответствует региональной стратегии, выработанной Центрально-Азиатской организацией экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Страны-участницы ЦАРЭС определили шесть основных международных транспортных коридоров, которые связывают Центральную Азию с Китаем, Россией, Южным Кавказом, Турцией и Западной Европой. В рамках данного Проекта предполагается финансирование реконструкции участков коридоров ЦАРЭС, которые проходят через Казахстан и обеспечивают важное транспортное соединение с другими странами.

Банк сыграл объединяющую роль в координации участия других МФО, частично для того, чтобы обеспечить применение единых принципов в отношении охраны окружающей среды и социальной защиты и использование единых технических стандартов. Меморандум о взаимопонимании, подписанный между МТК и МФО, предусматривает обязательства и механизмы для гармонизации и взаимодействия. На этапе подготовки Проекта правительство и МФО согласились привлечь Консультантов по управлению проектом (КУП), которые будут помогать Комитету автодорог управлять реализацией всей программы развития данного Коридора. Сюда будет входить контроль качества при управлении всеми контрактами, мониторинг соблюдения охранных требований и контроль работы консультантов по надзору.

Основные проблемные вопросы на этапе подготовки проекта и надзора

Технико-экономическое исследование для всего Коридора показало, что несколько объездных дорог, запланированных на цели будущего развития, в их число входят и возможные объездные для Туркестана, экономически нецелесообразны. Их строительство потребует изъятия сельскохозяйственных угодий, сопряжено с высокими затратами, серьезными проблемами, связанными с переселением и потерей доступа для населенных пунктов в рамках существующего профиля дороги. Банк проанализировал проведенный экономический анализ (на основании традиционных методов анализ затрат и выгод) и счел, что эти решения правильные. В состав ТЭО вошел также отчет о предварительной оценке воздействия на окружающую среду, который был одобрен соответствующими государственными экспертными органами Казахстана. С целью приведения Коридора в соответствие с охраняемыми требованиями Банка и других МФО, для всего Коридора были разработаны Принципы политики переселения (ППП) и Принципы оценки воздействия на окружающую среду (ПОВОС).

Изначально Проект предусматривал финансирование в виде двух последовательных фаз в рамках Адаптируемого программного займа (АПЗ). ПОВОС и ППП, в качестве приемлемых инструментов экологической и социальной экспертизы для АПЗ были опубликованы до запланированной оценочной миссии для Этапа 1 АПЗ. Однако в ходе оценочной миссии по просьбе правительства данный финансовый инструмент был заменен с АПЗ на Особый инвестиционный заем (ОИЗ). Поскольку данный ОИЗ классифицируется как Категория А в соответствии с экологической оценкой (ЭО), ПОВОС и ППП было уже недостаточно для выполнения требований ОП 4.01 и ОП 4.12, соответственно. Был подан запрос в Совет директоров на предоставление освобождения Проекта от требования о предоставлении и опубликовании ЭО и Планов мероприятий по переселению (ПМП) до проведения оценки. В запросе на предоставление освобождения было указано, что подробный отчет об ЭО и ПМП, приемлемые для Банка, будут выполнены до представления Проекта на рассмотрение Совета исполнительных директоров. Правительство в последствии привлекло независимых консультантов для проведения подробной оценки воздействия на окружающую среду и на социальное состояние и подготовки отчета об Оценке экологического и социального воздействия (ОЭСВ). Отчет об ОЭСВ был изучен и признан приемлемым для Банка, после чего он был размещен на сайте InfoShop и внутри страны в феврале 2009 года, а краткое содержание его было направлено Совету директоров в марте 2009 года. В ОЭСВ вошли Планы охраны окружающей среды (ПООС) для участков Категории А и Б в соответствии с требованиями, предусмотренными в ПОВОС. Данные ПООС являются основой для подготовки подрядчиками ПООС для каждого объекта до начала строительных работ.

Консультант, который разрабатывал ОЭСВ, подготовил также проект Отчета по переселению. Однако они не смогли довести его до состояния ПМП к марту 2009 года, потому что не доставало некоторых важных данных для некоторых участков дороги и потому, что потребовалось изменение проектных решений для участков дороги, проходящих по поселкам Темирлановка и Бирлик по результатам общественных слушаний. В результате меморандум с запросом об освобождении от требования был изменен, в нем указывалось, что до представления в Совет директоров будет подготовлен и опубликован ППП, а не ПМП, а ПМП для каждого объекта будут разработаны и

опубликованы до начала строительных работ на каждом участке. За исключением сроков, требования ОП 4.01 и ОП 4.12 были выполнены до представления Проекта на Совете исполнительных директоров.

Команда экспертов Проекта со стороны Банка осуществляла постоянный контроль Проекта, регулярно посещая объект, а КУП предоставляет ежемесячные отчеты о ходе выполнения работ, в которые включают информацию о соблюдении охранных мер, а также докладывают о конкретных мерах по переселению. После того, как в январе 2010 года КУП представил отчет по переселению, в котором указал, что некоторые участки земли уже были выкуплены и компенсации были выплачены Комитетом автодорог до разработки полного опубликования требуемых ПМП, специалист из команды Проекта Банка по социальному развитию посетил объекты и встретился с пострадавшими людьми в середине февраля 2010 года. Эта «экспертная оценка» подтвердила ситуацию, о которой доложил КУП, и был сделан вывод, что компенсации и прочая помощь, которая была предоставлена Комитетом автодорог пострадавшим лицам, соответствует положениям ППП и ОП 4.12. Опрошенные пострадавшие люди сказали специалистам Банка, что они удовлетворены выплаченными компенсациями и предоставленной помощью. Данный обзор отметил необходимость формирования и полного функционирования механизма рассмотрения жалоб, и это было сделано.

Данный Проект способствует укреплению имеющегося взаимодействия между МТК, Комитетом автодорог, КУПом и общественными организациями (ОО) через Коалицию НПО. В Южно-Казахстанской области Наблюдательный комитет (созданный в соответствии с подписанным соглашением от 26 марта 2010 года), в состав которого вошли: Коалиция НПО, представители областного управления Комитета автодорог и КУП, является официальным механизмом участия ОО в мониторинге реализации проекта, особенно тех аспектов, которые связаны с переселением и темпами выполнения строительных работ. Кроме того, между Комитетом автодорог и представителями Коалиции НПО ведется активная переписка в электронном виде и обмен письмами, в которых обсуждаются насущные вопросы, поднимаемые местным населением, особенно относительно изменения проектных решений на участке дороги, проходящем по поселку Бирлик. В результате Комитет автодорог более внимательно реагирует на опасения, высказываемые общественностью.

Ответ руководства

Претензии заявителей и подробные ответы руководства представлены в Приложении 1. Основные опасения, выраженные заявителями, следующие:

- A. Что предлагаемые проектные решения по реконструкции существующего проезда к городу Туркестан в районе поселка Бирлик могут повлечь негативные последствия для жителей поселка и их собственности;
- B. Что обещания, данные официальными лицами о предоставлении специального школьного автобуса для провоза детей поселка Бирлик в школу и обратно, не будут выполнены;

- С. Что возможно негативное воздействие транзитного транспорта на Мавзолей и другие физические и культурные объекты, расположенные в центре города Туркестан; и
- Д. Что новый объезд города Туркестан может не быть построен, как было обещано представителями Комитета автодорог и местного Акимата.

По мнению руководства Банка, Банк выполнил требования инструкций, политик и процедур, применяемых в отношении вопросов, затронутых в Запросе.

В отношении пункта А: Руководство приветствует активное участие Заемщика в принятии мер по внесению изменений в проектные решения, принятые для поселка Бирлик, удовлетворяющие пожеланиям местных жителей. Проектная команда Банка принимала активное участие в предоставлении помощи с целью поиска приемлемых решений, в частности, несколько раз посетила объект и присутствовала на общественных слушаниях с участием местных жителей. Были внесены следующие изменения в проектные решения: (i) ось новой дороги была смещена в сторону от жилых домов, чтобы обеспечить максимальное расстояние между домами и новой 4-хполосной дорогой, а минимальное расстояние составило 17 метров; (ii) предусмотрено строительство подземного перехода недалеко от местной школы, чтобы дети могли безопасно переходить через дорогу (это в дополнение ко второму регулируемому пешеходному переходу со светофором, расположенному в 800 м, и еще одному переходу под дорогой для скота); (iii) предусмотрена реконструкция существующей 2-полосной объездной дороги на этом участке, которая станет местной подъездной дорогой, кроме того, предусматривается строительство автобусных остановок и установка светофоров; и (iv) устройство 3-метровой стены между новой 4-полосной и 2-полосной подъездной дороги в качестве барьера для транспортного шума и выхлопных газов. Во время слушаний, состоявшихся в феврале 2010 года, местные жители и Коалиция НПО отметили в разговоре с представителями Банка, что они довольны изменениями, внесенными в проектные решения, и принятыми мерами по смягчению воздействия. Проектная команда Банка изучила измененные проектные решения, и они были внесены в тендерные документы для подрядчиков. Начало строительных работ запланировано на сентябрь 2010 года. ПООС для объекта, в который войдут дополнительные меры защиты пользователей автодороги и местных жителей, будет разработан подрядчиком до начала работ.

В отношении пункта В: Руководство убедилось в том, что меры по снижению воздействия, перечисленные в пункте (А) выше, полностью снимают вопросы безопасности пешеходов, поэтому предоставление услуг автобуса является не обязательной мерой, а дополнительной выгодой. Однако, как подтвердил МТК в письменной форме, местная администрация предложила дополнительную автобусную услугу для школьников на время школьных занятий. Кроме того, разработка стратегии предоставления автодорожных услуг (в том числе автобусных) является одним из компонентов данного Проекта.

В отношении пункта С: Мавзолей Кожа Ахмеда Ясави, расположенный в центре города Туркестана, считается святым местом, которое привлекает паломников и туристов в город, и является объектом мирового наследия, признанным ЮНЕСКО. Руководство подчеркивает, что Проектом будет профинансирована реконструкция существующего

объезда, проходящего по окраине города Туркестана, ближайшая точка которого находится на расстоянии 2,6 км от Мавзолея. Из-за очень плохого состояния этой дороги большинство транзитного транспорта в настоящее время им не пользуется и проезжает по центру города. МТК согласился профинансировать уширение объездной дороги после консультации с местной администрацией, которая также несет ответственность за Мавзолей, предполагая, что эта мера отвлечет проезжий транспорт от центра города и сократит прямое воздействие транспорта, улучшив также доступ к Мавзолею. На слушаниях, наблюдателями которых были специалисты Банка, в январе 2009 года большинство местных жителей поддержали предлагаемую реконструкцию существующей объездной дороги.

В отношении пункта D: Руководство знает о концептуальных планах местной администрации по строительству в будущем северного или южного объезда подальше от Туркестана. В рамках технико-экономического обоснования для всего коридора этот вариант оценивался и был признан экономически нецелесообразным, учитывая существующую интенсивность. Дополнительный анализ, проведенный специалистами Банка на данных по интенсивности за 2010 год, подтвердил правильность данного вывода. Сметная стоимость строительства северного или южного объезда будет намного выше стоимости уширения существующей дороги до 4 полос. Для строительства северного или южного объезда потребуется изъятия сельскохозяйственных земель, культивируемых в нескольких местах, известно также, что на обоих маршрутах расположены многочисленные могилы и другие физические культурные ценности; более того для северного объезда может потребоваться снос 50 жилых строений. Протокол слушаний, состоявшихся в январе 2010 года, на которых присутствовали специалисты Банка, в Туркестане подтверждает, что на вопрос, адресованный местной администрации, о планах строительства северной объездной дороги, был дан ответ, что на основании рекомендаций ТЭО данный объезд было отложено и предпочтение отдано уширению и реконструкции существующего объезда. Руководство Банка считает, что решение о строительстве нового объезда должно быть основано на анализе экономического, экологического и социального влияния. Хотя Банк не может гарантировать предоставление финансирования для этого проекта, о котором Правительство может попросить в будущем, Руководство готово рассмотреть запрос на оказание поддержки Казахстану в будущем.

Вывод: Руководство Банка признает, что у Заявителей и у Правительства одинаковое видение вопросов совершенствования коридора ЗЕ-ЗК, и признает, что Комитет автодорог от лица Заемщика активно взаимодействует с Заявителями и с местной общественностью, особенно в поселке Бирлик с целью снятия возникающих опасений, в результате чего в проектные решения несколько раз вносились изменения на отдельных участках дороги, чтобы решить вопросы, поднимаемые местными жителями, на всей территории Проекта. В частности, были внесены изменения в проектные решения после нескольких раундов слушаний с участием жителей поселка Бирлик и города Туркестан в целом. Кроме того, Руководство Банка хотело бы подчеркнуть готовность Проектной команды Банка принимать участие во встречах с пострадавшими людьми и оказывать поддержку Заемщику в разрешении вопросов, поднимаемых Заявителями и другими гражданами. Руководство считает, что суть жалоб, изложенных в Запросе, была полностью разрешена к удовлетворению большинства местного населения вокруг города Туркестана в том числе жителей поселка Бирлик. Проектная команда Банка в тесном сотрудничестве с другими

специалистами из управления по региону Европы и Центральной Азии, а также при содействии Отдела контроля соблюдения операционной политики и обеспечения качества страновых услуг (КСОПКУ), будет и впредь осуществлять непосредственный надзор за реализацией Проекта в отношении взаимодействия с ОО и местным населением.

1. ВВЕДЕНИЕ

1. 29 апреля 2010 года Инспекционный совет зарегистрировал Запрос на проведение инспекции, Запрос ИПС 10/04, (здесь и далее «Запрос») в отношении реализации Проекта реконструкции автодороги Юг – Запад в Республике Казахстан: международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай (ЦАРЭС-1b и 6b) (здесь и далее «Проект»), финансируемого Международным банком реконструкции и развития (МБРР или Банк).

2. Данный Проект является частью Национальной программы развития автомобильных дорог, и направлен на реконструкцию данного автодорожного коридора протяженностью 2.840 км между Западной Европой и Западным Китаем через Казахстан и Россию. Общая сметная стоимость программы развития Коридора Западная Европа – Западный Китай (ЗЕ-ЗК) составляет 7,5 млрд. долларов США, из которых 63% финансируется международными финансовыми организациями (МФО), а остальную сумму финансирует правительство Казахстана. Кроме Банка в софинансировании участвовали Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Японское агентство международного сотрудничества (ЯАМС) и Исламский банк развития (ИБР).

3. Поддержка Проекта Банком представлена в виде Займа МБРР на сумму 2,125 млрд. долларов США для Республики Казахстан, Проект реализуется Комитетом автомобильных дорог в составе Министерства транспорта и коммуникаций (МТК). В рамках Проекта предусматривается: (i) реконструкция и перевод в более высокую категорию 1.062 км в составе Коридора ЗЕ-ЗК в Южно-Казахстанской и Кызылординской областях; (ii) укрепление потенциала МТК и Комитета автодорог; и (iii) повышение безопасности дорожного движения и качества придорожных услуг. Заём был одобрен Советом директоров Банка 30 апреля 2009 года. Соглашение о займе было подписано 13 июня 2009 года и ратифицировано парламентом 25 июня 2009 года. Заём вступил в силу 9 декабря 2009 года и его завершение запланировано на 30 июня 2014.

4. **Структура текста.** Данный документ содержит следующие разделы: раздел II содержит описание запроса. Раздел III содержит справочную информацию о ситуации в стране и о Проекте. В Разделе IV рассматриваются отдельные вопросы, связанные с подготовкой Проекта и осуществлением контроля его реализации. В Разделе V представлен ответ Руководства Банка. В Приложении 1 представлены иски Заявителей и подробные ответы Руководства на них в табличной форме. Кроме того, в состав документа входят следующие приложения:

- Приложение 2 – Карты транзитного коридора ЗЕ-ЗК и территории Проекта.
- Приложение 3 – График общественных слушаний, проведенных в Туркестане и поселке Бирлик.
- Приложение 4 – Меморандум о взаимопонимании между Коалицией НПО, Комитетом автодорог и КУП.
- Приложение 5 – Карта с указанием измененных проектных решений на участке в поселке Бирлик.

- Приложение 6 – Фотографии существующей ситуации в поселке Бирлик (май 2010 года).
- Приложение 7 – Письмо местной администрации (Акимата) города Туркестан, подтверждающее предоставление школьного автобуса для детей поселка Бирлик.
- Приложение 8 – Концептуальные решения по дальнейшим улучшениям вокруг города Туркестан.
- Приложение 9 – Предварительные сметные расчеты стоимости северного и южного объездов города Туркестан.
- Приложение 10– Подробные инженерные чертежи, подготовленные для строительства участка дороги по поселку Бирлик.

2. ЗАПРОС

5. Согласно Инспекционному совету, первый Запрос был направлен 5 февраля 2010 года двумя жителями поселка Бирлик Карашикского сельского округа, города Туркестан, Южно-Казахстанская область, Республика Казахстан, после которого последовали отдельные заявления от более 45 семей из того же поселка. 28 февраля 2010 года Советом была получена корреспонденция от некоторых из подписавшихся под первым Запросом, «отозвавшихся» свой изначальный запрос.

6. 10 марта, 8 апреля и 24 апреля 2010 года были направлены дополнительные Запросы от отдельных жителей Туркестана. Они касались тех же вопросов, которые содержались в изначальном Запросе на проведение Инспекции, а также некоторые взаимосвязанные вопросы, касающиеся города Туркестана. Они также попросили Совет сохранить их личности и контактную информацию в тайне.

7. Данный Запрос, основная речь в котором идет об участке дороги, проходящем через город Туркестан и поселок Бирлик, содержит жалобы о том, что, по мнению Совета, может служить, среди всего прочего, подтверждением несоблюдения Банком следующих операционных положений и процедур:

- ОП/БР 4.01 Экологическая оценка;
- ОП/БР 4.11 Физические культурные ресурсы;
- ОП/БР 4.12 Вынужденное переселение;
- ОП/БР 3.05 Надзор за проектом; и
- политика Всемирного банка в вопросах обнародования информации (июнь 2002 г.).

3. СИТУАЦИЯ В СТРАНЕ И ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

А. Ситуация в стране

8. **В период с 2000 по 2007 год в Казахстане наблюдался значительный экономический рост. Средний рост реального ВВП составил 10%.** Правительство поддерживало здоровый фискальный профицит в течение этого периода, накопив к концу 2008 года в Национальном фонде Республики Казахстан (НФРК)¹ более 27 млрд. долларов США. Однако экономика страны очень сильно зависит от полезных ископаемых, причем нефть и газ составляют почти 70% экспорта – почти 37% от ВВП в 2008 году. Правительство приняло решение сделать приоритетом развития диверсификацию экономики, уделив больше внимания более глубокой переработке, сельскому хозяйству и отраслям экономики, основанным на знаниях. В поддержку быстрого экономического роста в период с 2004 по 2008 год резко возрос торговый оборот, с постепенным сдвигом в сторону Китая и других рынков, не входящих в число стран бывшего Советского Союза, хотя Россия все еще остается самым крупным торговым партнером. Стремительный рост до 2008 года способствовал резкому увеличению дохода на душу населения, который достиг 6.740 долларов США в 2009 году (ВНД на душу населения по методологии Атлас).

9. Несмотря на общие положительные экономические тенденции в Казахстане, поступательный рост коммерческого кредитования и иностранного заимствования в период с 2005 по середину 2007 года сформировал основу для трудностей, которые возникли в финансовой и строительной отраслях после августа 2007 года. Проблемы на глобальных финансовых рынках существенно сократили доступ местным банкам к дешевому внешнему финансированию. Национальный банк Казахстана выделил примерно 6 млрд. долларов США или 25% золотовалютных запасов (не включая НФРК) на поддержание местной валюты – Казахстанского тенге (КЗТ) – в середине 2007 года, а суверенный рейтинг впоследствии был снижен в октябре 2007 года. Банковским сектором был сформирован существенный иностранный долг в размере 46 млрд. долларов США, большая часть которых была инвестирована в недвижимость и строительство. На самом деле экономический кризис в Казахстане начался с резкого падения цен на недвижимость в конце 2007 года. Более 40 % банковских заемов было выделено под залог недвижимости, причем большой процент кредитов в 2005 – 2007 годах предоставлялся на строительство и недвижимость, которые оказались в состоянии депрессии.

10. **Углубление мирового экономического кризиса с сентября 2008 года оказало дополнительное негативное воздействие на Казахстан.** Давление на местную валюту привело к 20%-ной девальвации Тенге в феврале 2009 года. Девальвация привела к дальнейшему обесцениванию активов, поскольку более 40% всех займов в Казахстане было деноминировано в иностранной валюте, и у местных должников, получающих доход в КЗТ, возникли проблемы с обслуживанием этих кредитов. Правительство и Национальный банк получили сильный толчок в результате повышения цен на экспортируемую нефть и другие товары во второй половине 2009 года и успешно стабилизировали ожидания от курса обмена. Общее финансовое состояние казахстанского

¹ НФРК является суверенным фондом стабилизации и накоплений от нефти, созданным в августе 2000 года. Доверительным собственником НФРК является Национальный банк Казахстана.

правительства начало выравниваться к концу 2009 года, когда золотовалютный запас и резерв Национального фонда страны превысили 47 млрд. долларов США при явной внешней суверенной задолженности всего 2,2 млрд. долларов США.

11. В результате внешних потрясений, который настигли Казахстан в 2007 и 2008 годах, в начале 2009 года большинство регионов и отраслей экономики вошли в состояние рецессии. Темп экономического роста резко снизился с почти двузначных цифр до всего 3,3% и 1,2% в 2008 и 2009 годах соответственно, а безработица возросла. В отношении текущего счета в первой половине 2009 года был зафиксирован дефицит в размере примерно 3% от ВВП. Финансовый профицит в 2009 году превратился в дефицит, впервые после 2001 года, по мере снижения цен на товары и доходов. Банковский сектор столкнулся с нехваткой ликвидности и проблемами по возврату кредитов.

12. В ответ на это Правительство предоставило пакет антикризисных мер на общую сумму 10 млрд. долларов США из финансовых сбережений на поддержание финансового сектора и реальной экономики, тем самым смягчив влияние кризиса. Поддержку ликвидности для банковского сектора предоставил Национальный банк. Правительство рекапитализировало четыре крупнейших банка с целью поддержания финансовой стабильности и стабилизации предоставления кредитов частному сектору. Правительство защитило социальные расходы от бюджетного секвестирования, обеспечило индексацию всех пенсий на инфляцию, увеличило срок предоставления пособия по безработице и способствовало подписанию меморандумов между региональными властями и крупными предприятиями о сохранении рабочих мест. Весной 2009 года была запущена программа по предоставлению дополнительных мест на общественных работах, названная «Дорожной картой», в рамках которой создавались новые рабочие места, проводилось обучение и предоставлялись временные субсидии для выплаты заработной платы наиболее уязвимым группам.

13. Правительство также сделало ставку на существенный приток капитала, связанный со строительством инфраструктуры с целью стимулирования инвестиционной активности во времена, когда бюджет испытывал трудности, а также для поддержания платежного баланса и занятости в период увеличивающегося числа сокращений рабочих мест. В 2009 году Казахстан нуждался в серьезном притоке капитала с целью компенсации существенного оттока, связанного с выплатой иностранных долговых обязательств на общую сумму 14 млрд. долларов США, чтобы ослабить давление на платежный баланс. И хотя частично их компенсировало повышение цен на экспортируемую нефть и газ во второй половине 2009 года, иностранные прямые инвестиции и кредиты, выданные дочерним предприятиям фонда Самрук-Казына, государственному холдингу, которому принадлежат крупнейшие национальные компании в стране, также существенно помогли ослабить давление. Правительство также запланировало впервые увеличить объем внешних заимствований от МФО. Наряду с Займом, предоставленным для реализации данного Проекта, правительству был предоставлен заем на 0,5 млрд. долларов США от АБР на поддержку бюджета в 2009 году, а текущий план финансирования на 2010 год предусматривает выпуск Еврооблигаций или Исламских облигаций и поддержку бюджета от Всемирного банка (на сумму 0,7 млрд. и 1,0 млрд. долларов США соответственно).

14. **Таким образом, экономический и финансовый кризис придал дополнительную значимость Проекту и государственным инвестициям в инфраструктуру в целом.** Расходование государства на инфраструктуру в целом имеет более высокий мультипликативный эффект, чем расходы на общественное потребление. Направив государственные ресурсы в направления, которые позволят устранить препятствия для долгосрочного роста, правительство поставило целью стимулировать внутренний спрос и создать рабочие места, не создавая при этом экономических перекосов. Поэтому данный Проект предусмотрен для улучшения состояния наиболее важных участков инфраструктуры в период снижения объемов финансирования их коммерческих источников, предоставляя, в то же время, сильный стимул для строительного сектора, который первым попал под воздействие экономического кризиса. Именно по этим причинам Правительство включило данный Проект как наиболее приоритетный в пакет антикризисных мер.

В. Стратегия Правительства в области транспорта

15. **Стратегическое видение экономического развития правительством основано на диверсификации и интеграции экономики в мировые рынки.** Для этого необходимы инвестиции в экономические отрасли, а также совершенствование инвестиционного климата. Географическое положение, численность населения, состояние экономики и торговли в Центральной Азии существенно сказываются на проблемах в области транспорта для Казахстана. Расстояния в данном регионе большие (примерно 3.000 км через весь Казахстан), поэтому проезд до крупных рынков сбыта занимает довольно много времени. В регионе существуют физические и нефизические барьеры для торговли, которые постоянно обсуждаются в рамках Центрально-Азиатской организации экономического сотрудничества (ЦАРЭС)². Торговые отношения с Россией остаются важными для региона, в основном как исторически сложившиеся, причем большие объемы оборота проходят транзитом через Казахстан. Растущим торговым партнером для стран Центральной Азии является Китай, причем самые большие объемы торгового оборота с Китаем приходятся на Казахстан. Страны-участницы ЦАРЭС определили шесть основных международных транспортных коридоров, которые связывают Центральную Азию с Китаем, Россией, Южным Кавказом, Турцией и Западной Европой. В рамках данного Проекта предполагается финансирование реконструкции участков коридоров ЦАРЭС, которые проходят через Казахстан.

16. **Общие цели развития транспортной отрасли в Казахстане определены в Национальной стратегии развития транспортной отрасли на 2006 – 2015 годы и Программе развития автодорожной отрасли на 2006 – 2012 годы.** Эти государственные документы определяют инвестиционные программы, в которые входит реконструкция сети автодорог республиканского (общегосударственного) значения и строительство новых участков дорог, в частности, в рамках коридоров ЦАРЭС. Транспортная стратегия также ставит целью гармонизацию существующего законодательства с международными нормами и стандартами и содействие в применении инновационных технологий. В

² В состав ЦАРЭС вошли: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика (на основании развития Синьдзянь-Уйгурского автономного округа), Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан.

качестве еще одной цели в стратегию включено предоставление услуг пользователям вдоль коридоров, в том числе улучшение безопасности дорожного движения. Автомобильные дороги являются основной составляющей транспортной системы Казахстана, они играют важную роль в предоставлении базового доступа к сельским территориям, наряду с обеспечением транзитного проезда для торговли. Большая часть сети дорог была построена еще в советские времена и в значительной степени находится в разрушенном состоянии из-за отсутствия необходимого содержания. Несмотря на существенное увеличение объемов финансирования, выделяемых на автодорожную отрасль в последнее десятилетие, в числе основных причин неэффективной эксплуатации автодорог остаются отсутствие правильного планирования, недостаточный институциональный потенциал и быстрый рост количества автомобилей, появившихся на этапе перехода к рыночной экономике после распада Советского Союза.

17. Данный Проект является частью стратегии правительства по стимулированию экономического роста и снижению бедности в наиболее бедных регионах страны, за счет улучшения доступа к этим двум регионам, а также за счет обеспечения занятости в строительстве и в сфере сопутствующих услуг. Проект не только предоставит эффективную транспортную связь для самых бедных регионов Казахстана, он также обеспечит эффективный транзит для других стран региона, особенно для Таджикистана и Кыргызской Республики. Реконструкция коридора будет способствовать более эффективному перемещению товаров и людей и обеспечит безопасность движения. Это будет также содействовать развитию промышленного, сельскохозяйственного производства и коммерческой деятельности и приведет к улучшению торговли и услуг вдоль дороги, а также в прилегающих крупных и малых городах.

18. Строительная и транспортная отрасль в 2008 году составляли примерно 17% с численность. Работающих прямо или косвенно 0,6 миллионов человек. Существуют существенные различия в уровне занятости и доходах местного населения между 12 областями (регионами) и двумя городами республиканского значения Казахстана (Астана и Алматы). Кызылординская область, насчитывающая 24,3% населения, проживающего ниже черты бедности является одной из самых бедных, а в Южно-Казахстанской области самая высокая плотность сельского населения, проживающего за пределами крупных городов. Приоритетные направления развития этих двух областей включают совершенствование транспортной инфраструктуры, особенно дорог. Это необходимо для улучшения доступа к рынкам сбыта для местной продукции и для привлечения инвестиций в эти два региона, имеющие высокий потенциал для развития туризма, сельского хозяйства, текстильной, химической и добывающей промышленности. Хотя здесь есть железная дорога и автодорога республиканского значения, которые связывают эти два региона с остальной территорией страны, железная дорога используется в основном для транспортировки бестарных грузов и потому недоступна для местного населения. Существующая магистральная автодорога в неудовлетворительном состоянии – проезд грузового автомобиля от Шымкента до границы Российской Федерации общей протяженностью 1.700 км занимает более 48 часов – это расстояние, если бы дорога была в хорошем состоянии, могло бы занимать менее 20 часов. Именно по этой причине реконструкция коридора ЗЕ-ЗК входит в число наиболее приоритетных инвестиционных проектов для Правительства.

С. Проект реконструкции автодороги юг - запад

19. **Национальная Программа развития автомобильных дорог предусматривает финансирования реконструкции 2.840 км автодорожного коридора, связывающего Западную Европу с Западным Китаем через Казахстан и Россию.** Общая цель Программы заключается в том, чтобы *повысить эффективность и безопасность перевозок и содействовать развитию вдоль одного из основных стратегических дорожно-транспортных коридоров Казахстана.* Ожидается повышение эффективности транспорта и торговли за счет обеспечения инфраструктуры и услуг более высокого качества вдоль всего коридора, что приведет к снижению транспортных затрат и постепенному реформированию организаций, отвечающих за все категории автодорог в Казахстане.

20. **Правительство попросило МФО профинансировать примерно 63% общего объема инвестиций, необходимых для развития коридора ЗЕ-ЗК,** сметная стоимость которого на все 2.840 км составляет 7,4 млрд. долларов США (см. Приложение 2). МФО и Правительство финансируют отдельные проекты следующим образом:

- АБР совместно с ЯАМС финансируют участки автодороги между Таразом и Кордаем в Жамбылской области (примерно 321 км), общая сметная стоимость US\$939 млн. Первый транш займа для этого участка был одобрен в ноябре 2008 года, второй транш – в октябре 2009 года, а одобрение третьей фазы запланировано на июнь-июль 2010 года.
- ИБР финансирует 172 км участка автодороги от границы Южно-Казахстанской области до Тараза в Жамбылской области, сметная стоимость составляет US\$487 млн. Первая фаза займа была одобрена в феврале 2009 года, одобрение второй фазы запланировано на июнь-июль 2010 года.
- МБРР предоставляет финансирование участков коридора ЗЕ-ЗК в южном и западном регионах Казахстана от Шымкента до границы Актюбинской области (примерно 1.062 км), сметная стоимость - US\$2,5 млрд., включая бюджетное финансирование.
- ЕБРР финансирует участки дороги от границы Российской Федерации до поселка Мартук в Актюбинской области (102 км), сметная стоимость эквивалентна US\$212,5 млн. Данный заем был одобрен в ноябре 2008 года. Кроме того, планируется привлечение средств Технической помощи ЕБРР для финансирования: (i) подготовки модели концессионного автодорожного проекта; и (ii) проведения тендерных процедур для пилотного автодорожного концессионного проекта.
- Правительство финансирует остальные участки коридора ЗЕ-ЗК. В их число входит строительство 273 км автодорог в Актюбинской области (Актобе – Карабута́к), завершенное в 2006 году, плюс 205 км автодороги Алматы – Бишкек, завершённые в 2005 году за счет финансирования из средств займов АБР и ЕБРР. Кроме того, правительство финансирует текущее строительство 215 км автодороги в Актюбинской области (Карабута́к – граница Кызылординской области), общей сметной стоимостью эквивалентной US\$177 млн., а также участка дороги от

Шымкента до границы с Узбекистаном. Общая сметная стоимость этих проектов в ценах 2008 года составляет 230 млрд. тенге (примерно US\$1,9 млрд. в эквиваленте).

21. **Банк сыграл объединяющую роль в координации участия других МФО, взявших на себя обязательство по со-финансированию этого большого инвестиционного проекта с целью развития транзитного коридора ЗЕ-ЗК.** Это было сделано для того, чтобы (i) синхронизировать параллельное финансирование коридора; (ii) обеспечить использование единых технических стандартов; (iii) применение единых принципов в отношении охраны окружающей среды и социальной защиты; и (iv) дополнить инвестиции и мероприятия по институциональному укреплению технической помощи. На реализацию такой большой инвестиционной программы для данного коридора (составляющей примерно 7,5 млрд. долларов США) уйдет несколько лет. Чтобы официально закрепить данное взаимодействие, был подписан Меморандум о взаимопонимании (MoV) между Министерством транспорта и коммуникаций (МТК) и МФО (см. Документ по оценке проекта, Приложение 6, стр.63). Данный MoV предусматривает механизмы взаимодействия, принципы финансирования, общие механизмы реализации Проекта, применение единых охранных принципов и обязательства при применении единых стандартов.

22. **Проект, финансируемый Банком, является одним из самых больших компонентов программы Правительства по развитию коридора Западная Европа – Западный Китай.** Особой целью проекта (ОЦП) является *повышение транспортной эффективности на участках дороги между границей Актюбинской и Кызылординской областей и Шымкентом и совершенствование управления автодорогой и обеспечение безопасности дорожного движения в Казахстане.* Все это достигается посредством:

- Реконструкции с переводом в более высокую категорию 1.062 км участков дороги в Южно-казахстанской и Кызылординской областях в составе коридора ЗЕ-ЗК от границы Актюбинской и Кызылординской областей до Шымкента (включая северный объезд города Шымкент);
- Укрепления потенциала Комитета автодорог и внедрение системы управления автодорогами с целью планирования и подготовки бюджета для работ по содержанию, реконструкции и строительству сети дорог республиканского значения;
- Повышения потенциала МТК и Комитета автодорог в вопросах мониторинга и надзора за реализацией Проекта, в частности, в отношении закупок, финансового управления и охранных мер; и
- Повышения безопасности дорожного движения и содействия предоставлению услуг вдоль коридора ЗЕ-ЗК.

23. **В результате реализации Проекта будут обеспечены более эффективные и безопасные перевозки, снизятся транспортные издержки и повысится безопасность дорожного движения и качество придорожных услуг вдоль коридора ЗЕ-ЗК.** Для того, чтобы полностью выполнить цели Проекта, было признано, что необходимо укрепить потенциал Комитета автодорог в вопросах планирования и управления, с целью более

эффективной реализации Проекта и использования ресурсов, выделенных на данную отрасль, и, следовательно, снизить экономические транспортные издержки как в целом по стране, так и в частности на участках коридора ЗЕ-ЗК. Данный Проект также поможет разработать план повышения безопасности дорожного движения и качества придорожных услуг. Это приведет к снижению социальных издержек в связи с уменьшением количества пострадавших в ДТП и более комфортным перемещением товаров и пассажиров.

24. **На этапе подготовки Проекта было отмечено, что необходимо решать вопрос отсутствия придорожного сервиса для различных групп пользователей дороги (напр., местного населения, отечественных и международных перевозчиков).** В этой связи ожидается большой приток инвестиций со стороны частного сектора. Стратегия развития транспортной отрасли подчеркивает роль Правительства как катализатора для привлечения инвестиций частного сектора в различные виды придорожных услуг. В рамках Проекта будет проведена оценка тех видов услуг, которые должны быть предоставлены вдоль коридора, и будет подготовлен план мероприятий по развитию таких услуг за счет инвестиций частного сектора. Проект поможет определить стимулы, которые могут быть предоставлены Правительством для привлечения частных инвестиций. Физические объемы работ по повышению безопасности дорожного движения и повышению качества придорожного сервиса на участках дорог Проекта (такие как автобусные остановки, реконструкция примыканий с местными/подъездными дорогами, меры для регулирования скоростного режима, переходы для пешеходов и домашних животных и др.) будут включены в строительные контракты, финансируемые из средств Проекта. Основными бенефициарами этих мер будут пользователи дороги, а также местные жители, проживающие вдоль дороги.

25. **Проект состоит из пяти компонентов:**

- **Компонент 1:** Реконструкция и перевод в более высокую категорию участков автодороги в Кызылординской области (не включая объезд города Кызылорда), сметной стоимостью US\$1.334,5 млн. в эквиваленте, без учета физических и ценовых непредвиденных затрат и стоимости услуг консультантов по надзору за строительством. Примерно 788,5 км автодороги (большая часть из которых будет 2-полосной) в Кызылординской области будет реконструировано или переведено в более высокую категорию в соответствии с современными проектными решениями в отношении конструкции дорожной одежды, чтобы снизить стоимость автодорожного актива на весь срок эксплуатации, включая меры обеспечения безопасности дорожного движения и придорожного сервиса. Выкуп земель и работы по проектированию автодороги финансирует Заемщик.
- **Компонент 2:** Реконструкция и перевод в более высокую категорию участков автодороги от границы Кызылординской области до Шымкента, включая объезды городов Кызылорда и Шымкент, общая сметная стоимость - US\$879,1 млн. В эквиваленте, без учета физических и ценовых непредвиденных затрат и стоимости услуг консультантов по надзору за строительством. Примерно 273,4 км автодороги, все из которых будут 4-полосными, будет реконструировано или переведено в более высокую категорию, включая меры обеспечения безопасности

дорожного движения и придорожного сервиса. Выкуп земель и работы по проектированию автодороги финансирует Заемщик.

- **Компонент 3:** Консультант по управлению проектом (КУП) сметной стоимостью 6,5 млн. долларов США в эквиваленте. Услуги консультантов предусмотрены для того, чтобы помочь Комитету автодорог в управлении всеми работами, связанными с проектами, финансируемыми МФО, в том числе контроль соблюдения всех охранных и фидуциарных аспектов в рамках общих принципов, принятых МФО и правительством с целью обеспечения эффективной и прозрачной реализации программы развития Коридора ЗЕ-ЗК. Дополнительное финансирование на покрытие всех затрат КУП будет внесено другими МФО, участвующими в финансировании, в общей сложности еще 6 млн. долларов США. Основными бенефициарами будут Комитет автодорог и МТК за счет повышения эффективности реализации Проекта и управления сетью автодорог.
- **Компонент 4:** Институциональное развитие и разработка планов мероприятий с целью повышения безопасности дорожного движения и качества придорожного сервиса общей стоимостью 3,5 млн. долларов США в эквиваленте. Данный компонент включает услуги консультантов с целью: (i) изучения вариантов укрепления Комитета автодорог и улучшения общего состояния сети автодорог; (ii) реализации программы обучения для укрепления потенциала персонала Комитета в вопросах управления Проектом с особым вниманием охранным и фидуциарным аспектам; (iii) разработки и внедрения системы управления автодорогами, в которую войдет компьютерная база данных для планирования и составления графика проведения работ на дорогах; (iv) подготовки планов совершенствования придорожного сервиса вдоль дороги Проекта; (v) совершенствования контроля мер охраны окружающей среды; и (vi) повышения безопасности дорожного движения посредством разработки руководства по проектированию мер безопасности дорожного движения (БДД), аудита БДД, выявления аварийных участков, укрепления исследований в области ДТП и расчета социальных издержек ДТП. Соответствующие строительные работы вдоль Коридора, такие как совершенствование примыканий с местными дорогами, строительство автобусных терминалов, автодорожных/железнодорожных станций и пр. будут финансироваться за счет Компонентов 1 и 2.
- **Компонент 5:** В рамках данного компонента будут профинансированы услуги консультантов по надзору за строительными работами, предусмотренными Компонентами 1 и 2, на сумму US\$55,0 млн. В их задачу будет также входить обзор детальных проектных решений и надзор за выполнением Планов охраны окружающей среды (ПООС), которые будут разработаны для каждого участка дороги.

26. **На этапе подготовки проекта Банка провел обсуждения и согласовал с Правительством и с другими МФО вопрос использования одного Консультанта по управлению проектом, который поможет Комитету автодорог в управлении и реализации программы развития коридора ЗЕ-ЗК.** Работу КУПа финансируют МФО, принимающие участие в программе, из средств своих займов. Роль КУПа, в частности, заключается в том, чтобы осуществлять контроль качества при управлении всеми контрактами, мониторинг выполнения охранных мер и контроль работы инженеров по

надзору, привлеченных в рамках отдельных контрактов по надзору за строительством. КУП отвечает за подготовку тендерных документов, отчетов по оценке заявок, отчетов по контролю качества и других отчетов о ходе выполнения работ по всему коридору ЗЕ-ЗК. Кроме передачи знаний через обучение и ежедневную работу, ожидается, что взаимодействие КУПа с Комитетом автодорог приведет к более качественному контролю соблюдения графика реализации и обеспечит гарантию качества выполненных работ. Такая схема должна обеспечить строгое соблюдение всех контрактных спецификаций, в том числе полное соблюдение требований по охране окружающей среды и социальной защите.

27. Надзор за выполнением строительных работ осуществляется другими международными консультантами в рамках Компонента 5 данного Проекта. Были выполнены тендерные процедуры для закупки 14 контрактов на строительные работы (для выполнения Компонента 1 Проекта), по результатам которых 3 декабря 2009 года были одобрены контракты на общую сумму 1,2 млрд. долларов США. Консультанты по надзору за выполнением 14 строительных контрактов уже привлечены и работают в полном объеме, равно как и подрядчики, которые уже приступили к земляным и подготовительным работам. Строительные работы на территории Кызылординской области, которые были начаты в феврале 2010 года на некоторых участках дороги, планируется завершить за три года. В настоящее время проводятся закупки второго этапа, который включает семь контрактов на выполнение работ в Южно-казахстанской области (сметной стоимостью 890 млн. долларов США), сейчас идет этап предквалификации. Контракты на строительные работы, вместе с контрактами по надзору за строительством будут подписаны при соблюдении следующих условий: (i) Банк согласует принципы для проведения мероприятий по укреплению Комитета автодорог на основании рекомендации, которые будут разработаны в рамках технической помощи (финансируемой из Компонента 4 Проекта); и (ii) Планы мероприятий по переселению будут разработаны для всех участков автодороги в Южно-казахстанской области. Комитет автодорог проводит эти работы параллельно и планирует начать строительные работы по Компоненту 2 летом 2010 года при условии, что подрядчики разработают ПООС для каждого объекта, которые должны быть согласованы Банком.

28. Экологические условия на участках дороги Проекта обусловлены засушливым и полузасушливым климатом, редкой растительностью, небольшим объемом круглогодичных поверхностных вод и большими территориями естественно очень соленых грунтов. Территория Проекта к северу от Кызылорды является засушливой и имеет очень ограниченную растительность, подверженную ветровой эрозии, воздействию пыли и перемещающихся барханов. К юго-востоку от города Кызылорды до Туркестана климат постепенно переходит в менее засушливый со степной растительностью, в которой доминируют луга с небольшими участками лесов вдоль рек и в долинах. Еще дальше на юго-восток территория между Туркестаном и Шымкентом интенсивно используется под земледелие и садоводство. На территории Проекта расположены как плотно заселенные местности в Южно-Казахстанской области, так и Кызылординская область, где плотность населения составляет менее 2,7 человек на кв.км., при небольшом количестве поселков и сельских населенных пунктов. Дорога Проекта является единственной главной артерией, проходящей через эту территорию, и поэтому является основой для хозяйственной деятельности. Реконструкция дороги

Проекта может ускорить экономическое развитие в крупных населенных пунктах и стимулирует коммерцию на примыканиях и вдоль объездных дорог, но, скорее всего, не стимулирует создание новых населенных пунктов на незаселенных территориях.

29. Увеличение интенсивности международного транспортного потока откроет доступ к новым рынкам сбыта и торговле за пределами этих двух областей. Для местных жителей больше транзитного транспорта будет означать больше возможностей покупать и продавать товары и предоставлять жилье и другие придорожные услуги. Транзит через густо населенные территории будет ограничен за счет строительства новых объездных дорог или реконструкции существующих объездов, тем самым значительно сократив объем возможного переселения и сноса жилья и повысив безопасность дорожного движения в населенных пунктах. Проектные решения обеспечивают, чтобы объездные дороги не отрезали населенные пункты от сети дорог. Поэтому предполагается, что социальное воздействие Проекта будет во многом положительным. Наиболее существенный риск социального характера связан с БДД, как на открытых магистралях, так и в населенных пунктах. Риск ранения и смертности будет смягчен за счет устранения физических проблем в местах потенциально опасных с точки зрения аварийности и за счет проведения разъяснительной работы. Хотя в Туркестане и Сауране были выявлены объекты культурного значения, планируемая реконструкция автодороги не повлияет на них. Подрядчики предусмотрят процедуры и мероприятия, которые будут включены в ПООС, на случай обнаружения археологических находок в ходе строительства.

4. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ НА ЭТАПЕ ПОДГОТОВКИ ПРОЕКТА И НАДЗОРА

30. **Технико-экономическое обоснование (ТЭО)³ для коридора ЗЕ-ЗК, подготовленное в 2007 году, показало, что строительство некоторых объездных дорог, запланированных на будущее, в настоящее время экономически не рентабельно и потребуют выкупа больших объемов земель.** Среди них – планируемый северный или южный объезд Туркестана и предлагаемые объезд нескольких населенных пунктов от северной части города Кызылорда до северной части Жосалы протяженностью 196 км. Для такого строительства потребуется изъятие нетронутых земель при более высоких затратах, потребует выкупа больших объемов земель и приведет к потере доступа к магистральной автодороге для местных жителей. В рамках ТЭО была проведена оценка экономической жизнеспособности Коридора и были предложены предварительные проектные решения, на основании которых была проведена оценка сметной стоимости строительства и выплаты компенсаций за переселение. Банк проанализировал выполненный экономический анализ, который был выполнен с использованием традиционного анализа стоимости и выгод. При анализе использовалась модель развития и управления автомобильными дорогами (HDM-4) model, которая моделирует состояние дороге в течение всего срока эксплуатации и затраты и определяет критерии для принятия экономических решений в отношении инвестиций в дорогу. Инвестиции, предложенные в ТЭО, были одобрены Министерством экономики и бюджетного планирования и Министерством промышленности и торговли в июле 2008 года. И только после этого Правительство обратилось к нескольким МФО с целью изучения возможностей получения от них со-финансирования для одобренных инвестиций.

31. **В состав ТЭО входил отчет о предварительной экологической оценке (ЭО), подготовленный по стандартам Казахстана для рентабельных участков дорог. Банк определил недостающие элементы в предварительном ЭО и согласовал с другими МФО разработку единых охранных принципов.** Банк контролировал подготовку Принципов политики переселения (ППП), а АБР контролировал разработку Принципов оценки воздействия на окружающую среду для всего Коридора. В ПОВОС и ППП содержится обзор экологических и социальных мер, которые необходимы для того, чтобы смягчить потенциальное и фактическое отрицательное воздействие на экологию и социальную сферу по всему Коридору ЗЕ-ЗК. ПОВОС и ППП были проанализированы, и было признано, что они соответствуют политике Банка, после чего они были обнародованы до проведения оценочной миссии в InfoShop Банка 17 июня 2008 года и 23 июня 2008 года соответственно, а 30 июня МТК опубликовал их в Казахстане.

32. **Позднее были разработаны проектные документы в соответствии с выводами ТЭО, которое было согласовано Государственной экспертизой и другими государственными органами в соответствии с Казахстанским законодательством.** Комитет привлек несколько отечественных консультантов к разработке детального проекта на одобренные участки дороги с учетом результатов общественных слушаний. Проектные решения должны быть одобрены Государственной экспертизой, для чего

³ ТЭО было выполнено местным институтом Каздорпроект при содействии Саты-Инвест (Казахстан), Азия Мегатранзит (Казахстан), TASC (Израиль) и ВСЕОМ (Франция).

требуется предварительное согласование и одобрение соответствующих местных государственных органов, лиц, подпавших под влияние проекта (ЛПВП), дорожной полицией и экологическими и санитарно-эпидемиологическими службами. Хотя детальный проект был выполнен для большей части дороги Проекта в феврале 2009 года, на трех участках дороги, в том числе по поселкам Темирлановка и Бирлик, необходимо было внести изменения в проектные решения по результатам общественных слушаний. В разделе V данного ответа Руководства процедура проведения слушаний и изменения проектных решений для поселка Бирлик, выполненная Комитетом автодорог, рассматривается более подробно.

33. На начальных стадиях подготовки Проект предусматривал финансирование в виде двух последовательных фаз в рамках Адаптируемого программного займа (АПЗ), но позднее этот механизм был заменен на Особый инвестиционный заем (ОИЗ), что повлекло за собой изменения требований в отношении охранных процедур. В состав фазы 1 должны были войти участки, которые относились к категории В с точки зрения экологического воздействия, по которым были подготовлены и опубликованы ПОВОС и ППП. Предполагалось, что участки Фазы 2 будут отнесены к Категории А, поскольку для них требовалось вынужденное переселение. Однако во время проведения оценочной миссии Правительство попросило предоставления всего займа сразу, как это было сделано на других участках дороги, финансируемых другими МФО. В результате предложенный финансовый инструмент был изменен с АПЗ на ОИЗ, поскольку это был единственный инструмент Банка, который соответствовал запросу правительства. В связи с изменением инструмента кредитования с АПЗ на ОИЗ на этапе оценки, весь Проект будет переведен в Категорию А, требующую вынужденного переселения. Следствием такого перевода стало то, что ПОВОС было уже недостаточно для выполнения требований ОП 4.01, в которой указано, что необходимо подготовить, опубликовать и провести слушания по подробному отчету по ЭО по всем участкам автодороги Проекта, включая ПМП для каждого объекта до проведения оценки. Что касается ОП 4.12, для соблюдения этих требований необходимо разработать и опубликовать ПМП до проведения оценки, если на этом этапе можно определить всех пострадавших и все участки земли, подлежащие выкупу, в противном случае можно использовать в качестве приемлемой формы инструмента переселения подготовку ППП.

34. В результате замены инструмента кредитования с АПЗ на ОИЗ во время проведения оценки был подан запрос в Совет директоров на предоставление освобождения Проекта от требования о предоставлении и опубликовании ЭО и Планов мероприятий по переселению (ПМП) до проведения оценки. Запрос в адрес руководства Банка был направлен 6 октября 2008 года⁴ на том основании, что подробный отчет об ЭО и ПМП, приемлемые для Банка, будут выполнены до представления Проекта на рассмотрение Совета исполнительных директоров. ПОВОС и ППП были удалены из InfoShop, поскольку их публикация не отвечала сути запроса на предоставление освобождения. Запрос об освобождении фактически означал, что разработка конкретных ПООС и ПМП будет выполнена в ходе реализации Проекта, что налагает дополнительные

⁴ Первый запрос на предоставление освобождения был одобрен руководством Банка 6 октября 2008 года. В последствии, 30 марта 2009 года, в него были внесены изменения.

обязанности на проектную команду Банка с целью мониторинга выполнения этой работы в рамках надзора.

35. Для того, чтобы подготовить отчет по ЭО, Комитет автодорог привлек независимых консультантов в рамках технического задания, приемлемого для Банка, для проведения подробной Оценки экологического и социального воздействия (ОЭСВ). Консультант подготовил отчет об ОЭСВ, в который вошли ПООС для участков дорог категории А и В, в соответствии с требованиями, предусмотренными в принятых ранее ПОВОС. Эти ПООС являются основой для подготовки подрядчиками конкретных ПООС для каждого объекта до начала строительных работ, как того требует Соглашение о займе, Ведомость 2, Раздел I.A.3. Отчет об ОЭСВ был внимательно изучен и признан приемлемым для Банка, после чего он был размещен на сайте InfoShop и внутри страны в феврале 2009 года⁵. Краткое содержание ОЭСВ с описанием всех необходимых охранных вопросов для Проекта было направлено Совету директоров в марте 2009 года. Проектная команда Банка получила конкретные ПООС по 6 лотам, где работы уже были начаты, к югу от города Кызылорда, а остальные 8 ПООС должны быть получены к 31 мая 2010 года. Что касается требований ОП 4.12 (вынужденное переселение), консультант, который разрабатывал ОЭСВ, подготовил проект Отчета о переселении, в котором было указано, что для Проекта потребуется снос 152 строений в Южно-казахстанской области и 20 – в Кызылординской области и по расчетам 855 семей потеряют частично или полностью свои земельные наделы (в большинстве случаев речь идет о потере лишь незначительной части участков). Однако консультант не смог завершить работу над этим документом, как над ПМП, поскольку по трем из 12 участков Проекта данных по переселению было недостаточно, кроме того, необходимо было принять новые проектные решения по участкам в поселках Темирлановка и Бирлик, где в результате общественных слушаний потребовалось существенно изменить предложенные проектные решения.⁶ В последствии 30 марта 2009 года запрос на освобождение от требования в руководство Банка был изменен, в нем указывалось, что до представления в Совет директоров будет подготовлен и опубликован ППП, а не ПМП, а ПМП для каждого объекта будут разработаны и опубликованы до начала строительных работ на каждом участке. За исключением сроков, требования ОП 4.01 и ОП 4.12 были выполнены до представления Проекта на Совете исполнительных директоров.

36. С момента одобрения Советом директоров и вступления Проекта в силу Команда экспертов Проекта со стороны Банка осуществляла постоянный контроль Проекта, регулярно посещая Казахстан и объект. Надзор со стороны Банка специально был таким интенсивным, чтобы гарантировать реализацию Проекта с полным соблюдением всех охранных требований и фидуциарной политики Банка, а также в соответствии с требованиями нормативных документов Казахстана. В этой связи Соглашение о займе для Проекта требует, чтобы Комитет автодорог и другие соответствующие государственные органы при поддержке специалиста КУП по экологическим и социальным вопросам ежеквартально отслеживали соблюдение

⁵ Соответствующие документы были опубликованы до проведения всех слушаний по Проекту на русском и казахском языках.

⁶ В апреле 2009 года были проведены дополнительные слушания в Темирлановке для того, чтобы определить альтернативное проложение трассы. В результате был выбран вариант восточного объезда, и его детальное проектирование было профинансировано из Проекта.

охранных мер, которые предусмотрены ПООС и ПМП для каждого объекта. Комитет автодорог должен ежеквартально представлять в Банк отчеты о проделанной работе, подготовленные КУПом, которые должны включать наблюдения по мониторингу соблюдения охранных мер. Ежемесячный отчет КУП за март 2010 года был проанализирован специалистами Банка, в нем содержалось сводное описание мер по переселению, мониторинг которых осуществлял персонал КУП по охранным мерам. Специалисты Банка также проанализировали подробный отчет по переселению по Кызылординской области, подготовленный специалистом КУП по переселению.

37. В отчете по переселению было дано описание участков земли, которые были выкуплены Комитетом автодорог, и компенсаций, выплаченных пострадавшим лицам в Кызылординской и Южно-казахстанской областях. Однако это было сделано до того, как ПМП был полностью обнародован и по нему прошли слушания. Специалист из команды Проекта Банка по социальному развитию посетил Кызылординскую область в феврале 2010 года, чтобы провести экспертную оценку мероприятий по переселению, которые были описаны в отчете, и проверить, действительно ли компенсации и помощь были предоставлены пострадавшим лицам в соответствии с положениями ППП. Основные выводы экспертного отчета заключались в том, что компенсации и помощь, предоставленные Комитетом автодорог пострадавшим лицам в Кызылординской и Южно-Казахстанской областях, соответствуют положениям ППП и политики Всемирного банка по вынужденному переселению. В ходе обзора было выявлено всего 45 лиц, попавших под воздействие проекта (11 владельцев коммерческих сооружений, 31 пользователь сельскохозяйственных земель и 3 собственника жилых домов), а общая площадь изъятых земель в Кызылординской области составила 116 гектар, в Южно-казахстанской области – 18 собственников и 57 гектар земли.

38. В экспертной оценке, подготовленной специалистами Банка, отмечается, что были предприняты меры по восстановлению потока доходов и предоставления замещающих активов, причем были выплачены компенсации даже землепользователям, не имеющим правоустанавливающих документов. Специалисты Банка встретились с пострадавшими людьми вдоль участков дорог в Кызылординской области и провели интенсивные обсуждения с представителями областного управления автомобильных дорог, местным специалистом КУП по переселению и представителями Коалиции НПО⁷. Специалисты Банка проанализировали перечень пострадавших лиц и считают его полным. Опрошенные специалистами Банка пострадавшие указали на то, что они удовлетворены полученной компенсацией и помощью. Областное управление автодорог очень тесно работало с пострадавшими людьми, сообщив им об их правах в рамках ППП, и помогли им осуществить выбор метода оценки и покрыть затраты на регистрацию собственности. Что касается Южно-Казахстанской области, в феврале 2010 года миссия Банка встретила с большинством

⁷ Насколько известно Руководству, Коалиция НПО была создана как неофициальная группа из семи НПО, активно работающих в Южно-Казахстанской области. Коалиция НПО была создана где-то в феврале-марте 2009 года, изначально для осуществления мониторинга различных участков Программы развития коридора ЗЕ-ЗК. Одна НПО, Национальный аналитико-информационный ресурс (НАИР) принимала особенно активное участие в мониторинге участков коридора ЗЕ-ЗК в Южно-Казахстанской области, финансируемых МБРР, и является единственной НПО, которая регулярно принимает участие в общественных слушаниях и в переписке с Комитетом автодорог от имени местных жителей.

собственников земель, у которых земля была выкуплена. Владельцы указали специалистам Банка на то, что они удовлетворены уровнем предоставленной компенсации. После этого с Комитетом автодорог была согласована процедура того, как продолжить эту работу в Южно-Казахстанской области, доработав перечень пострадавших лиц и подготовив отчет о выполненных мерах в отношении земли, которая уже была выкуплена у 18 собственников и землепользователей, а также подготовив и опубликовав ПМП.

39. Основной рекомендованной мерой по исправлению ситуации после проведения экспертной оценки Банком является необходимость формирования и полного функционирования механизма рассмотрения жалоб в соответствии с ППП. Такой механизм был создан с участием консультантов по надзору за строительством (официально назначенным Инженером по каждому дорожно-строительному контракту), в рамках которого один контролер на объекте назначен «координатором по рассмотрению жалоб», отвечающим за свой участок дороги. Вдоль дороги Проекта были распространены листовки на русском и казахском языках, в которых описан механизм рассмотрения жалоб и указаны контактные телефоны соответствующих координаторов по рассмотрению жалоб. Координаторы должны ежемесячно представлять отчеты о выполненных работах с указанием всех полученных жалоб и мер, выполненных по этим жалобам. Консультанты по надзору должны также обеспечить, чтобы Подрядчики разработали ПООС для объекта и строго соблюдали требования, содержащиеся в них и в ППП/ПМП. Специалист КУП по переселению отвечает за мониторинг работы всех назначенных координаторов по рассмотрению жалоб и обязан провести расследование по всем полученным жалобам и зафиксировать, как эти вопросы были разрешены. КУП должен также отслеживать выполнение ПООС и ПМП, обращая особое внимание на все зафиксированные нарушения.

40. В Отчете о проделанной работе за март 2010 года, представленном КУПом, специалист по переселению зафиксировал жалобы от некоторых жителей поселка Бирлик в Южно-Казахстанской области. В отчете приведен график слушаний, проведенных Комитетом автодорог в Туркестане и поселке Бирлик (см. Приложение 3), а также проведенных в последствии консультаций по изменению проектных решений на участке дороги вдоль поселка Бирлик. Отчет о переселении, подготовленный КУПом, экспертная оценка специалистов Банка и механизм рассмотрения жалоб, сформированный в качестве корректирующей меры, были независимо изучены координатором по социальной защите в регионе Европы и Центральной Азии и были признаны удовлетворительными.

41. Кроме официального надзора за реализацией Проекта специалистами Банка, законодательство Казахстана требует наличия постоянного мониторинга экологического и социального воздействия Проекта со стороны различных подразделений Министерства охраны окружающей среды (МООС) и Министерства культуры, соответственно. В соответствии с Законом Республики Казахстан «О защите и использовании объектов исторического и культурного наследия» 1992 года (с изменениями 2004 года) до начала застройки на каких-либо территориях, необходимо провести обследование с целью выявления объектов исторического и культурного наследия с привлечением уполномоченных археологических экспертных органов, которых определяет

Министерство культуры. Работы, которые могут угрожать существованию объектов исторического и культурного наследия, не могут быть продолжены. Для участка дороги в районе Туркестана Министерством культуры было выдано положительное археологическое заключение для автодороги Проекта (№ 0132440 от 24 октября 2008 г.), кроме того Министерство постоянно отслеживает ход выполнения работ.

42. Чтобы обеспечить реализацию всех проектов без нанесения вреда людям и окружающей среде, МООС должен проводить регулярные, комплексные выборочные экологические проверки в соответствии с положениями Экологического кодекса Республики Казахстан. В случае обнаружения нарушения экологического законодательства экологический инспектор составляет отчет, в котором содержатся обязательные к исполнению рекомендации в отношении мер по устранению всего негативного воздействия на окружающую среду. Если такие рекомендации не будут выполнены в указанные сроки, составляет Протокол об административном нарушении, который направляется в суд. Суд выдает решение о наложении административного взыскания, которое должно быть выплачено нарушившей стороной (напр., подрядчиком). Экспертная группа Банка изучила подобные отчеты, выданные частным компаниям по другим объектам, не финансируемым Банком, в Кызылординской области. За первые пять месяцев реализации Проекта в Кызылординской области никаких нарушений зарегистрировано не было, и экологические органы не составили ни одного подобного отчета.

43. Данный Проект способствует укреплению имеющегося взаимодействия между МТК, Комитетом автодорог, КУПом и общественными организациями (ОО) через Коалицию НПО. В Южно-Казахстанской области в соответствии с соглашением, подписанным 26 марта 2010 года, был создан Наблюдательный комитет, в состав которого вошли: Коалиция НПО, представители областного управления Комитета автодорог и КУП (см. Приложение 4). Данный комитет является официальным механизмом участия ОО в мониторинге реализации проекта, особенно тех аспектов, которые связаны с переселением и темпами выполнения строительных работ. Кроме того, между Комитетом автодорог и представителями Коалиции НПО организуются встречи, и ведется активная переписка в электронном виде и обмен письмами, в которых обсуждаются насущные вопросы, поднимаемые местным населением, особенно относительно изменения проектных решений на участке дороги, проходящем по поселку Бирлик. Специалисты Банка наблюдали, насколько официальное участие Коалиции НПО, действующей от имени лиц, подпавших под воздействие Проекта, является полезным в качестве посредника для координации опасений, выражаемых этими людьми, населением в целом. В результате этого процесса Комитет автодорог более внимательно отреагировал на опасения, высказанные общественностью – как показало количество общественных слушаний, проведенных в Туркестане и Бирлике – а также внес изменения в детальный проект на участке дороги, проходящем по поселку Бирлик (см. Раздел V данного Ответа руководства). Однако эффективное участие НПО в Наблюдательном комитете может потребовать финансовой поддержки с целью продолжения такого взаимодействия.

5. ОТВЕТ РУКОВОДСТВА

44. **Претензии заявителей и подробные ответы руководства представлены в Приложении 1. По мнению руководства Банка, Банк приложил все усилия к тому, чтобы выполнить требования инструкций, политик и процедур и комплексным образом реализовать заявленную им миссию в контексте данного Проекта. По мнению Руководства Банк выполнил все требования инструкций, политик и процедур, применимых к вопросам, поднимаемым в Запросе. В связи с этим Руководство делает вывод о том, что права или интересы Заявителей не были и не будут прямо или косвенно нарушены по причине неспособности Банка выполнить свои политики и процедуры.**

45. **Руководство Банка ценит то, что у Заявителей и у Правительства одинаковое видение вопросов совершенствования коридора ЗЕ-ЗК, который является основным средством сообщения для местного населения с остальными регионами Казахстана и с другими странами. Автодорога Проекта является источником дохода для местного населения, которое предоставляет основной объем придорожных услуг пользователям дороги, а также является единственной возможностью выхода на рынки сбыта для местной продукции.**

46. **Руководство признает, что Комитет автодорог от лица Заемщика активно взаимодействует с Заявителями и с местной общественностью, особенно в поселке Бирлик с целью снятия возникающих опасений. Комитет автодорог несколько раз вносил изменения в проектные решения на отдельных участках дороги, чтобы решить вопросы, поднимаемые местными жителями, на всей территории Проекта. В конкретном случае участка дороги, проходящего по поселку Бирлик, который и составляет один из элементов данного Запроса, Руководство подтвердило, что Комитет автодорог подготовил изменения в проектные решения по результатам нескольких раундов консультаций с жителями поселка Бирлик и города Туркестан в целом. Измененные проектные решения были внесены в тендерные документы, разработанные для строительного контракта, в который войдет участок, проходящий вдоль поселка Бирлик. Проектная команда Банка изучила измененные проектные решения и согласовала тендерные документы.**

47. **Кроме того, Руководство хотело бы подчеркнуть готовность Проектной команды Банка помогать Заемщику решать все вопросы, поднятые Заявителями и другими лицами, попавшими под воздействие Проекта. Первые жалобы были получены Проектной командой Банка в письменной форме по электронной почте от представителей НПО в июне 2009 года, за которыми последовали электронные сообщения в августе и сентябре 2009 года. Комитет автодорог организовал дополнительные общественные слушания в июне 2009 года в Шымкенте, наблюдателями на которых присутствовали специалисты Банка, на которых обсуждались измененные проектные решения в Южно-Казахстанской области, внесенные по результатам предыдущих слушаний. Позднее, в декабре 2009 года были внесены изменения в проектные решения для дороги внутри поселка Бирлик, а в феврале 2010 года они обсуждались в Туркестане и поселке Бирлик.**

48. **Руководство считает, что суть жалоб, изложенных в Запросе, была полностью разрешена к удовлетворению большинства местного населения вокруг города Туркестана в том числе жителей поселка Бирлик. Проектная команда Банка в тесном**

сотрудничестве с другими специалистами из управления по региону Европы и Центральной Азии, а также при содействии Отдела контроля соблюдения операционной политики и обеспечения качества страновых услуг (КСОПКУ), будет и впредь осуществлять непосредственный надзор за реализацией Проекта в отношении взаимодействия с ОО и местным населением, проживающим в зоне влияния Проекта.

49. Ответ Руководства на опасения, высказанные Заявителями, касается следующих вопросов:

- A. Обеспокоенность в отношении того, что предлагаемые проектные решения по реконструкции существующего проезда к городу Туркестан в районе поселка Бирлик могут повлечь негативные последствия для жителей поселка и их собственности;
- B. Просьба о выделении специального школьного автобуса для провоза детей поселка Бирлик в школу и обратно;
- C. Возможно негативное воздействие транзитного транспорта на Мавзолей и другие физические и культурные объекты, расположенные в центре города Туркестан; и
- D. Просьба о строительстве нового объезда города Туркестан, когда такое решение будет обусловлено соответствующей интенсивностью.

A. Возможное негативное воздействие со стороны участка дороги вдоль поселка Бирлик

50. Заявители беспокоятся о том, что дорога на самом узком участке проходит мимо 30 домов в поселке Бирлик, и что это не соответствует экологическим стандартам Всемирного банка, которые требуют обеспечения буферной зоны, охраняющей от опасных токсичных выхлопов и шума от транспортных средств, шириной 50 м. Заявители признают, что им были представлены измененные проектные решения в августе-сентябре 2009 года, предусматривающие смещение оси дороги вдоль поселка Бирлик в сторону насыпи железной дороги и установку шумопоглощающего экрана и «зеленого» пояса. Заявители указывают, что даже эти новые проектные решения не отвечают стандартам Банка в отношении экологической безопасности лиц, чьи интересы затрагивает данный Проект.

51. Комитет автодорог разработал измененные проектные решения, которые включают следующие мероприятия, направленные на разрешение опасений жителей поселка Бирлик (см. карту в Приложении 5):

- (i) ось новой дороги была смещена в сторону от существующих жилых домов в поселке Бирлик в сторону железнодорожного полотна, для строительства новой 4-полосной дороги. Жилые дома в поселке Бирлик были построены на расстоянии до 5 м от существующей дороги. В соответствии с общепринятой практикой проектирования, измененный проект смещает профиль дороги в сторону от жилых домов, чтобы обеспечить максимальное возможное расстояние между домами и новой 4-полосной дорогой. Минимальное расстояние составит 17 метров.

- Предусмотрено строительство подземного пешеходного перехода недалеко от местной школы, чтобы дети могли безопасно переходить через новую 4-полосную дорогу (школа №20 в Приложении 5). Планируется также устройство второго регулируемого пешеходного перехода со светофором, расположенному в 800 м дальше по дороге. Еще один переход будет построен под новой 4-полосной дорогой для скота примерно в 600 м к северу от светофора.
- Предусмотрена реконструкция существующей 2-полосной объездной дороги на этом участке, которая станет местной подъездной дорогой, которую смогут использовать жители поселка Бирлик. Будет обустроен перекресток с местной подъездной дорогой и новой 4-полосной дорогой, на котором будут установлены светофоры с целью контроля транспортных потоков и обеспечения безопасного перехода для пешеходов. В измененный проект внесено также строительство автобусных остановок с навесами по местной подъездной дороге. Это существенно улучшит существующую ситуацию, когда местные жители, выходя из домов, попадают прямо на главную дорогу, что приводит к очень небезопасной обстановке (см. фотографии в Приложении б).
- устройство 3-метровой стены между новой 4-полосной и реконструированной 2-полосной подъездной дороги. Эта стена будет служить барьером для снижения транспортного шума и выхлопных газов. Она также предусмотрена для обеспечения безопасной среды для местных жителей, отделив пешеходов от транспортного потока.
- По просьбе жителей вдоль новой 4-полосной дороги будут посажены деревья, чтобы обеспечить эстетический вид. Когда деревья подрастут, ожидается, что они также будут дополнять 3-метровую стену в качестве дополнительного барьера для снижения шума и выхлопов от транспортных средств. В проектных решениях также предусмотрена установка уличного освещения вдоль существующей 2-полосной объездной дороги и подземные переходы для обеспечения личной безопасности и охраны.

52. **Дополнительные слушания были проведены в феврале 2010 года в Туркестане и поселке Бирлик, на которых жителям поселка Бирлик были представлены измененные проектные решения и предлагаемые меры, описанные выше.** Коалиция НПО в последствии подтвердила представителям Банка, что они довольны изменениями, внесенными в проектные решения, и принятыми мерами по смягчению воздействия. Насколько Руководство понимает, именно по этой причине Запрос был отозван.

53. **Проектная команда Банка изучила измененные проектные решения, и подтвердила, что они, вместе с мерами по снижению воздействия, были внесены в детальный проект и тендерные документы для строительства участка дороги вдоль поселка Бирлик.** В Приложении 10 представлены подробные проектные чертежи, подготовленные для данного участка дороги. Кроме того, подрядчиками до начала работ будет разработан ПООС для объекта, в который должны быть включены дополнительные меры для защиты пользователей автодороги и местных жителей на этапе выполнения строительных работ. Соглашение о займе (Ведомость 2, Раздел I.A.3) обязывает Заемщика выполнить Проект в соответствии со всеми требованиями ПООС для объектов.

54. Что касается утверждения Заявителей о том, что измененные проектные решения не соответствуют экологическим стандартам Банка, **Руководство хотело бы подчеркнуть, что как таковых стандартов или инструкций Банка не существует, где говорилось бы о необходимости устройства 50-метровой буферной зоны от края дороги до жилых домов.**

55. **Насколько известно Руководству, поселок Бирлик был построен в основном после того, как была построена существующая в настоящее время 2-полосная объездная дорога.** Это говорит о том, насколько ценна эта дорога для местных жителей, поскольку она предоставляет им доступ к жилищам и является источником дохода от услуг, которые местные жители предоставляют пользователям автодороги. Руководство ценит то, что местные жители поселка Бирлик не против планируемой реконструкции существующей 2-полосной объездной дороги, и что Заявители хотят свести к минимуму негативное воздействие предлагаемой реконструкции на экологию города Туркестан. Кроме того, Руководство отмечает, что специалисты Банка присутствовали на консультационных совещаниях, которые проводились в январе 2009 года в Туркестане. Хотя здесь поднимались вопросы о планах строительства северного или южного объезда, большинство местных жителей на совещании поддержали предлагаемую реконструкцию существующей 2-полосной объездной дороги, расположенной на окраине города Туркестан.

В. Обещание о выделении специального школьного автобуса для детей поселка Бирлик

56. Заявители указали, что местная администрация (Аким) пообещала, что детям будет предоставлен автобус, который будет привозить их из поселка в школу. Заявители просят официально зафиксировать это обещание с указанием лиц, ответственных за его исполнение.

57. **Руководство подтверждает, что оно удовлетворено мерами смягчения воздействия, указанными в пункте 51 выше, которые полностью решают вопрос безопасности пешеходов.** Хотя предоставление автобуса не является обязательной мерой, Руководство отмечает, что в дополнение к указанным выше улучшениям в проектных решениях в поселке Бирлик, местная администрация (Аким) предложил предоставить дополнительные услуги автобуса специально для того, чтобы перевозить детей из поселка Бирлик в местную школу в течение школьного года. Руководство получило письменное заверение 17 марта 2010 года от МТК, которое передало нам письмо от Акима с подтверждение предоставления местной администрацией автобуса, начиная с сентября 2010 года (см. Приложение 7, копия письма). Руководство хотело бы подчеркнуть, что разработка стратегии предоставления придорожных услуг (таких как автобусные перевозки, зоны отдыха, АЗС и пр.) включены в Компонент 4 Проекта. Эта стратегия будет разработана в рамках технической помощи, финансируемой из средств Проекта, чтобы гарантировать, что такие услуги будут предоставляться постоянно с учетом потребностей местной общественности.

С. Воздействие транзитного транспорта на Мавзолей, расположенный в самом сердце города Туркестана

58. Заявители уверяют, что Туркестан является второй Меккой для мусульман всего мира. Потенциалу города с точки зрения привлечения паломников и туристов может навредить негативное экологическое и экономическое воздействие по причине возросшей интенсивности.

59. **Руководство признает культурную важность Туркестана. В рамках Проекта предполагается финансирование реконструкции существующего объезда в пригороде Туркестана, который отведет транспорт из центра города,** где расположен Мавзолей Хожа Ахмеда Яссави и другие физические культурные ценности. Руководство признает, что Мавзолей в центре Туркестана считается святым местом, которое привлекает паломников и туристов в город, и которое объявлено ЮНЕСКО объектом мирового наследия. Существующая 2-полосная объездная дорога была построена в 1959 году и была гравийной, а в 2001 году была реконструирована и переведена в Категорию II. Сейчас существующая 2-полосная объездная дорога в очень плохом состоянии и, в результате, большая часть транзитного транспорта проезжает через центр Туркестана. После консультации с местной администрацией (которая несет ответственность за Мавзолей) Комитет автодорог согласился профинансировать реконструкцию существующей 2-полосной объездной дороги, уширив ее до 4 полос. Реконструкция по большей части будет проводиться по существующему профилю объездной дороги, которая, в самой ближайшей своей точке, находится на расстоянии более 2,6 км от Мавзолея Хожа Ахмеда Яссави. Ожидается, что в результате реконструкции большинство транзитного транспорта можно будет отвести от центра Туркестана, тем самым будет сокращен объем и негативное воздействие от транспорта, проезжающего через центр города, и обеспечит лучший доступ к Мавзолею.

60. **Ожидается, что реконструкция автодороги Проекта приведет к дальнейшему экономическому развитию Туркестана и других регионов на юге и западе Казахстана.** Общепринятая практика показывает, что по мере роста города, администрация должна планировать предоставление инфраструктуры, позволяющей отвести транспорт из центра города и от других объектов местной важности. Это зачастую достигается за счет строительства нескольких концентрических кольцевых дорог, которые отводят транспорт от города. Поэтому планируемую реконструкцию существующей 2-полосной объездной дороги местная администрация Туркестана может рассматривать как часть будущего среднего кольца на окраине города Туркестана. Проектная команда Банка проанализировала концептуальные проектные решения, включающие будущие планы вокруг города. В них действительно входит реконструкция существующего 2-полосного объезда до 4 полос в качестве северной половины среднего кольца вокруг Туркестана (см. концептуальный план развития Туркестана, Приложение 8). Руководство сделало вывод, что долгосрочный план местной администрации по развитию транспортной инфраструктуры вокруг Туркменистана можно считать обоснованным.

Д. Обещание новой объездной дороги вокруг Туркестана

61. Заявители требуют предоставления гарантий того, что по мере повышения интенсивности транспортного потока в будущем, Правительство Казахстана запроектирует и построит различные [объездные] сервисные дороги вокруг Туркестана в течение 5 лет.

62. **Руководство знает о планах местной администрации построить в будущем северный или южный объезд подальше от Туркестана. Однако строительство таких объездов потребует существенных объемов выкупа земель.** В ТЭО, разработанном для коридора ЗЕ-ЗК, были изучены предлагаемые северный и южный объезды, и было обнаружено, что по результатам экономических анализов их строительство нерентабельно. Дополнительный анализ, проведенный специалистами Банка с использованием более поздних данных по интенсивности за 2010 год, подтверждает правильность результатов предыдущего экономического анализа (расчетная норма рентабельности составит менее 1,0% для 2-полосного южного объезда протяженностью примерно 38 км). Как отмечалось ранее, специалисты Банка присутствовали на консультационном совещании, которое проводилось в Туркестане в январе 2009 года. В протоколе совещания указано, что участники спрашивали местную администрацию о планах строительства южного объезда. Представители Акимата ответили, что, на основании рекомендаций ТЭО, *«строительство объезда города Туркестана откладывается и переносится... Было принято решение уширить и реконструировать существующий объезд. Эта объездная дорога (которая будет построена в рамках Проекта) будет передана городу после строительства нового объезда.»*

63. Насколько Руководство понимает, представители Правительства пообещали, что строительство северного или южного объезда будет рассмотрено, когда это будет необходимо из-за интенсивности. Для местной администрации Туркестана решение о строительстве какой-либо из этих объездных потребует поиска равновесия между необходимостью предоставить легкий доступ к центру города для паломников и посетителей Мавзолея, а транзитный транспорт вывести за пределы центра города. С точки зрения Руководства такую двойственную функцию по улучшению доступа к городу, при этом с выведенным за город транспортом лучше всего выполнит реконструкция существующего 2-полосного объезда на окраине города. Оба варианта северного и южного объезда, которые будут расположены намного дальше от города и гораздо длиннее по протяженности (добавляя дополнительные 8 км пути), не поможет Туркестану. Руководство уверено, что город выиграет больше от реконструкции существующего 2-полосного объезда, а северный или южный объезд можно будет построить в будущем, когда это будет обосновано с точки зрения интенсивности транспорта.

64. **Предварительный анализ северного и южного объездов, выполненный Комитетом автодорог в рамках ТЭО, показал, что средняя единичная расценка строительства любого из вариантов составит примерно 4,5 млн. долларов США за километр** – что соотв. примерно 193,5 млн. долларов США для северного объезда и 171 млн. долларов США для варианта южного объезда – и это не включая затраты на выкуп земель и выплату компенсаций за переселение. Это намного выше расчетных 55,5 млн. долларов США на реконструкцию существующей 2-полосной объездной дороги с

уширением ее до 4 полос. В Приложении 9 показана укрупненная смета затрат для северного и южного объездов и концептуальная схема расположения этих двух вариантов. Смета затрат такая высокая из-за большого количества крупных мостов и тоннелей, строительство которых потребуется (11 мостов и 2 тоннеля для северного объезда; 9 мостов и 2 тоннеля для южного объезда), наряду с потенциальным сносом 50 жилых домов на северном маршруте. Для строительства северного или южного объезда потребуется изъятия сельскохозяйственных земель, культивируемых в нескольких местах, известно также, что на обоих маршрутах расположены многочисленные могилы и другие физические культурные ценности.

65. В соответствии со стандартами, используемыми сегодня МТК⁸, если прогнозируемая интенсивность превышает 6.000 легковых автомобилей и 3.000 грузовых автомобилей в сутки, необходимо устройство новой 2-полосной объездной дороги. Дополнительный экономический анализ, проведенный специалистами Банка с использованием модели HDM-4, показал, что для того, чтобы обосновать 2-полосную объездную подобного типа, потребуется интенсивность примерно 10.000 транспортных средств в сутки, а для обоснования 4-полосной дороги потребуется примерно 14.000 тс/сутки, которые должны перекинуться на новую дорогу (тогда как среднесуточная интенсивность в 2010 году составила примерно 3.500 тс/сутки). Кроме того, Руководство отметило, что планируемая реконструкция по существующему профилю сводит к минимуму необходимость выкупа дополнительных земель и частной собственности для целей дорожного строительства. Стандарты проектирования, используемые для уширения существующей дороги, подходят и для градостроительства.

66. В соответствии с указаниями, которые Банк дает всем своим странам-клиентам, Руководство считает, что решение о строительстве северного или южного объезда должно быть основано на анализе экономического, экологического и социального воздействия. Хотя Банк не может гарантировать предоставление финансирования для этого проекта, которое может быть включено в Национальную программу развития автодорожной отрасли, Руководство готово рассмотреть запрос на оказание дополнительной поддержки Казахстану в будущем. Учитывая культурную и религиозную важность Мавзолея Кожа Ахмеда Яссави, расположенного в центре Туркестана, Руководство предполагает, что строительство планируемого южного (или северного) объезда будет оставаться в государственной инвестиционной программе Казахстана до тех пор, пока оно не будет обосновано с экономической точки зрения. Правильные методы требуют, чтобы правительство определяло приоритетность таких работ на основании экономической прибыли с учетом социальных и экологических параметров.

⁸ Нормы и правила СНиП, адаптированные для Казахстана (№3.03-09-2006).

Приложение 1. Претензии и ответы на них

№	Претензия	ОП/БР	Ответ
	Первый запрос (5 февраля 2010 года)		
1.	<p>Проектные решения на участке дороги проекта по городу Туркестан предполагают, что она будет проходить по существующему объезду. На самом узком участке данный объезд проходит мимо 30 домов в поселке Бирлик, зажатом с одной стороны жилыми домами и с другой – железнодорожной веткой компании Южполиметалл. Расстояние от линии застройки домов до кромки дороги составляет от 5 до 15 метров, что не соответствует экологическим требованиям Всемирного банка о предоставлении буферной зоны шириной 50 м для защиты от вредного воздействия токсичных выхлопов и шумов от транспортных средств. 22 июня 2009 года я направил письмо в Банк. Кредит выдается [...] руководитель проекта отреагировал мгновенно, приехал в Шымкент вместе со своей командой и провел совещание, на котором председательствовал заместитель Акима области, Б.Н.Алиев. В результате в августе-сентябре 2009 года были предложены новые проектные решения по смещению дорожного полотна проектируемой дороги в указанном выше поселке Бирлик в сторону железнодорожного полотна и по установке шумозащитного экрана и «зеленого» пояса. Даже такие проектные решения не соответствуют стандартам Всемирного банка по экологической безопасности лиц, чьи интересы подпадают под воздействие проекта.</p>	4.01	<p>Руководство хотело бы прояснить, что экологическая политика Банка не указывает конкретное минимальное расстояние между жилыми домами и дорогами общего пользования в населенных пунктах. Однако в отчете ОЭСВ рекомендуется для целей мониторинга обеспечивать расстояние от дороги 40 м.</p> <p>Руководство обязуется гарантировать своевременный учет результатов общественных слушаний в Проекте. После получения жалобы от Заявителей в июне 2009 года в отношении предлагаемого проложения автодороги в поселке Бирлик, проектная команда Банка встретилась с представителями местных НПО и областной администрацией в июле 2009 года и позднее, в октябре и ноябре 2009 года, чтобы обсудить варианты решения вопросов, поднятых жителями поселка Бирлик. Комитет автодорог и местная администрация согласились изучить рентабельные варианты и изменить проектные решения на участке дороги в поселке Бирлик, предусмотрев также меры, смягчающие воздействие, приемлемые для местных жителей. В последствии Комитет автодорог подготовил измененные проектные решения и организовал дополнительные консультации в Туркестане в феврале 2010 года. В эти измененные проектные решения вошли меры, описанные выше в Ответе Руководства, а именно: смещение оси дороги от жилых домов в поселке Бирлик к железной дороге за счет строительства нового 4-полосного участка; устройство 3-метровой стены, которая будет служить шумовым барьером и дополнительным буфером от выхлопных газов от автомобилей; устройство местной подъездной дороги для жителей поселка Бирлик; строительство подземных пешеходных переходов и скотопргона; и обустройство безопасного регулируемого пешеходного перехода.</p> <p>Руководство считает, что измененные проектные решения, включая смягчающие меры, описанные выше, полностью снимают вопросы в отношении экологической безопасности и БДД и отвечают требованиям соответствующих политик Всемирного Банка.</p>
2.	<p>Кроме того, именно на этой территории доле 1.000 учеников поселка Бирлик переходят через дорогу каждый день, идя в школу и возвращаясь домой. Проектные решения не предусматривают строительство надземного или подземного пешеходного перехода, хотя этот вопрос и поднимался на общественных слушаниях местными жителями в Туркестане 13 января 2009 года. Проектировщики сослались на</p>	4.01	<p>Руководство хотело бы подчеркнуть, что измененные проектные решения, которые были обнародованы и обсуждены в феврале 2010 года в поселке Бирлик, к всеобщему удовлетворению включают смягчающие меры, которые отвечают требованиям охранных политик Банка. Следует отметить, что эти смягчающие меры были приняты большинством жителей поселка Бирлик. Данные смягчающие меры обеспечивают безопасный</p>

	<p>заказчика, которого представлял г-н Сыздыков, аким Туркестана, который председательствовал на совещании, и который просто проигнорировал требование жителей.</p>		<p>переход для всех пешеходов, включая школьников, через новую 4-полосную автодорогу через: (i) подземный пешеходный переход, который предоставляет прямой доступ к местной школе; (ii) перекресток, регулируемый светофором, новой 4-полосной дороги и существующей 2-полосной дороги, которая будет реконструирована и станет местной подъездной дорогой; и (ii) еще один подземный скотопрогон примерно в 600 м от светофора.</p> <p>Руководство хотело бы подчеркнуть, что измененные проектные решения были изучены Проектной командой Банка и включены в тендерные документы для строительных контрактов.</p>
<p>3.</p>	<p>Существующая объездная дорога в городе Туркестан была построена к празднованию 1500-й годовщины города Туркестана несколько лет назад, хотя в соответствии с генеральным планом развития города, как нам сообщили жители, строительство автодороги планировалось намного дальше за границей города: для этого даже была отведена 100-метровая полоса земли в северной части от границы города, но про это забыли.</p> <p>Это явное нарушение Операционной политики Всемирного банка ОП 4.01 "Экологическая оценка."</p>	<p>4.01</p>	<p>По данным, имеющимся у Руководства, у местной администрации есть долгосрочный план развития для территории Туркестана, который предусматривает строительство южной объездной дороги подальше от центра города.</p> <p>Экономический анализ обоих вариантов объезда, северного и южного, выполненный консультантами, которые разрабатывали ТЭО на этапе подготовки Проекта, показал, что эти варианты являются нерентабельными, учитывая имеющуюся интенсивность. Эти выводы были позднее подтверждены недавним экономическим анализом, выполненным специалистами Банка. Данный экономический анализ показал, что только при интенсивности в 10.000 тс/сутки можно обосновать строительство 2-полосного южного объезда (и примерно 14.000 тс для 4-полосного объезда), и это притом, что в 2010 году интенсивность составила всего примерно 3.500 тс/сутки.</p> <p>Предварительный анализ показал, что такое строительство сопряжено с большими затратами из-за большого количества крупных мостов и тоннелей (11 мостов и 2 тоннеля для северного объезда; 9 мостов и 2 тоннеля – для южного). Кроме того, вдоль северного объезда придется снести 50 жилых домов. Для строительства северного или южного объезда потребуется изъятия сельскохозяйственных земель, культивируемых в нескольких местах, известно также, что на обоих маршрутах расположены многочисленные могилы и другие физические культурные ценности.</p> <p>Руководство признает, что Правительство должно определить приоритетность предлагаемых инвестиций в инфраструктуру на основании экономической окупаемости с учетом конкуренции за инвестиции со стороны разных регионов страны. Банк требует, чтобы все такие инвестиции имели экономическую норму рентабельности не ниже 12%. Анализ, проведенный специалистами Банка, показал, что в настоящее время варианты северного и южного объездов не отвечают этому требованию.</p>

			Иными словами, варианты северного и южного объездов в настоящее время не являются рентабельными. Реконструкция существующего 2-полосного объезда с уширением его до 4 полос является намного более выгодным вариантом с точки зрения экономического, социального, экологического воздействия и вопросов безопасности.
4.	Мы обратились к специалистам Всемирного банка 22 июля 2009 года по электронной почте. Меры, принятые Банком для решения этой проблемы – проведение конференции с участием заинтересованных сторон 30 июля 2009 года; совещание 5 октября 2009 года с участием проектировщиков, возглавляемое Жаком Бюре, ответ, полученный от Жака Бюре 22 ноября 2009 года – натолкнулись на негибкое мышление и равнодушие со стороны казахстанских должностных лиц, отвечающих за реализацию проекта. Поэтому действия должностных лиц не удовлетворили жителей поселка Бирлик. Мы считаем, что Банка имеет право потребовать от Клиента соблюдения его политик.	13.05	<p>Как отмечалось в пункте 1 выше, в измененные проектные решения были внесены смягчающие меры для участка дороги вдоль поселка Бирлик. Руководство считает, что измененные проектные решения, включая эти меры, полностью снимают вопросы, поднятые Заявителями в отношении экологической безопасности, и отвечают требованиям охранных политик Банка.</p> <p>Измененные проектные решения учтены в Тендерных документах для строительных работ на данном участке дороги и будут включены в ПООС для данного объекта.</p>
	Первое сообщение (10 марта 2010 года)		
5.	<p>5 февраля 2010 года мы направили вам жалобу. После этого, также в феврале, приезжал представитель Министерства транспорта, г-н Кутербеков, Аким города и другие официальные лица, чьи имена мы не запомнили. Нам сказали, что после строительства новой дороги многие жители будут счастливы, поэтому мы согласились, чтобы дорога была построена вдоль железной дороги. Г-н Кутербеков пообещал, что через 5 лет Правительство построит новую объездную дорогу за пределами города Туркестан. Он также пообещал, что прямо перед нашими домами будут посажены деревья и растительность, и что наших детей автобус будет возить из поселка в школу. Поэтому мы хотели бы, чтобы эти обещания были зафиксированы и чтобы те официальные лица, которые за них отвечают, подписались под ними. Мы боимся, что через 5 лет, когда Всемирный банк уйдет из страны, эти обещания не будут выполнены и их забудут. Поэтому мы просим:</p> <p>1. Разработать документ от Министерства транспорта, заверяющий, что вокруг Туркестана будет построена новая объездная дорога через 3 года [а не через 5 лет], с подписью г-на Кутербекова и печатью Министерства транспорта.</p> <p>2. Мы также хотели бы, чтобы в этот документ вошел пункт о планируемых насаждения и обещанном школьном автобусе для наших детей.</p> <p>Мы считаем, что этот документ должен подписать Аким города Туркестана вместе с г-</p>	13.05	<p>Как отмечалось выше, смягчающие меры были внесены в проектные решения для участка дороги вдоль поселка Бирлик. Кроме того, в ответ на просьбу жителей будут посажены деревья вдоль новой 4-полосной объездной дороги, чтобы создать эстетический вид, а по мере роста деревья также будут служить дополнением к шумозащитному экрану и защищать от загрязнения.</p> <p>Хотя Руководство считает, что изменений, внесенных в проектные решения, достаточно для обеспечения безопасности пешеходов и детей, местная администрация подтвердила в письме от 17 марта 2010 года, что она предоставит дополнительный автобус, который будет курсировать в начале и в конце учебного дня для детей поселка Бирлик, начиная с сентября 2010 года. В рамках измененных проектных решений предусматривается предоставление автобусных остановок с навесами в поселке Бирлик для нового автобусного маршрута.</p> <p>Следовательно, по мнению Руководства, планируемая реконструкция существующей 2-полосной объездной дороги с уширением ее до 4 полос является наиболее подходящим решением для Проекта в настоящее время. Реконструкция существующей дороги сводит к минимуму необходимость выкупать дополнительные участки земель и частную собственность для целей строительства дороги. Стандарты проектирования, принятые для данной дороги, подходят для условий населенного пункта.</p> <p>Руководству известно о том, что у МТК и местной</p>

	ном Кутербековым и другими должностными лицами, отвечающими за строительство автодороги Китай - Европа.		администрации есть долгосрочные планы развития для территории Туркестана, в которые входит строительство южной объездной дороги подальше от центра города, когда это будет экономически целесообразно.
	Второе сообщение (8 апреля 2010 года)		
6.	<p>В предыдущем письме от 10 марта 2010 года мы выдвигали два требования, которые отражают нашу обеспокоенность в отношении реализации Проекта, по которому транзитный коридор из Китая в Европу пройдет непосредственно возле нашего поселка. В данном письме мы требуем определенных гарантий того, что по мере увеличения интенсивности транспортного потока, идущего через город Туркестан, Правительство Казахстана выполнит проектирование и осуществит строительство различных сервисных дорог за пределами города. Существует два варианта таких объездных дорог:</p> <p>1. Северный маршрут, который может проходить между поселками Бирлик и Карашик или</p> <p>2. Южный маршрут, который может пройти вдоль южной части города, где он дважды пересечет магистральную железную дорогу Ташкент - Оренбург.</p>	4.01	<p>По причинам, указанным выше, экономический анализ, выполненный Банком, показал, что строительство северного или южного объезда не является рентабельным в настоящее время.</p> <p>Кроме того, как указано в п.3 и 5 выше, у МТК и местной администрации есть долгосрочные планы развития для территории Туркменистана, в которые входит строительство южной объездной дороги подальше от центра города, когда это будет экономически целесообразно.</p> <p>Руководству ничего не известно о каких-либо планах строительства северного объезда в качестве альтернативы.</p> <p>Банк не может гарантировать предоставления финансирования для будущих инвестиций, которые будут включены в Национальную программу развития автодорожной отрасли, Руководство не может также обязать Правительство взять на себя обязательства в отношении каких-либо долгосрочных будущих инвестиций, не входящих в состав работ по Соглашению о займе и Стратегию странового партнерства, представленную на рассмотрение Совета директоров. Однако Банк готов рассмотреть просьбы о предоставлении поддержки для Казахстана в будущем.</p>
7.	Мы просим, чтобы была предоставлена гарантия, что такая объездная дорога будет построена, в виде официального письма, подписанного представителями Всемирного банка и правительства Республики Казахстан.		См. пп. 3, 5 и 6 выше.
	Третье сообщение (24 апреля 2010 года)		
8.	В письме от 8 апреля 2010 года мы просили предоставления гарантий от Правительства Республики Казахстан в отношении строительства нового объезда города Туркестана в будущем в виде официального документа, подписанного представителями Всемирного банка и правительства Республики Казахстан.		См. пп. 3, 5 и 6 выше.
9.	В этом письме мы хотели бы описать последствия вредного воздействия планируемой объездной автодороги Юг-Запад: международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай (ЦАРЭС (Центрально-азиатская организация экономического сотрудничества) lb and 6b). Согласно ТЭО, выполненному Каздопроект, к 2012 году количество автомобилей, въезжающих в город	4.01	<p>Руководство хотело бы еще раз подчеркнуть, что проектные решения предусматривают смягчающие меры для снижения выхлопов и шумов от транспортных средств.</p> <p>Как указано в п.3, среднесуточная интенсивность через Туркестан в мае 2010 года составляла всего 3.500 транспортных средств. В ТЭО по Проекту сделан вывод о том, что южный объезд при таком</p>

	Туркестан, составит 6.867 в сутки, а интенсивность в направлении города Кызылорда составит 2.971 автомобиль в сутки. По данным вице-министра транспорта и коммуникаций г-на Кутербекова, в настоящее время около 5.000 автомобилей въезжает в Туркестан со стороны Шымкента и примерно 800 автомобилей выезжает из него. Простой расчет показывает, что будущая интенсивность на проектируемой объездной дороге увеличится в 3,5 раза за два года, которые в конечном итоге, задержатся в центре города. Соответственно ежегодный рост интенсивности транспортного потока составит 1,75 раз, и центр Туркестана станет экологической катастрофой для его жителей.		уровне интенсивности нерентабелен. Анализ, проведенный специалистами Банка, показал, что для того, чтобы обосновать южную 2-полосную объездную подобного типа, потребуется интенсивность примерно 10.000 транспортных средств в сутки, а для обоснования 4-полосной дороги потребуется примерно 14.000 тс/сутки. Прогнозируемые темпы роста составляют 6% в год, и это значит, что 2-полосную южную объездную следует построить в 2024 году, а 4-полосную объездную дорогу можно будет обосновать лишь 5 годами позже.
10.	Туркестан считается второй Меккой для мусульман всего мира. Возможное небезопасное проживание и проблемы для здоровья паломников-мусульман приведет к невосполнимым потерям для бюджета города, а также для доходов местных жителей, которые живут за счет туризма. Таким образом, чтобы свести к минимуму такое возможное негативное экологическое и социальное воздействие, новый объезд вокруг Туркестана должен быть построен через 5 лет.	4.01 4.11	Руководство признает культурную важность Туркменистана. Планируемая реконструкция существующей 2-полосной дороги с переводом в 4-полосную на окраине Туркестана привлечет на себя большую часть транспортного потока, который в настоящее время проходит через центр города. Руководство отмечает, что улучшенная 4-полосная дорога будет расположена более чем в 2,6 км от Мавзолея и других физических объектов культуры, расположенных в центре города. Поэтому ожидается дополнительное положительное влияние Проекта в виде предоставления лучшего доступа для туристов, посещающих Туркестан, а транзитный транспортный поток, в то же время, будет отведен из центра на новую 4-полосную дорогу, которая будет обустроена на окраине города Туркестан. В Уведомлении о регистрации запроса отмечено возможное нарушение ОП 4.11. Руководство отмечает, что ОП 4.11 не применялось на этапе проектирования. В отношении участка дороги в районе Туркменистана был сделан вывод в ЭО, что, хотя Мавзолей и находится в зоне влияния Проекта, негативное воздействие на него оказано не будет из-за большой удаленности Мавзолея от предлагаемой трассы. Как указывалось выше, реконструированная 4-полосная дорога даст положительный эффект в виде доступа к Мавзолею и другим физическим объектам культуры Туркестана. Кроме того, новая дорога отведет от Мавзолея большегрузные транспортные средства.
11.	Для этой цели правительство Казахстана должно гарантировать жителям города Туркестан, что строительство новой объездной дороги будет реализовано не позднее, чем через 5 лет.		См. пп. 3, 5 и 6 выше. Хотя Банк не может гарантировать предоставления финансирования для будущих инвестиций, которые будут включены в Национальную программу развития автодорожной отрасли, Руководство готово рассмотреть просьбы о предоставлении поддержки для Казахстана в будущем
12.	Соответствие требованиям ОП 4.12	4.12	В Уведомлении о регистрации запроса отмечается возможное нарушение ОП 4.12, но Руководству не понятно, к какому аспекту это относится. Руководство хотело бы отметить, что ППП уже был разработан и что ПМП для объекта будут

Проект реконструкции автодороги Юг - Запад

			подготовлены и согласованы Банком до начала строительных работ на любом участке дороги.
--	--	--	---