

**БАСШЫЛЫҚТЫҢ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ОҢТҮСТІК-БАТЫС  
АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫН ДАМУ ЖОБАСЫ ЖӨНІНДЕГІ  
ИНСПЕКЦИЯ КОММИСИЯ ШОЛУ ЖАСАУҒА СҰРАНЫМҒА ЖАУАП:  
БАТЫС ЕУРОПА-БАТЫС ҚЫТАЙ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТРАНЗИТТІК ДӘЛІЗІ  
(CAREC-1b & 6b) (ХҚҚДБ ЗАЕМЫ 7681-KZ)**

Басшылық Қазақстандағы Оңтүстік-Батыс автомобиль жолдарын дамыту: Батыс Еуропа -Батыс Қытай халықаралық транзиттік дәлізін салу жобасын (ОААЭЫ -1b & 6b) (ХҚҚДБ Заемы 7681-KZ) тексеру жөнінде Инспекция комиссиясына 2010 жылдың 5 ақпан, 10 наурыз, 8 сәуір және 24 сәуірде түскен және осы жылдың 29 сәуірде тіркелген (RQ10/04) сұранымды қарастырды. Басшылық төмендегідей жауап даярлады.



## МАЗМҰНЫ

<b>НЕГІЗГІ ҚАҒИДАЛАР .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>I. КІРІСПЕ.. .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>II. СҰРАНЫМ .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>III. МЕМЛЕКЕТТЕГІ ЖАҒДАЙ ЖӘНЕ ЖОБА ТҰРАЛЫ МӘЛІМЕТ</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>IV. ЖОБА ДАЯРЛАУ ЖӘНЕ ҚАДАҒАЛАУ БАРЫСЫНДА ТУҒАН НЕГІЗГІ МӘСЕЛЕР .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.3</b>
<b>V. БАСШЫЛЫҚ ЖАУАБЫ.....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.20</b>

### Қосымшалар

Қосымша 1. Арыздар мен жауаптар

Қосымша 2. Батыс Еуропадан Батыс Қытайға транзиттік дәліздің картасы

Қосымша 3. Түркестан қаласы және Бірлік ауылындағы талқылаулардың жүргізілу кестесі

Қосымша 4. Үкіметтік емес ұйымдар коалициясы, Автомобиль жолдары комитеті және жобаны басқару консультанттар арасындағы Ынтымақтастық меморандумы

Қосымша 5. Бірлік ауылы бойындағы жол нобасына түскен өзгерістер көрсетілген картасы

Қосымша 6. Бірлік ауылындағы жағдай туралы фотосуреттер (2010 жыл мамыры)

Қосымша 7. Бірлік ауылының балаларына мектеп автобусы керек екенін растайтын жергілікті Түркістан қаласы әкімшілігінің хаты

Қосымша 8. Түркістан қаласының айналасын болашақта жақсарту туралы концептуалды шешімдер

Қосымша 9. Түркістан қаласының солтүстік және оңтүстік айналым жолдарының сметасын тексеру

Қосымша 10. Бірлік ауылы бойынша жол учаскесін салуға дайындалған толық инженерлік сызбасы

**АҚША БАЛАМАЛАРЫ**  
(2010 жылдың 19 мамыр күнгі айырбастау курсы)

Валюта бірлігі = Қазақстандық теңге (KZT)  
US\$1 = KZT 146,77

**ҮКІМЕТ ҚАРЖЫ ЖЫЛЫ:**

1 қаңтар – 31 желтоқсан

**САЛМАҚ ЖӘНЕ ӨЛШЕМДЕР:**

Метр өлшеуіш жүйе

**ҚЫСҚАРМАЛАР МЕН АКРОНИМДЕР**

АДБ	Азия даму банкі
ИБЗ	Икемделген бағдарламалық заем
БП	Банк процедурасы
ЦАРЭС	Орталық Азия аймақтық экономикалық ынтымақтастық ұйымы
АҚҰ	Азаматтық қауым ұйымы
ЭБ	Экологиялық бағалау
ЭБТН	Экологиялық бағалауды талдау негіздері
ЕКҚДБ	Европалық қайта құру және даму банкі
ЭБЖ	Экологиялық басқару жоспары
ЭӘӘБ	Экологиялық және әлеуметтік әсерді бағалау
ЖІӨ	Жалпы ішкі өнім
ЖҰК	Жалпы ұлттық кіріс
ТЖДБҰ-4	Тас жолды дамыту және басқару үлгісі (төртінші буын)
ХҚҚДБ	Халықаралық қайта құру және даму банкі
ИДБ	Исламдық даму банкі
ХҚИ	Халықаралық қаржы институттары
ИК	Инспекция комиссиясы
ЖХЫА	Жапондық халықаралық ынтымақтастық агенттігі
ҚОҚМ	Қоршаған ортаны қорғау министрлігі
ККМ	Көлік және коммуникация министрлігі
ЫТМ	Ынтымақтастық туралы меморандум
ҮЕҮ	Үкіметтік емес ұйым
ҚРҰҚ	Қазақстан Республикасының Ұлттық қоры
ОС	(Дүниежүзілік банктің) Операциялық саясаты
ОСМҚСКСТ	Операциялық саясат және мемлекеттегі қызметтер сапасының кепілі және сәйкестігі тобы
ЖЗША	Жобаның нәтижесінде зиян шеккен адамдар
ЖБК	Жоба басқару консультанттары
КЖЖ	Көшірі жұмыстарының жоспары
КСН	Көшіру саясатының негіздері
АИЗ	Арнайы инвестициялық заемдар
БСОТСП	Бұрынғы Совет одағының техникалық стандарттары мен регламенттері
БЕ-БҚ	Батыс Еуропа-Батыс Қытай

## НЕГІЗГІ ҚАҒИДАЛАР

2010 жылы сәуірдің 29-ында Инспекция комиссиясы ХҚҚДБ-і қаржыландырған Қазақстандағы Оңтүстік-Батыс автомобиль жолдарын дамыту: Батыс Еуропа - Батыс Қытай халықаралық транзиттік дәлізін (БЕ-БҚ дәлізі) салу жобасын (Жоба) тексеру туралы өтінішті тіркеді. Бұл Жоба Үкіметтің автожолдар секторын дамыту бағдарламасының бір бөлігі бола отырып, Батыс Еуропаны Батыс Қытаймен Қазақстан және Ресей арқылы біріктіретін 2840 км тас жол дәлізін жақсартуға бағытталған. Бағдарламаның есептік жалпы құны 7,5 миллиард АҚШ долларын құрайды, оның ішінде Үкімет қаржыландыратын бөлігі - 37 пайыз, ал қалғанын ХҚҚДБ (Банк) және басқа халықаралық қаржы институттары (ХҚИ) өтейді.

2 125 миллиард АҚШ доллар құрайтын ХҚҚДБ Қазақстан Республикасына берген заемы Көлік және коммуникация министрлігінің (ККМ) Автомобиль жолдары комитеті арқылы жүзеге асырылып отыр. Заем 2009 жыл 9 желтоқсаннан бастап күшіне енді және мынадай жұмыстарды қамтиды: (i) Оңтүстік Қазақстан мен Қызылорда облыстар арқылы өтетін 1062 км жолды жетілдіру және қайта құру; (ii) ККМ және Автомобиль жолдары комитетінің әлеуетін күшейту; (iii) жол қауіпсіздігі мен жол қызметін жақсарту.

### Сұраным

Инспекция комиссиясының мәліметі бойынша, бірінші сұраным 2010 жылдың 5 ақпанында Бірлік ауылының екі тұрғынымен жіберілген (Түркестан қаласы, Оңтүстік Қазақстан облысы) және оған қоса сол ауылдың 45-тен аса үй қожалығынан бөлек өтініштер алынды. Кейінірек кейбір қол қойғандар Инспекция комиссиясына жазып, талапхаттарынан бас тартты. Артынша жеке Түркестан қаласы тұрғындарынан алынған қосымша өтініштер (олардың сұрауынша жеке мәліметтері құпияда сақталған) алғашқы Сұранымды қолдап бірқатар Түркестан қаласына қатысты мәселелер қосты. Комиссия бұл Сұраным келесі Банк ережелеріне сәйкес келмеуіне айтып кетті: ОС/БП 4.01 (Экологиялық бағалау); ОС/БП 4.11 (Материалды мәдени қорлар); ОС/БП 4.12 (Еріксіз көшіру); ОС/БП 3.05 (Жобаны қадағалау); және Дүниежүзілік банкінің ақпаратты ашу саясаты (2002 жылдың маусымы).

### Мемлекеттегі жағдай және жоба туралы мәлімет

2000-шы мен 2007 жылдар аралығында Қазақстан 10 пайыздық орташа нақты ЖІӨ өсуі және халықтың жан басына шаққандағы табыс деңгейінің күрт жақсаруымен зор экономикалық нәтижелілік көрсетті. Сауда бірте-бірте бұрынғы Совет Одағы үкіметтерден Қытай және басқа нарықтарға қарай ауысып, 2004-тен 2008 жылға дейін шапшаң ұлғайды. Қазақстандағы жалпы тұрақты экономикалық беталыстарға қарамастан, 2005 жылдан бастап 2007 жылдың ортасына дейін коммерциялық несиелеу және шетелден қарыз алуының өсу спиралі қаржы және құрылыс секторларда қиыншылықтарға жол берді. Қазақстандағы экономикалық дағдарыс 2007 жылдың соңында басталған жылжымайтын мүлік бағасының күрт төмендеуінен басталды.

2009 жылдың екінші жартысында мұнай және басқа минералды ресурстардың экспорт бағасы күшейуі жалпы қаржы позицияны тұрақтандыруға өз үлесін салды. Шетел қарыз

төлем міндеттемелермен байланысты капиталдың орасан зор жылыстаудың орнын толтыру үшін 2009 жылы Қазақстан ірі капитал құйылуын керек етті. Бұл ішінара ұлғайған мұнай және газ экспортымен, ішінара шетел тікелей инвестициялар және несиелендіру арқылы қалпына келді.

Үкімет мемлекеттік қорларды ұзақ мерзімді дамудағы кедергілерді жеңілдететін салаларға жібере отырып, экономикалық қиғаштықтарды туғызбау мақсатпен ішкі сұранысты ынталандыру мен жұмыс орындарды жасауды көздеді. Осыған орай «Оңтүстік-Батыс автомобиль жолдарын даму жобасына» зор басымдылық беріліп отыр, өйткені ол мемлекеттің ең аз қамтылған екі аумақты кірумен және жұмыс орындарымен қамтамасыз ету арқылы экономикалық өсуге жағдай жасайды және кедейлік деңгейін төмендетеді деп күтуде. Қызылорда облысы мемлекеттегі ең кедей аумақтарының бірі, ал Оңтүстік Қазақстан облысының ауыл халқының тығыздығы ең жоғары болып табылады. Кіру жақсарған сайын, осы аумақтардың дамуына, әсіресе, туризм, ауыл шаруашылығы, жеңіл және кен өндіруші өнеркәсіп саларында, орасан зор мүмкіндіктер пайда болады. Қазіргі магистральды жолдың жағдайы өте нашар, мысалы, Шымкенттен Ресей шекарасына дейін 1700 км сапар жақсы жолмен жүргенде 20 сағатта жететін, осы жолды пайдаланғанда 48 сағаттан аса кетеді.

Кенінен алғанда, Үкіметтің экономикалық дамуға стратегиялық көзқарасы Орталық Азия аймақтық экономикалық ынтымақтастығының (ОААЭЫ) аймақтық стратегиясына сай экономиканың диверсификациясы мен глобалды нарыққа интеграциясына негізделген. ОААЭЫ мемлекеттері Орта Азияны Қытай, Ресей, Оңтүстік Кавказ, Оңтүстік Азия, Түркия және Батыс Еуропамен біріктіретін алты негізгі көлік дәлізді тағайындады. Жоба Қазақстан арқылы өтетін және басқа мемлекеттерді маңызды көлік біріктірулермен қамтамасыз ететін ОААЭЫ дәліздер бөліктерін жақсартуды қаржыландырады.

Банк экологиялық және әлеуметтік қорғаныш шаралардың ортақ негізі болуын және бірыңғай техникалық стандарттардың қолдануын қамтамасыз етуге қатысты басқа ХҚИ-ның қатысуын үйлестіруде шақырушы рөлін атқарды. Көлік министрлігі мен ХҚИ арасында Ынтымақтастық тұралы меморандум гармонизация және ынтымақтастық жөнінде міндеттемелер мен механизмдерді белгіледі. Жобаны даярлау кезінде Үкімет және ХҚИ Автомобиль жолдары комитетіне Дәліз дамыту бағдарламасын жүзеге асырудың басқаруына көмек көрсету мақсатпен жоба басқару консультанттарды пайдалануды келісті. Бұл барлық контракттарды басқарудағы сапаны қадағалау, қорғаныш шараларды жүзеге асыруын мониторинг жасау және бақылаушы инженерлердің жұмысын қарау.

### **Жобаны даярлау және қадағалау кезеңдердегі негізгі мәселелер**

Бүкіл Дәліз бойынша жасалған техникалық-экономикалық негіздеме келешекте дамытуға жоспарланған бірнеше айналым жолдар, оның ішінде потенциалды Түркестан арқылы өтетін солтүстік немесе оңтүстік айналым жолдар, экономикалық тұрғыдан алғанда өмірге қабілетсіз екенін көрсетті. Олар бұрын құрылыс жасалмаған жерлерде салынбақ, демек өте жоғары шығын, тұрғындарды орнынан көшіру және қазіргі тас жол бойы орналасқан қоныс-мекендерге баратын жолдың жабылуы сияқты мәселелер туындайды. Банк экономикалық талдаманы қарап шығып (дәстүрлі шығын-пайда талдау әдіске негізделген)

оны дұрыс деп тапты. Оған қоса, техникалық-экономикалық негіздемеге Қазақстандағы жауапты органдармен мақұлданған алдын-ала экологиялық бағалау есептемесі кірді. Банк және басқа ХҚИ-ының қорғаныш талаптарын орындау мақсатпен бүкіл Дәліз бойынша Көшіру саясатының негіздері (КСН) және Экологиялық бағалау талдаудың негіздері (ЭБТН) даярланды.

Әуелде жоба Икемделген бағдармалық заемның (ИБЗ) келесі кезеңдері арқылы қаржыландырмақ болған. ЭБТН-і және КСН-і ИБЗ үшін қолайлы экологиялық және әлеуметті «тиісті сақтық» құралы бола тұра, талап бойынша ИБЗ-ның 1 Фазасын жоспарлық сараптама жасау алдында ашып көрсетілді. Дегенмен, сараптама миссиясы барысында, Үкімет сұранысы бойынша, қаржыландыру құралы ИБЗ-нан Арнайы инвестициялық заемға (АИЗ) өзгерді. Бұл АИЗ Экологиялық бағалаудың (ЭБ) А категориясы ретінде топтастырылғандықтан, ЭБТН-і және КСН-і ОС 4.01 және ОС 4.12 талаптарына бұдан былай сай болмады. Сондықтан Директорлар кеңесінен Жобаны ЭБ-ды және Көшіру жөнінде жұмыс жоспарын (КЖЖ) сараптама жасаудан бұрын ашып көрсету талабынан босату сұранды. Босату тұралы өтінім құжаты Банкке қабылдарлық толық ЭБ есептеме және КЖЖ-лар Жобаны Атқарушы директорлар кеңесіне тапсырылғанға дейін аяқталатынын анықтады. Үкімет соңынан толық экологиялық және әлеуметтік әсер жөнінде сараптама мен Экологиялық және әлеуметтік әсерді бағалау жөнінде (ЭӘӘБ) есептеме жасау мақсатпен дербес консультанттарды жалдады. ЭӘӘБ есептеме қарастырылып, Банкке қабылдарлық екені айтылды, сөйтіп, 2009 жылдың ақпан айында Инфо-Шоп сайтында және мемлекет ішінде ашып көрсетілді, ал Негізгі қағидалары Банк директорлар кеңесіне 2009 жылдың науырызында жіберілді. ЭӘӘБ-ға ЭБТН-інде сипатталған талаптарға сай А мен Б категория жол учаскелері үшін Экологиялық басқару жоспарі кіреді. Осындай ЭБЖ-лар жұмыстарды бастау алдында мердігерлер учаскіге сай арнайы ЭБЖ-ларды даярлауда негізі болады.

ЭӘӘБ консультанттары сондай-ақ Көшіру есептеменің жобасын дайындады. Бірақ, кейбір жол учаскілер жөнінде қажетті мәліметтің болмауы және қоғамдық талқылаулырға жауап ретінде Темирлановка және Бірлік ауылдармен өтетін жолдардың схемасын өзгерту қажет болғандықтан оны КЖЖ ретінде аяқтай алмады. Сондықтан, босату тұралы құжат Директорлар кеңесіне жіберуден бұрын КЖЖ-ға қарағанда КСН-ді аяқтап, оны халыққа ашу және жол бөлімшелерде жұмыстарды бастау алдында арнайы КЖЖ-лар аяқтау мен ашу қажеттігін ескере отырып қайта қарастырылды. Мерзімнен бөлек, Жобаны Директорлар кеңесіне жіберуден бұрын ОС 4.01 және ОС 4.12 талаптары орындалды.

Банктің Жобаны жүзеге асыру тобы тұрақты түрде қырға шығып тұру арқылы Жобаны мұқият қадағалауды қамтамасыз етті, ал ЖБК-тар ай сайын ілгері даму есептемелерді дайындап отырды, оның ішінде қорғаныш шараларға сәйкестік тұралы мәлімет пен қоса нақты көшіру жөнінде есептемелер. 2010 жылғы қантарда ЖБК-тар дайындаған көшіру жөнінде есептеме қажетті КЖЖ-лар толығымен аяқталып ашылуынан бұрын кейбір жерлер алынып және Автомобиль жолдары комитеті аолар үшін компенсацияны төлеп қойған көрсеткендіктен, 2010 жылы ақпанда Банктің жобаны жүзеге асыру тобының әлеуметтік дамыту маманы осы учаскілерге барып зиян шеккен адамдармен сөйлесті. Осындай тексерудің арқасында ЖБК-тар есеп берген жағдай дәлелденді және де зиян шеккен адамдарға Автомобиль жолдары комитеті берген өтемақы мен басқа көмек КСН-нің қағидаларына және ОС 4.12 сәйкес екенін көрсетті. Банк қызметкерлердің

сұрақтарына жауап берген адамдардың айтуынша, олар берілген өтемақы мен көмекке қанағаттанды.

Жоба Көлік және коммуникация министрлігі, Автомобиль жолдары комитеті, ЖБК-ы және азаматтық қоғам ұйымдар (АҚҰ) арасында қазіргі диалогты нығайтуға көмектесті. Оңтүстік Қазақстан обласында ҰЕҰ-дар коалициясы, Автомобиль жолдары комитетінің жергілікті өкілдері және ЖБК-тардан (2010 жыл 26 науырызда қол қойылған Келісіммен орнатылды) құралған Қадағалау комитеті ҰЕҰ-дарға жобаны жүзеге асыруын, атап айтқанда, көшіру және құрылыс ілгерін мониторинг жасауға қатысуына ресми механизмді қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, Автомобиль жолдары комитеті мен ҰЕҰ-дар коалициясы жергілікті тұрғындар көтерген, атап айтқанда, Бірлік ауылының ені бойы өтетін жолдың жобасы өзгерістерге қатысты мәселелерді талқылау мақсатпен бірқатар электрондық хабарламалар және хаттармен алмасты. Ал бұл, Автомобиль жолдары комитеті халық көтерген мәселелерді шешуде көбірек қатысуына әкелді.

### **Басшылықтың жауабы**

Өтінім жіберушіледің талаптары Басшылықтың толық жауптарымен қоса 1 Қосымшада берілген. Өтінім жіберушіледің негізгі көтерген мәселелері:

- A. Түркестан қаласына баратын қазіргі айналым жолды жақсартулар Бірлік ауыл тұрғындарына және олардың мүліктеріне теріс әсер ететіні жөнінде;
- B. Жергілікті билік органдары Бірлік ауылы балаларын мектептен алып-әкететін арнайы автобуспен қамтамасыз ету жөнінде берген уәдені орындау;
- C. Транзиттік жол қозғалысы Түркестан қаласының орталығында орналасқан мавзолей және басқа да материалдық және мәдени құндылықтарға теріс әсер ету жөнінде;
- D. Автомобиль жолдар комитеті және жергілікті үкімет атқамінерлері уәделеген Түркестанның сыртында жаңа айналым жолдың салыну мүмкіншілігі және мерзімі.

Басшылықтың көзқарасын білдіруде Банк Өтінімде көтерілген мәселелерге қатысты нұсқауларды, саясатты және рәсімдерді қолданды.

**А жөнінде:** Басшылық Қарыз алушының жергілікті тұрғындардың талаптарын қанағаттандыру мақсатпен Бірлік ауылмен өтетін жолдың схемасын қайта қарау үшін іс-әрекеттерге белсенді қатысуын қолдайды. Банктің Жобаға жауапты тобы да жарамды шешімдер табу жұмыстарына белсенді қатысып отыр, оның ішінде бірнеше қырға сапарға шығу және жергілікті тұрғындармен талқылау кездеселурде болу. Жол схемасына енгізілген өзгерістер ішінде: (i) жаңа жолдың трассасын тұрғын үйлерден қашығырақ апару - Бірлік ауылының тұрғын үйлері бар жолдан 5 м ара қашықтықта салынды. 4 сызықты жолды салу барысында көлік жолының тұрғын үйлерден алыстайды. Минималды қашықтық 17 метрді құрайды; (ii) Жергілікті мектептің қасынан балалар қауіпсіздігі үшін жер асты өткелдерін салу қарастырылған, жолдан 800 м алыстықта БҒағдаршамы бар жол салу да қарастырылған. 4 сызықты жолдың (мектеп №20 5-ші Қосымшада) астынан малдар үшін жол болады, ол бағдаршамнан көк шөпке 600 м қашықтықта; (iii) 2 жолақты бар жолды жаңарту, автобус аялдамаларын салу және жарық құру; (iv) транспорттық шудан және газдардан сақтау мақсатпен 4 сызықты және 2



сызықты жолдың ортасындағы 3 метрлік жар құру. 2010 жылдың ақпанында өткен тыңдаулар барысында жергілікті тұрғындар және ҰЕҰ коалициясы Банк қызметкерлеріне жол схемасына жасалған өзгерістер мен басқа шараларға көңілдері толғанын атап кетті. Банктің жобаны жүзеге асыру тобы осы өзгерістерді қарастырып 2010 жолы қыркүйекте басталатын құрылысқа қатысты тендерлік құжаттарға енгізді. Ал мердігерлер жұмыстардың басталуынан бұрын құрылыс жүргізу кезде жол пайдаланушылар мен тұрғындарды қорғау үшін әр учаскіге арнайы ЭБЖ-ды дайындайды.

**В жөнінде:** Басшылық (А) тарауда көрсетілген зиянды бәсендету шаралары толығымен жаяу жүрісулердің қауіпсіздік мәселесін қарастыратынымен көңілі толып отыр, сондықтан автобус қызметімен қамтамасыз ету негізгі жағымсыз әсерді әлсірету шарасы емес, ал қосымша пайда болып табылады. Дегенмен, ККМ-і жазбаша түрде растағанымен сәйкес, жергілікті әкімшілік оқу жылы бойы оқушыларды арнайы мектеп автобусымен қамтамасыз етуге ұсынды. Оған қоса, жол қызметтермен (оның ішінде автобус қызметімен) қамтамасыз ету стратегиясын дамыту Жлбаның болігі болып табылады.

**С жөнінде:** Түркестан қаласының орталығында орналасқан Қожа Ахмет Яссауи мавзолейі қалаға көптеген қажылық жасаушылар мен туристерді жинайды, ол әулие жер деп саналады және ЮНЕСКО-ның әлемдік мұрағат объектісіне жатады. Басшылық бұл Жоба қазіргі Түркестан қаласының жанымен өтетін, ең жақын нүктесінде мавзолейден 2,6 км қашық, айналым жолды жақсарту жұмыстарын қаржыландырады деп ерекше айтып отыр. Бірақта, жолдың өте нашар қалыпта болғандықтан көліктің көбісі бүгінгі күні одан қашқақтап, қала орталығынан өтіп жүр. ККМ-і жергілікті әкімшілікпен кеңесіп айналым жолды кеңейтуді қаржыландыру туралы келісті, осындай шешім көліктің көбісін қаланың орталығынан шығарып, жол жүрістің теріс әсерін жеңілдетеді және мавзолейге бару жолын босатады. 2009 жылдың қантарында Банк байқау жасаған ақыл-кеңес алмасуға арналған кездесу барысында жергілікті тұрғындардың көпшілігі қазіргі айналым жолды жақсарту жоспарын қолдады.

**Д жөнінде:** Басшылық жергілікті әкімшіліктің келешекте Түркестаннан қашығырақ солтүстік не оңтүстік айналым жол салу жөнінде концептуалды жоспарлары бар екенін біледі. Бүкіл Дәліз бойынша жасалған техникалық-экономикалық негіздеме осы нұсқаны қарастырып, оның қазіргі көлік жүру көлемінің негізінде экономикалық тұрақты еместігін тапты. 2010 жылғы көлік жүру көлемі туралы мәліметті салыстырып, Банк қызметкерлері жасаған кейінгі сараптама бұның дұрыс екенін дәлелдеді. Солтүстік не оңтүстік айналым жол салудың болжамды құны қазіргі жолды 4 желілік қылып жақсартудан әлдеқайда жоғары болады. Солтүстік және оңтүстік бұрама жол салу баламалардың екеуі де бұрын құрылыс салынбаған жерлерді игеруді қажет етеді, сонымен қатар, бұл екі маршруттың бойында көптеген көмулер мен материалдық және мәдени құндылықтары бар екені белгілі; одан басқа, солтүстік айналым жол 50 тұрғын үйді құлатуды керек етеді. 2003 жылдың қантарында Банк қызметкерлері қатысқан Түркестан қаласында өткен талқылау кездесу негізінде жасалған хаттаманың көрсетуінше жергілікті атқамінерлерге оңтүстік айналым жолына қатысты жоспарлар жөнінде сұрақ қойылғанда, олар техникалық-экономикалық негіздеменің ұсынысын бойынша бұл жолға қарағанда қазіргі айналым жолды кеңейтіп жақсартқан жөн деп айтып кетті. Басшылықтың ойынша, жаңа айналым жолды салу жөнінде шешім экономикалық, экологиялық және әлеуметтік әсерлерге негізделуі керек. Банк келешекте Үкіметке керек болатын инвестицияларды

қаржыландыруға кепілдік бере алмайлы, мұндай Қазақстанға көмек сұраныстарды болашақта қарастырады.

**Қорытынды:** Басшылық БЕ-БҚ дәлізін жақсарту жөнінде Өтінім жіберушілер мен Үкімет көзқарастары ортақ болғанын жоғары бағалайды, және Автомобиль жолдары комитеті, Қарыз алушы атынан, Өтінім жіберушілер мен Бірлік ауылының жергілікті қауымымен көтерілген мәселелерді шешу мақсатпен белсенді жұмыс жасағанын мойындайды. Нәтижесінде, бүкіл Жоба аумағы бойынша жергілікті тұрғындар көтерген мәселелерді шешу мақсатында жеке жол учаскілердің жобасы кейбір жағдайларда өзгеріске ұшырады. Бұған Бірлік ауылы мен Түркестан қаласы тұрғындарымен бірнеше талқылау айналымының қорытындысы бойынша өзгертілген жол схемасы кіреді. Сонымен қатар, Басшылық Банктің Жобаны жүзеге асыру тобының зиян шеккен адамдармен кездесудегі де Өтінім жіберушілер мен басқа азаматтар көтерген мәселелерді шешу үшін Қарыз алушыны қолдау көрсеткендегі ықыластылығын айтып кеткісі келеді. Басшылық Өтінімдегі шағымдар Түркестан қаласының айналасындағы жергілікті тұрғындардың көпшілігінің, ішінде Бірлік ауырының тұрғындарының, қанағатына шешілді деп сенеді. Банктің Жобаны жүзеге асыру тобы, ЕОА аймақтық басшылықтың басқаларымен және Мемлекеттегі қызметтердің сапасының кепілі және сәйкестігі тобымен тығыз жұмыс істей отырып (МКСКС), Жобаны мұқият қадағалауды және АҚҰ-дар мен жергілікті халықпен тұрақты қатысуды жалғастырады.

## I. Кіріспе

2010 жылдың 29 сәуірінде Инспекциялық комиссия Халықаралық қайта құру және даму банкі (ХКҚДБ немесе Банк) қаржыландырған Қазақстандағы Оңтүстік-Батыс автомобиль жолдарын дамыту: Батыс Еуропа - Батыс Қытай халықаралық транзиттік дәлізін (ОААЭЫҰ-1b және 6b) салу жобасын (төменде Жоба) тексеру туралы Сұранымды, 10/04 ИК Сұраным, (төменде Сұраным) тіркеді.

Аталған жоба автомобиль жолдарын дамыту Ұлттық бағдарламасының бөлігі болып табылады, және Қазақстан мен Ресей арқылы өтетін Батыс Еуропа мен Батыс Қытай арасындағы ұзындығы 2,840 км аталған автожол дәлізін қалпына келтуге бағытталған. Батыс Еуропа - Батыс Қытай (БЕ-БҚ) Дәлізін дамыту бағдарламасының жалпы сметалық бағасы 7,5 млрд. АҚШ долларын құрайды, оның ішінде 63%-ын халықаралық қаржы ұйымдары (ХҚҰ) қаржыландырады, ал қалғанын Қазақстан Үкіметі қаржыландырады. Банктен басқа қоса қаржыландыруға Азия даму банкі (АДБ), Еуропалық қайта құру және даму банкі (ЕКҚДБ), Жапондық халықаралық ынтымақтастық агенттігі (ЖХЫА) және Ислам даму банкі (ИДБ) қатысты.

Банктің Жобаны қолдауы ЕКҚДБ-нің Қазақстан Республикасы үшін 2,125 млрд. АҚШ доллары сомасында Займ ретінде көрінеді. Жоба құрамында Көлік және коммуникация министрлігі (ККМ) бар Автомобиль жолдары комитетімен жүзеге асырылады. Жоба аясында қарастырылады: (i) БЕ-БҚ Дәлізінің құрамындағы Оңтүстік Қазақстан мен Қызылорда облыстарының 1.062 км қайта құру және анағұрлым жоғары категорияға аудару; (ii) ККМ және Авто жол комитетін нығайту; және (iii) жол қозғалысы қауіпсіздігін және жоларалық қызметтердің сапасын арттыру. Заем Банктің Директорлар кеңесімен 2009 жылдың 13 маусымында мақұлданды. Заем туралы келісімге 2009 жылдың 13 маусымында қол қойылып 2009 жылдың 25 маусымында парламентпен бекітілген және оның аяқталуы 2014 жылдың 30 маусымына жоспарланған.

**Мәтіннің құрылымы.** Аталған құжат төмендегідей тараулардан тұрады: II тарау сұранымды сипаттайды. III тарау елдегі жағдай туралы анықтамалық ақпарат пен Жобадан тұрады. IV тарауда Жобаны дайындауға байланысты жекелеген сұрақтар мен оны жүзеге асыруды бақылау қарастырылады. V тарауда Банк Басшылығының жауабы келтіріледі. 1 қосымшада Өтініш берушілердің даулары және оған Басшылықтың егжей-тегжейлі жауап кестесі түрінде берілген. Одан басқа, құжаттың құрамы төмендегідей қосымшалардан тұрады:

Қосымша 2- БЕ-БҚ транзиттік дәлізінің картасы және Жобаның территориясы.

Қосымша 3 – Түркістан мен Бірлік ауылында өткізілген қоғамдық жиналыстың кестесі.

Қосымша 4 – ҮЕҰ Коалициясы, Авто жол комитеті мен, ЖБК арасындағы ынтымақтастық туралы меморандум.

Қосымша 5 - Бірлік ауылының учаскесіндегі өзгертілген жобалық шешімдер көрсетілген карта.

Қосымша 6- Бірлік ауылындағы жағдай туралы фотосуреттер (2010 жылдың мамыры).

Қосымша 7 – Бірлік ауылының балаларына мектеп автобусы керек екенін растайтын жергілікті Түркістан қаласы әкімшілігінің хаты.

Қосымша 8 – Түркістан қаласының айналасын болашақта жақсарту туралы концептуалды шешімдер.

Қосымша 9 – Түркістан қаласының солтүстік және оңтүстік айналым жолдарының алдын-ала сметалық есебі.

Қосымша 10– Бірлік ауылы бойынша жол учаскесін салуға дайындалған толық инженерлік сызбасы.

## **II. СҰРАНЫМ**

Инспекциялық кеңеске сай, бірінші сұраным 2010 жылдың 5 ақпанында Қазақстан Республикасы, Оңтүстік Қазақстан облысы, Түркістан қаласы, Бірлік ауылының Қарашық ауылдық округінің екі тұрғынымен жіберілді, осыдан кейін сол ауылдың 45 отбасынан жекелеген өтініштер түсе бастады. 2010 жылдың 28 ақпанында Кеңеске бірінші Сұранымға қол қойғандардың кейбіреулерінің алғашқы сұранымды «қайтарып алуы» туралы корреспонденция келді.

2010 жылдың 10 наурызында, 8 сәуірінде және 24 сәуірінде Түркістан қаласының жекелеген тұрғындарынан қосымша Сұраным жіберілді. Оларда Инспекция өткізу туралы алғашқы сұранымдағы мәселелер мен Түркістан қаласына қатысты мәселелер айтылды. Сонымен қатар, олар Кеңестен өздері туралы мәліметтерді құпия ұстауды өтінді.

Аталған сұранымда негізгі мәселе Түркістан қаласы мен Бірлік ауылы арқылы өтетін жол учаскесі туралы болғанымен, Кеңестің ойынша арыз-шағымдар Банктің төмендегідей операциялық ережелер мен процедуралардың орындалмауынан туындағанын растап отыр:

- ОС/БП 4.01 Экологиялық бағалау;
- ОС/БП 4.11 Материалдық және мәдени ресурстар;
- ОС/БП 4.12 Еріксіз көшу;
- ОС/БП 3.05 Жобаны қадағалау; және
- Ақпаратты халыққа жариялау мәселесі туралы Бүкіләлемдік банктің саясаты ( 2002 ж. маусым).

## **III. ЕЛДЕГІ ЖАҒДАЙ ЖӘНЕ ЖОБАНЫ СИПАТТАУ**

### **А. Елдегі жағдай**

2000 жыл мен 2007 жыл аралығында Қазақстанда біршама экономикалық өсу кезеңі болды. ЖІӨ-нің орташа өсуі 10%-ды құрады. Үкімет осы жыл кезеңінде фискальды процифитті қолдап, 2008 жылдың аяғында Қазақстан Республикасының Ұлттық

қорына (ҚРҰҚ) <sup>1</sup>27 млрд. астам АҚШ долларын жинады. Алайда ел экономикасы пайдалы қазбалармен өте тығыз байланысты, оның үстіне экспорттың 70%-ын, 2008 жылғы ЖІӨ -нің 37%-ын құрайды. Үкімет экономиканы диверсификация мен дамытуды басымдық ретінде шешім шығарып, білімге негізделген қайта өңдеу мен ауыл шаруашылығына, экономика саласына анағұрлым көңіл бөлді. 2004 пен 2008 жылдар кезеңіндегі экономикалық өсуге қолдау ретінде, бұрынғы Кеңес Одағының құрамына кірмейтін Қытай мен басқа нарыққа қарай сауда айналымы өсті, алайда Ресей ең ірі сауда серіктестігі болып табылады. 2008 жылға дейінгі өсім жан басына шаққандағы табыстың өсуіне септігін тигізіп, 6740 АҚШ долларына дейін жетті. (Жан басына шаққандағы ЖІӨ Атлас методологиясы бойынша).

Қазақстандағы жалпы құптарлық экономикалық тенденцияға қарамай, 2005 жыл мен 2007 жылдың ортасына дейінгі кезеңде коммерциялық несиелеу мен шетелден қарыз алудың өсуі 2007 жылдың тамызынан кейін қаржы және құрылыс саласындағы қиындықтарды қалыптастырды. Ғаламдық қаржы нарығындағы мәселелер жергілікті банктердің арзан ішкі қаржыландыруын қысқартты. Қазақстанның Ұлттық банкі 2007 жылдың ортасында жергілікті валюта - Қазақстан теңгесін (КЗТ) қолдау үшін шамамен 6 млрд. АҚШ долларын немесе алтын валюталық қордың 25% -ын (ҚРҰҚ қоспағанда) бөлді, ал егемендік рейтинг ақырында 2007 жылдың қазанында төмендеді. Банк секторлары 46 млрд. АҚШ доллары көлемінде шетелден қарыз алып, оның үлкен бөлігі жылжымайтын мүлік пен құрылысқа инвесторланды. Іс жүзінде Қазақстандағы экономикалық дағдарыс 2007 жылдың аяғында жылжымайтын мүліктің арзандауынан басталды. Банк займының 40%-дан көбі жылжымайтын мүлік кепіліне берілген еді, соның ішінде 2005-2007 жылдардағы несиелердің көп пайызы тығырыққы тірелген құрылыс пен жылжымайтын мүлікке берілді

**10. 2008 жылдың қыркүйегінен бастап әлемдік дағдарыстың тереңдеуі Қазақстанға қосымша теріс ықпал етті.** Жергілікті валютаға қысым көрсету 2009 жылы ақпанда Теңгенің 20%-ға девальвациялануына әкеліп соқты. Девальвация активтердің ары қарай құнсыздануына әкеліп соқты, өйткені Қазақстандағы займдардың 40%-ы шетел валютасында еді, ал табысын теңгемен алатын жергілікті қарыз алушылардың осы несиелерді төлеу барысында қиындыққа тап болды. Үкімет пен Ұлттық банк 2009 жылдың екінші жартысында экспортқа шығаратын мұнай мен басқа да тауарларға бағаны көтеру нәтижесінде үлкен өзгеріске тап болып, ауыстыру курсынан жағдайды біршама тұрақтандырды. Қазақстан үкіметінің жалпы қаржылық жағдайы 2009 жылдың аяғында еліміздің алтын валюталы қоры мен Ұлттық қордың резерві 47 млрд. доллар АҚШ долларынан асып, ішкі егеменді қарыз бар жоғы 2,2 млрд. АҚШ доллары болғанда жақсара бастады.

**11. 2007 мен 2008 жылдары Қазақстанның өз ішіндегі ауыртпалықтарға қарамай, 2009 жылдың басында көптеген аймақтар мен экономика салалары рецессия жағдайына кірді.** Экономикалық өсу қарқыны 2008 және 2009 жылдары 3,3%-дан 1,2%-ға дейін төмендеп, яғни жұмыссыздық өсті. Ағымдағы есепке қатысты 2009 жылдың бірінші жартысында ЖІӨ-нің 3%-ы көлемінде дефицит байқалды.

<sup>1</sup> ҚРҰҚ 2000 жылдың тамызында құрылған мұнайды қорландыру мен тұрақтандырудың егеменді қоры болып табылады. ҚРҰҚ-ға Сенім біддіруші мүлік иесі Қазақстанның Ұлттық Банкі .

Қаржы профициті 2009 жылы тауарлар мен табыстың бағасы төмендеуінен 2001 жылдан кейін бірінші рет дефицитке айналды. Банк секторы төлемпаздықтың жетіспеуіне және несиелерді қайтару мәселесіне тап болды.

**12. Осыған жауап ретінде Үкімет қаржы секторы мен шынайы экономикаға қолдау үшін қаржы қорынан 10 млрд. АҚШ доллары сомасындағы дағдарысқа қарсы пакет ұсынды, осылайша дағдарыстың әсерін жеңілдетті.** Банк секторы үшін өтетін бұйымдарды қолдауды Ұлттық банк ұсынды. Үкімет қаржы тұрақтылығын қолдау және жеке секторға несиелерді тұрақтандыру үшін ірі төрт банкті рекапитализациялады. Үкімет әлеуметтік шығындарды бюджеттік секвестрден қорғап, барлық зейнетақыны инфляцияға индексациялауды қамтамасыз етті, жұмыссыздық жөніндегі жәрдемақының мерзімін ұзартып, аймақтық биліктер мен ірі кәсіпорындармен жұмыс орындарын сақтап қалу туралы меморандумға қол қоюға септігін тигізді. 2009 жылы көктемде қосымша қоғамдық жұмыс орындарын ұсыну мақсатында «Жол картасы» аталатын бағдарлама енгізілді, соның аясында жаңа жұмыс орындары пайда болып, жалақы төлеу үшін уақытша субсидиялар жасалды.

**13. Үкімет сонымен қатар, бюджеттің қиналу кезіндегі инвестициялық активті ынталандыру мақсатында құрылыс инфрақұрылымымен байланысты капиталдың анағұрлым көбеюіне мән беріп, төлем балансы мен жұмыс орнының көбеюін қолдады.** 2009 жылы Қазақстан жалпы сомасы 14 млрд. АҚШ доллары көлеміндегі шетелдік қарызды өтеумен байланысты капиталдың шетке кетуін қалпына келтіру мақсатында төлем балансын жеңілдету үшін капитал енгізуді қажет етті. Алайда бұны 2009 жылдың екінші жартысындағы экспортқа жіберілген мұнай мен газдың бағасының өсуі орнына толтырғанымен, Самұрық-Қазынаның еншілес кәсіпорындарына, еліміздегі ұлттық компаниялар жататын мемлекеттік холдингке берген тікелей шетел инвестициялары мен несиелері де қысымды әлсіретті. Үкімет сонымен қатар, ХҚИ -дан шеттен алып пайдалану көлемін алғаш рет көбейтуді жоспарлады. Аталған жобаны жүзеге асыру мақсатындағы осы Заеммен бірге үкіметке АДБ –дан 2009 жылдың бюджетін қолдау мақсатында 0,5 млрд. АҚШ доллары көлемінде заем берілді, ал 2010 жылғы қаржыландыру Дүниежүзілік банктен бюджетті қолдауға шығарылатын Еврооблигациялар немесе Исламдық облигацияларды шығаруды ойластыруда. ( 0,7 млрд. және 1,0 млрд. АҚШ доллары)

**14. Осылайша, экономика және қаржы дағдарысы Жобаға және бүтіндей инфрақұрылымдағы мемлекеттік инвестицияларға қосымша мән берді.** Мемлекеттің бүтіндей инфрақұрылымға шығындалуы қоғамдық қажеттілік шығынына карағанда өте жоғары мультипликативті нәтиже береді. Мемлекеттік ресурстарды ұзақ мерзімді өсімдердің кедергілерін жоятын бағыттарға жібере отырып үкімет ішкі сұранысты және жұмыс орындарын ынталандырып, экономикалық мәселе тудырды. Сондықтан аталған Жобада инфрақұрылымның анағұрлым маңызды учаскелерін арттыру көзделген, экономикалық дағдарысқа ұ ш ы р а ғ а н құрылыс секторын қаржыландыруды мақсат етіп қойды. Осы себептерге байланысты Үкімет аталған Жобаны басым ретінде дағдарысқа қарсы шаралар пакетіне енгізді.

#### **а. Үкіметтің көлік саласындағы стратегиясы**

**15. Үкіметтің экономиканың дамуын стратегиялы болжауы экономиканың әлемдік нарыққа диверсификациялануы мен интеграциялануына негізделеді.** Ол үшін экономика саласына инвестиция қажет, сонымен қатар инвестициялық климатты жетілдіру қажет. Жағрафиялық жағдай, халықтың саны, Орта Азиядағы сауда мен экономиканың ахуалы Қазақстанның көлік саласындағы мәселесінің туындауына әкеп соқтыртады. Аталған аймақтың арақашықтығы ұзақ (Қазақстан бойынша шамамен 3000 км), сондықтан ірі өнім нарығына жол жүру көп уақыт алады. Аймақта сауда үшін физикалық және физикалық емес кедергілер бар, олар Орталық Азия аймақтық экономикалық ынтымақтастық ұйым (ОААЭЫҰ)<sup>2</sup> аясында үздіксіз талқыланады. Ресеймен сауда қарым-қатынасы аймақ үшін маңызды болып қала береді, олар негізінен тарихта сұрыпталған, соның ішінде айналым көлемінің көп мөлшері Қазақстан арқылы транзитпен өтеді. Орта Азия елдері үшін сауда серіктестігі ретінде Қытай болып табылады, соның ішінде Қытаймен сауда айналымының үлкен көлемі Қазақстанда. ОААЭЫҰ қатысушы елдері Орталық Азияны Қытаймен, Ресеймен, Оңтүстік Кавказбен, Түркиямен және Батыс Еуропамен байланыстыратын алты негізгі халықаралық көлік дәлізін анықтады. Аталған жобаның аясында Қазақстан арқылы өтетін ОААЭЫҰ дәлізі учаскелерін қайта құруды қаржыландыру ұсынылады.

**16. Қазақстандағы көліктік кешенінің дамуының ортақ мақсаты 2006-2015 жылдарда көліктік кешенді Ұлттық стратегиясында және 2006-2012 жылдары автожолды кешенінің ақпаратты дамуында анықталған.** Бұл мемлекеттік құжаттар мемлекеттік құрамына автожолдар, жаңа құрылыс жолдары, соның ішінде, дәліз ОААЭЫҰ кіретін қаржы салымы ақпаратын анықтайды. Көліктік стратегиясының мақсаты халықаралық өлшем және стандарт заңдылықтарын дамытып, инновациялық технологияларды қолдануда жәрдем беру. Тағы бір мақсат ретінде бұл стратегияға қолданушыларға дәліз қызметін көрсету, сонымен қатар, жолдағы қозғалыстардың қауіпсіздігін жақсарту кіреді. Автокөлікті жолдар Қазақстанның көліктік жүйесінің негізін құрайды, ол ауылдық аудандарға шығу мен сауда-саттықтың дамуында үлкен рөл атқарады. Жолдардың басым бөлігі Кеңес одағы кезеңінде салынғандықтан, қазіргі таңда олар үлкен жөндеуді қажет етуде. Соңғы онжылдықта автожол кешеніне қаржы бөлу жоғарылай түсуіне қарамастан, автожолдардың дұрыс жоспарсыз жасалуы және де Кеңес Одағы құлағаннан кейінгі

---

<sup>2</sup> ОААЭЫҰ құрамына кірген елдер: Ауғанстан, Азербайжан, Қытай Халық Республикасы (Шыңжаң-Ұйғыр автономдық өлкесін дамуытуы негізінде), Қазақстан, Қырғыз Республикасы, Монғолия, Тәджікстан мен Өзбекстан.

сауда-саттық экономикаға көшуіміздің себептерінен, автокөліктердің күрт өсуі салдарынан жолдарымыз ұзақ төзе алмайды.

**17. Бұл Жоба мемлекетіміздің кедей аудандарын тұрақты дәрежеге көтеру, экономикалық өсу, осы екі аймақтың жетімді болуының арқасында, сондай ақ құрылыс пен қосалыңқы қызметтер саласында жұмыспен толық қамтамасыз етуді тұрақтап отыру үшін бағытталған Үкімет стратегиясының бір бөлігі.** Жоба кедей аудандармен ғана көліктік байланыстырып қоймай, сонымен қатар, басқа, мысалы, Тажікстан және Қырғызстан Республикасы сияқты мемлекеттерге шығу мүмкіндігін береді. Дәлізді қайта құру тауар және адамдарды орналастыруда қауіпсіз қозғалысты қамтамасыз етеді. Бұл сонымен қатар ауыл шаруашылығының дамуына, сауда-саттықты және жол бойындағы қызмет түрлерін кішкентай қалашықтарда дамытуға үлкен ықпалын тигізеді.

**18. 2008 жылы құрылыс және көлік кешені 17 % құрады. Тікелей немесе тіркелмеген жұмысшы адамдар 0,6 миллионды құрады.** Жұмыспен қамтамасыз етілуі мен жергілікті түсіп отыратын пайдасы деңгейі жағынан 12 облыс (аудандар) және де Қазақстанның республикалық маңызы екі қаласы (Астана, Алматы) арасында айтарлықтай айырмашылық зор. Қызылорда облысында 24,3 % халық кедей, тұрмыстары өте нашар тұратындар, ал Оңтүстік Қазақстан облысының басым бөлігі ауылды мекендерде тұратын халықтар. Осы екі облысты дамыту жолдарының ең негізгісі, көліктік жолдарды жөндеу боп табылады. Бұл олардың сауда-саттық, тұрмыстық жағдайын жақсарту мақсатына көзделген. Бұл жерлерде қалалармен, басқа мемлекет территориясымен байланыстыратын темір жолдары бар болғанымен, ол ауылды мекендерге бармайды. Қазіргі таңдағы Шымкенттен Ресей Федерациясына дейінгі созылып жатқан 1700 км. болатын магистральді автожол қанағатсыздандырмайды, себебі, бұл қашықтық 48 сағат уақытты алады, егер де жол жақсы дәрежеде болса, 20 сағат уақытты алушы еді. Міне, осындай себеп салдарынан БЕ-БҚ дәлізін қайта құру Үкімет үшін үлкен маңызы зор, бірден бір қаржыландыруды талап ететін жобалардың бірі.



## 1. Оңтүстік-Батыс автожолының қайта құрылуының жобасы

19. **Автокөлік жолдар дамуының Ұлттық Бағдарламасы Қазақстан және Ресей арқылы Батыс Қытаймен Батыс Еуропаны байланыстыратын 2840 км автокөлік жол дәлізінің қайта құрылуының қаржыландыруын ескеріп жатыр.** Бағдарламаланың ортақ мақсаты тасымалдаулардың тиімділігін және қауіпсіздігін жоғарылату және Қазақстанның маңызды стратегиялық жол-көлік дәліздерінің біреуінің жағалауы бойынша дамуына көмектесу. Инфрақұрылымның қамтамасыз етілуі мен дәліз бойынша көрсетілетін қызметтердің сапасы жоғарлауының арқасында көліктің тиімділігі мен сауданың жоғарылауы және көлік шығындарының төмендеуі мен Қазақстанындағы автожолдардың барлық дәрежесіне жауап беретін ұйымдардың біртіндеп өзгертілуі күтілуде.

20. Сметалық құны толық 2840 км үшін 7,4 млрд АҚШ долларын құрайтын (2-ші Қосымшада көрсетілген) БЕ-БҚ дәлізін дамыту үшін **Үкімет ХҚҰ-ны инвестициялардың ортақ көлемінің шамамен 63% қаржыландыруын сұрады.** ХҚҰ және Үкімет жеке жобаларды төмендегідей қаржыландырады:

- АДБ ЖХЫАмен бірге Жамбыл облысындағы Тараз және Кордай автожол арасындағы бөлімшелерді қаржыландырып жатыр (шамамен 321 км). Бұл бөлімше үшін қарыздың бірінші траншы 2008 жылғы қарашада мақұлданған болатын, екіншісі –2009 жылғы қазанда, ал үшінші фазаның ұйғарымы 2010 жылғы маусым-шілдеге жоспарланған.
- ИДБ Оңтүстік Қазақстан облысының шекарасынан Жамбыл облысындағы Таразға дейін автожол бөлімшесінің 172 км қаржыландырады, сметалық құн \$487 миллион АҚШ долларын құрайды. Заемнің бірінші фазасы 2009 жылдың ақпанына, екінші фазаның мақұлдауы 2010 жылдың маусымы-шілдесіне жоспарланған.
- ХҚҚДБ дәліздің БЕ-БҚ жерін Қазақстанның оңтүстік және батыс аймақтарындағы Шымкенттен Ақтөбе облысының шекарасына дейін(шамамен 1062 км) қаржыландырады, сметалық құны бюджеттік қаржыландырумен бірге, ортақ 2,5 млрд АҚШ долларын құрайды.
- Баламаның сметалық құны 212,5 млн АҚШ доллар құрайтын, ЕҚҚДБ Ақтөбе облысындағы Ресей Федерациясы шекарасынанан Мәртөк кентіне дейін (102 км) жол бөлімшелерін қаржыландырады. Бұл қарыз 2008 жылдың қарашасында ұйғарылды. Бұдан басқа концессиялық автожол жоба үлгісін әзірленуіне (i) және концессиялық ұшу автожол жобасына арналған тендер процедураларын қаржыландыру (ii) үшін ЕҚҚДБ-нің техникалық көмек құралдарын тарту жоспарланады.
- Үкімет БЕ-БҚ дәлізінің қалған бөлімшелерін қаржыландырады. Олардың санына 2006 жылы Ақтөбе облысындағы 273 км автожол құрылысы (Ақтөбе-Қарабұтақ) және АДБ мен ЕҚҚДБдан қарызға алынған құралдар арқасында 2005 жылы бәтірілген 205 км-лік Алматы-Бішкек автожолы. Бұдан басқа, Үкімет ортақ сметалық құны 177 миллион доллар құрайтын Ақтөбе облысындағы 215 км автожолды (Қарабұтақ-Қызылорда облысының шекарасы) және Шымкенттен

Өзбекстан шекарасына дейінгі жол бөлімшелерді қаржыландырады. 2008 жыл бағаларындағы бұл жобаларының ортақ сметалық құны (баламада 1, 9 миллиард долларға тең) 230 миллиард теңгені құрайды.

**21. БЕ-БҚ транзиттік дәліздің дамуына бағытталған, үлкен инвестициялық жобаны қаржыландыру міндеттемесін өзіне алған Банк басқа ХҚИ-ның координациялық қатысуын үйлестіруінде біріктіруші рөл атқарды.** Бұл дәліздің параллель қаржыландыруын синхронизациялау үшін (i); біртұтас техникалық стандарттармен қолдануды қамтамасыз ету үшін (ii); айналадағы ортаны қорғау және әлеуметтік қорғаудың біртұтас қағидаларын қолдану үшін (iii); және инвестиция мен шараларды институционалдық бекіну техникалық көмектерімен толықтыру үшін (iv) істелінді. Мұндай дәліздің (шамамен 7,5 миллиард АҚШ долларын құрайтын) іске асыруына арналған үлкен инвестициялық программаларына бірнеше жыл кетеді. Осы өзара әрекеттесуді ресми бекіту үшін, көлік және коммуникациялар Министрлігі (ККМ) және ХҚИның аралығындағы түсінісу туралы меморандумында (ЫТМ) қол қойылды (ККМ) және (жобаның баға құжатын, 6-шы қосымша, 63 бет бойынша қараңыз). Берілген ЫТМ өзара әрекеттесу тетіктерін, қаржыландырудың қағидаларын, жобаның іске асыру ортақ тетіктерін, біртұтас қорғау қағида және біртұтас стандарттар міндеттемесінің қолдануын ескереді.

**22. Банк қаржыландырылатын Жоба, Батыс Қытай-Батыс Еуропа дәлізін дамыту бойынша Үкімет бағдарламасының компоненттеріндегі ең үлкендерінің бірі болып табылады.** (ОЦП ) Жобаның ерекше мақсаты *Ақтөбе мен Қызылорда облыстары және Шымкент шекара аралығындағы жол бөлімшелерінде көлік тиімділігін жоғарылату және автожол басқаруын әбден жетілдіру мен Қазақстанда қатынас жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету болып табылады.* Бұның барлығы төмендегі құралдар бойынша жетеді:

- Ақтөбе және Қызылорда облыстарының шекарасынан Шымкентке дейін (Шымкент қаласының солтүстік айналмасын қоса) БЕ-БҚ дәліз құрамындағы Оңтүстік Қазақстан және Қызылорда облыстарындағы жол бөлімшелерінің 1062 км биігірек дәрежесіне ауысымы бар қалпына келтіру жұмыстары;
- Республикалық маңызы бар жолдар желісін қалпына келтіру және құрылысы, автожол Комитетінің потенциалын күшейту және жоспарлау мақсаты бар автожолдардың басқару жүйесінің және жұмыстарға арналған бюджетті әзірлеуді енгізу;
- ККМ және Автожолдар комитетінің жобаны іске асырудағы барлау және қадағалау сұрақтар потенциалының жоғарылауы, жеке алғанда сатып алу қатынасындағы қаржы басқаруы және қорғау шаралары жобасының іске асыруына.
- БЕ-БҚ дәлізін бойлай қызмет көрсетуге және жол қатынас қауіпсіздігін жоғарылатуға жәрдем беру

**23. Жобаның іске асыруының нәтижесінде тиімді және қауіпсіз тасымалдаулар қамтамасыз етіліп, көлік шығыны төмендеп және жол қатынас қауіпсіздігі мен БЕ-БҚ дәлізіне бойлай қызмет көрсету сапасы көтеріледі.** Жобаның мақсаттарын толық орындау үшін қолдану мақсатымен Автожолдар комитетінің потенциалы нығыздалу керектігін жеке алғанда, ел бойынша экономикалық көлік шығындары

төмендету және БЕ-БҚ дәліз бөлімшелеріндегі азайтуды жоспарлау мойындалды. Сонымен бірге, берілген жоба жол қатынас қауіпсіздігін жоғарылату және қызмет көрсету сапасының жоспарын жасауға көмектеседі. Бұл, ЖТОға жәбірленушілер санының кішірейтуі және тауарлар мен жолаушылардың жайлырақ орын ауыстыруына байланысты, әлеуметтік шығындарының төмендетуіне келтіреді.

**24. Жобаны әзірлеу кезеңдерінде жол қолданушыларының әр түрлі топтарына арналған жол бойындағы сервис жоқтығы сұрағын шешу керектігін атап өтілді (мысалы, жергілікті тұрғын, отандық және халықаралық тасушылар).** Осыған байланысты жеке сектордың жағынан инвестициялардың үлкен күйылуы күтілуде. Жол бойындағы көлік саласының даму бағдарламасы жеке сектордың әр түрлі жол қызмет көрсету инвестицияларын тартуға арналған катализатор ретінде үкімет рөлін атап көрсетеді. Дәліз бойлай болған қызметтердің түрлері баға жүргізілген жобаның шеңберіндегі және мұндай жеке сектор бөліндісінің инвестициялары арқасындағы қызметтердің дамытуы бойынша шаралардың жоспары дайындалады. Жоба Үкіметпен берілген жеке инвестицияларды тартуға арналған ынтаны анықтауға көмектеседі. Бағдарлама жағынан қаржыландырылған жол бойындағы қызмет көрсету жол қатынас қауіпсіздігі мен сапаның жоғарылатуы физикалық жұмыс көлемдері бойынша жобаның құрал құрылыс шарттарына қосылады. Бұл шаралардың негізгі бенефициарлары жол қолданушылары, сонымен қатар жол бойында тұратын тұрғындар болады.

#### **25. Жоба 5 компоненттен құралған**

- **Компонент 1 :** ойда болмаған материалдық және бағалы шығындарды есепке алмағанда және құрылысты қадағалау консультанттар қызметтерінің құнысыз, баламада 1334,5 млн АҚШ доллар сметалық құнымен Қызылорда облысындағы автожол бөлімшелерінің биігірек дәрежесіне ауысу және қалпына келтіру (Қызылордтың қаласының айналмасын қоспағанда). Қызылорда облысындағы (көбінесі қай 2-суыртпақта болады ) автожолының шамамен 788, 5 км-і қайта жасақтап немесе жол қатынас қауіпсіздігінің қамтамасыз етуін шараны қоса пайдалануды барлық мерзімге автомобиль жолы активтің құны азайту үшін жол төсеніш конструкциясының қатынасында қазіргі жобалық шешімдермен сәйкес биігірек дәрежеге ауыстырады. Автожол жобалау жерлерінің жұмыстарын және жерді сатып алуды Қарыз алушы қаржыландырып жатыр.
- **Компонент 2 :** ортақ сметалық құн - 879, 1 млн АҚШ долларын құрайтын, Қызылорда мен Шымкент қалаларының айналмаларын қоса, Қызылорда облысы шекарасынан Шымкентке дейін, автожол бөлімшелерінің биігірек дәрежеге ауысуы және қайта құрулуы Баламада, физикалық пен ойда болмаған құн шығындарсыз және құрылысты қадағалау бойынша консультанттар қызмет құнынсыз болып табылады. Шамамен автожолдың 273, 4 км, барлығы ішінде 4-уі жолды болатын, қайта қалпына келтірілген немесе жол бойындағы сервиске және жол қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету шараларын қоса биігірек дәрежеге ауысады. Автожол жобалау жерлерінің жұмыстарын және жерді сатып алуды Қарыз алушы қаржыландырып жатыр.

- **Компонент 3 :** сметалық құн 6,5 млн АҚШ доллар құрайтын жобаның басқару консультанты (ЖБК). Консультанттар қызметтері ХҚИ-мен қаржыландыратын жобамен байланысқан барлық жұмыстарды басқаруда Автожол комитетке көмектесу, сонымен қатар ортақ қағидалар шеңберінде қабылданған және барлық қорғау және фидуциар тұрғылары орындалуларға бақылау БЕ-БҚ дәліз жобасының дамуына мөлдір іске асыруды және тиімді мақсатымен қамтамасыз етуден ХҚИ мен Үкіметпен қабылданған ескеру үшін құрылған. Ортақ күрделілікте 6 млн АҚШ долларын құрайтын, қаржыландыруда қатысқан, ЖБК-ның барлық шығындар жамылғыларына қосымша қаржыландыру басқа ХҚИ-лармен енгізілген болады. Жобаны іске асырудағы тиімділіктердің жоғарылатуы және автожол желілерін басқарудың арқасында негізгі бенефициарлар Автожол комитетті және ККМ болады.
  - **Компонент 4 :** баламада ортақ құнмен 3,5 млн. АҚШ долларын құрайтын, жол қозғалысын және жол бойындағы сервис сапа қауіпсіздігін жоғарылату мақсатымен институциональді дамыту және жоспарлы шараларды әзірлеу. Осы компонент консультанттардың қызметтерін мына мақсатпен қосып жатыр: Автожол желілерінің ортақ күйлерін жақсарту және Автожол комитетінің күшейту нұсқаларын зерттеу, Қорғау және фидуциар тұрғыларына ерекше ықыласпен Жобаны басқару сұрақтарына Комитет қызметшілерінің потенциалын күшейту үшін оқыту бағдарламалары іске асыру; жолдарда жұмыстар өткізудегі кесте жоспарлау және құрастыру үшін компьютер базасы кіретін автожолдарды басқарулар жүйелерін әзірлеу жұмыстары және енгізулері; Жобаның жол бойымен жол бойындағы сервистің әбден жетілдіру жоспарларын әзірлеу; Қоршаған ортаны қорғау шаралары бақылауларының әбден жетілуі және жол қозғалыстар қауіпсіздіктерді жол қозғалыс басқаруды жобалау бойынша қауіпсіздік шараларды әзірлеу арқылы (БДД), БДД аудиті, авария бөлімшілердің айқындалулары, ДТП –ға байланысты зерттеулердің күшейтулері және әлеуметтік ДТП шығындардың есеп айырысу жоғарылатулары болып табылады. Дәліз бойындағы лайықты құрылыс жұмыстар, жергілікті жолдармен қабысуларды әбден жетілдіру сияқты, автобус терминал құрылысы, автожол және теміржол бекеттер және т.б. 1 және 2 Компоненттер есебінің арқасында қаржыландырылады.
  - Компонент 5 : осы компонент шеңберінде 55 млн АҚШ доллар сомаға ескерген 1-2 Компоненттердің құрылыс жұмыстарды қадағалау бойынша консультанттардың қызметтері қаржыландырмақшы болады Олардың есебіне әрбір бөлімше үшін игерілген толық жобалық шешімдерге шолу сонымен бірге Орындауды қадағалау және Жоспарлы қоршаған (ПООС) орта қорғаулардың орындауын қадағалау кіреді.
26. **БЕ-БҚ дәлізін дамыту бағдарламасын басқару мен іске асыруда Автожол комитетіне жоба басқару бойынша көмектесетін Консультанттың біреуін қолдану сұрағынан Банк жобаға әзірлеу кезеңде талқылаулар өткізіп және Үкіметпен және ХҚИ мен келісті.** Жұмысты өз қарыздар құралдарынан бағдарламада қатысушы ХҚИ ЖБК жұмыстарын қаржыландырып жатыр. ЖБК-а рөлі, сонымен қатар, барлық шарттарда басқаруда сапалар бақылауын жүзеге асыруы үшін болып жатыр, қорғау шараларының орындау барлауы және

құрылыстың жеке шарттарға шеңберлерде инженерлердің жұмыстарын бақылау. ЖБК барлық БЕ-БҚ дәліз бойынша жұмыстар орындауының жүрісі туралы, сапа және басқа есептеу нәтижелер бақылауы бойынша мәлімдемелер, есептеу нәтижелер бағалары бойынша тендер құжаттардың, есептеу нәтижелердің әзірлеуіне жауап беріп жатыр. Үйрену және күн сайынғы жұмыс арқылы білімдердің берілуінен басқа, күтеді, не ЖБК-ның Автожол комитетпен өзара әрекеттесу көп сапалы кесте орындалу бақылауына әкеледі және істелінген жұмыстардың сапалар кепілдігін қамтамасыз етеді. Сондай схема барлық контрактілі спецификацияларының қатал орындалуын, сонымен қатар қоршаған ортаны қорғау бойынша талаптардың толық орындалуына және әлеуметтік қорғауға қамтамасыз етуі тиісті

27. **Құрылыс жұмыстарын орындауда Қадағалау осы Жобадағы 5 Компонент шеңберінде басқа халықаралық консультанттармен іске асып жатыр.** Компонент орындау үшін құрылыс жұмыстарға 14 шарттар сатып алу үшін тендер процедуралары істелінген болды, (бағдарламаның 1 компонентін орындау үшін) 2009 жылғы желтоқсан нәтижелер бойынша ортақ 2 млрд АҚШ доллар сомаға шарттар мақұлданған болды. 14 құрылыс шарттарды орындауды қадағалау бойынша консультанттар енді тартылған және толық көлемде жұмыс істеп жатыр, топырақ және даярлайтын жұмыстарға енді бастаған мердігерлер теңбе–тең. 2010 жылдың ақпанында кейбір бөлімшелерде басталған Қызылорда облысындағы құрылыс жұмыстар, 3 жылда ысқыла бітіру жоспарланып жатыр ( сметалық 890 млн АҚШ доллар құнға тең) Оңтүстік-Қазақстан облысында жұмыстарды орындауға жеті шарт қосқан екінші кезеңдегі сатып алулар осы уақытта жүргізіліп жатыр, алдын-ала квалификация кезеңі қазір жүріп жатыр. Құрылыс жұмыстарына шарттар, құрылыстың қадағалау бойынша шарттармен бірге келесі шарттар орындалуда қол қойылған болады : Банк (4 Жоба Компоненттен қаржыландыратын) техникалық көмек шеңберінде игерілген кепілдемеде негізде автожол Комитетін күшейту бойынша шаралар өткізу үшін қағидаларды келіседі; және қоныс аудару бойынша Жоспар шаралары Оңтүстік-Қазақстан облысындағы автожолдардың барлық бөлімшелері үшін игерілген болады. Автожол комитеті бұл жұмыстарды параллель өткізеді және 2010 жылғы 2 жаздықүні Компонент бойынша құрылыс жұмыстарын бастауды, Банкпен үйлесімді болуға тиіскен, мердігерлер ЭБЖ-ның әрбір объект үшін жасайды деген шартпен жоспарлап жатыр,
28. **Жобаның жолдар бөлімшелеріндегі Экологиялық шарттар жыл бойы шалағай сулардың құрғақшылық және жартылай құрғақшылық ауа райымен, сирек өсімдіктермен, жыл бойы сирек кездесетін сулар ептеген көлеммен және табиғи өте тұзды жерлердің үлкен аумақтармен мерзімделді.** Жобаның аумақтығы Қызылордадан Солтүстікке қарай құрғақ болып келіп, шаңның және жылжымалы шағылдарға жел эрозияға душар болған өте шектелген өсімдіктерді алып жатыр. Қаладан оңтүстік - шығыс Қызылордадан Түркістанға дейін ауа райы құрғақшылық өзендердің бойымен ормандардан ептеген бөлімшелермен шабындықтар үстем болған сахаралық өсімдіктерге біртіндеп өтеді және аңғарларда әрі қарай Оңтүстік - шығысқа Түркістан мен Шымкент арасында аумақ егін шаруашылықтың және бағбаншылыққа қарқынды қолданып жатыр. Жоба аумағында Оңтүстік-Қазақстан облысындағы тығыз келтірілген жер сияқты

халық тығыздығы 2, 7 адамға шаршы км кем құрап жатқан, ептеген санды ауыл және ауылшаруашылық уық тармақтарын қоса Қызылорда облыс тұрғын халықтар орналасқан. Жобаның бұл аумақ арқылы өтетін жалғыз жолы, негізгі күре тамыр болып келіп жатыр, және сондықтан шаруашылық қызмет үшін негізбен келіп жатыр. Жоба жолдарының қайта құрылуы ірі тармақтарда экономикалық жағдайын дамытуын үдете алады және қабысулар мен айналма жолдардың бойымен саудаға жағдай жасап жатыр, бірақ, барлық адам тұрмайтын аумақтарда жаңа келтірілген тармақтар жасауына жағдай жасамайды.

29. **Халықаралық көлік ағын қарқындарының үлкеюі жаңа нарықтарға және бұл екі облыстың шектердің артындағы саудаға рұқсат ашады. Жергілікті тұрғындар үшін тауарларды сатып алу және сату көбірек мүмкіндіктерді білдіреді және тұрғын үй мен басқа жол бойындағы қызметтерді ілігуін білдіреді.** Қабадай уық аумақтар арқылы транзит жаңа айналма жолдар құрылыстары есебінің артына шектелген болады немесе қазіргі айналмалардың қайта құрулары, сол тұрғын үйдің ықтимал қоныс аударудың және қиратылудың көлем ең едәуір қысқартып және уық тармақтарда жол қозғалыстар қауіпсіздігін жоғарылатуда. Айналма жолдар жолдардың желіден уық тармақтар арқылы кесіп алмау үшін, жобалық шешімдер қамтамасыз етіліп жатыр. Сондықтан, Жобаның әлеуметтік әсері көбәнесе жақсы болады деп болжап жатыр. Ашық магистральдарда сияқты уық тармақтарда, әлеуметтік сипаттағы өте маңызды тәуекел БДД сабақтас. Жарақаттанулар және өлім-жітімдер тәуекелі потенциалдық қауіпті түсіндіру жұмыстарын өткізу және көзқарас апаттығы орындарда физикалық мәселелердің жоюлу есебінен жұмсарған болатын. Түркістанда және Сауранда мәдени мағынасы бар объекттер айқындалғанымен, жоспарланған автожолды қайта қалпына келтіру оларға ықпал етпейді. Құрылыс кезінде археологиялық олжалардың табылу жағдайында, Мердігерлер ПООС-қа қосылуға тиісті процедураларды және шараларды ескереді.

#### 4. ЖОБАНЫ ДАЯРЛАУ ЖӘНЕ ҚАДАҒАЛАУ КЕЗЕҢІНДЕГІ НЕГІЗГІ СҰРАҚТАР.

**30. БЕ-БҚ 2007 жылы даярланған дәліз үшін техникалық-экономикалық негіздеме**

**(ТЭН)<sup>3</sup> болашаққа жоспарланған кейбір айналма жолдар құрылысы қазіргі таңда экономикалық тиімсіз және ол үлкен аумақты жерді қажет ететінін көрсетті.** Солардың ішінде жоспарланған Түркістанның солтүстік және оңтүстік айналмасы және Қызылорданың солтүстік бөлігінен Жосалының солтүстік бөлігіне дейінгі ұзындығы 196 км болатын бірнеше елді-мекен ұсынылған. Мұндай құрылыс үшін шығын жоғары болған жағдайда қол тимеген жерлерді алып тастау қажет болады, үлкен аумақты жерлердің құнын өтеуді талап етеді және жергілікті халық үшін магистральді автожолға мүмкіндіктері жойылады. Техникалық-экономикалық негіздеме қарамағында дәліздің экономикалық өмір сүру қабілеттілігіне баға жүргізілді және құрылыстың жобақаржылық бағасы және көші-қон үшін өтемақы төлеу негізінде әртүрлі шешімдер ұсынылды. Бағасын және пайда айналымын қолдана отырып, жасалған экономикалық сараптаманы Банк қайта талдап шықты. Талдау барысында даму бағыты мен автокөлікті тұрақтайтын, жолдарды қаржылау мәселесіндегі экономикалық шешімдер қабылдау үшін, бүкіл пайдаланым барысындағы шығыны мен өлшемін анықтайды. ТЭН ұсынған қаржы Экономика және бюджетті жоспарлау болжау министрлігі мен Индустрия және сауда министрлігінің қолдауымен 2008 жылдың ақпан айында ұйғарылды. Үкімет осы ұйғарылған қаржыны алу мүмкіндігін зерттеу мақсатында бірнеше ХҚҰ-ның назарын аударған болатын.

**31. ТЭН құрамына Қазақстанның стандарттарына сай экологиялық тиімді аумақтарындағы жолдар үшін бағалау болжамы (ЭБ) жөніндегі есептемелер кірді. Банк жетіспейтін элементтерді болжамды есептемелерде айқындап, оны басқа ХҚҰ-мен бірыңғай қорғау принциптерін жетілдіруді шешті.** Банк көші-қон мәселесіндегі Көшіру саясатының негіздерін (КСН) дайындығын бақылауға алды, ал АДБ бүкіл дәліз үшін қоршаған ортаға әсерінің бағасын бақылауға алды. Қоршаған ортаға әсерін бағалау (ҚОӘБ) және көші-қон саясаттың принциптеріне экономикалық шолу мен әлеуметтік шектікті ұстанады, себебі, БЕ-БҚ дәлізінің экологияға әсерін азайту мақсатында жасалынады. Қоршаған ортаға әсерінің бағасы және көші-қон саясаттың принциптері қайта сарапталып, Банк политикасына сәйкес деп табылды, содан кейін ғана 2008 жылдың 17 маусым айында және 2008 жылдың 28 маусым айында Банк InfoShop арнайы бағалау уәкілдігіне дейін халыққа жария етілді, ал 30 маусым айында ККМ бұл жайды Қазақстанда жария етті.

**32. Кейінірек, Мемлекеттік сараптамалар және басқа Мемлекеттік мүшелермен Қазақстан Заңына сәйкес ТЭН негізі шешімі бойынша жобалы құжаттар жасалынды. Комитет бірнеше кеңесшілердің назарын ауқымды жолдарды жөндеу жобаларына аударды.**

---

<sup>3</sup> ТЭН-ні дайындаған Каздорпроект жергілікті институты, Саты-Инвест (Қазақстан), Азия Мегатранзит (Қазақстан), TASC (Израиль) и ВСЕОМ (Франция) қолдауымен.

Жобалы келісім Мемлекеттік сараптамалардан өтуі тиіс, себебі, ол жергілікті мемлекеттік мүшелердің, осы Жобаның нәтижесінде зиян шеккен адамдар (ЖЗША), жол полициясының және экологиялық, санитарлық-эпидемиологиялық қызметтердің мақұлдауымен болуы тиіс. 2009 жылдың ақпан айында Жобаның үлкен бөлігі орындалғанымен, 3 аумақтың жолдары, соның ішінде Темирлановка мн Бірлік шағын ауылдарында көпшілік қауымның шешімі бойынша толықтырулар мен өзгерістер енгізуге тура келді. Автожол комитетінің орындауымен Басшылықтың жауабының V бөлімінде көрсетілген Бірлік ауылы үшін жоба өзгерістері толығымен қаралуда.

**33. Жоба дайындығының бастапқы кезеңінде қаржыландыруды екі бағытта қарастырды, Икемделген бағдарламалық заем (ИБЗ), кейіннен бұл механизм Арнайы инвестициялық заемдар (АИЗ) боп өзгертілді. Сол себепті де қорғаныс процедурасы жағынан өзгерісті талап етті.** Бірінші фаза құрамына B санатына қатысты аумақтар кірді. Ал екінші фазаға A санатындағы аумақтар кіреді деп есептелді, себебі, олар үшін көші-қон талап етілді. Бірақ, бағалау барысында басқа учаскелерді қаржыландырғандай, Үкімет мұнда да барлығын бірден қаржыландыруды сұрады. Нәтижесінде ұсынылған қаржыландыру құралы ИБЗ -ден АИЗ -ге өзгертілді. Осы өзгерістерге байланысты АИЗ бағалау кезеңінде, бүкіл жоба A санатында жүргізілді. Мұндай ауысу ҚОӘБ ОС4.01 талаптарына сай келмей қалды, себебі, онда экономикалық бағалау есебін және автожол Жобасының толық есебі талап етілді. ОС4.12\_келсек, мұның талаптарына сай келу үшін жүргізілген бағалау жұмыстары бойынша бүкіл көшіруден зиян шеккендерді және сатып алынатын жерлерді толығымен анықтау керек.

**34. ИБЗ-ні АИЗ-ға ауыстырылып, қаржыландыру барысында Директорлар кеңесіне экономикалық бағалау мен көші-қонды болдырмау жөнінде сұраныс ұсынылған болатын.** Бұл сұраныс Директорлар кеңесінің қарастыруы негізінде Банк басшылығына 2008 жылдың 6 қазан айында <sup>4</sup>жіберілген болатын, ол мынандай негізде, яғни, Банкке нақты экономикалық негіз (ЭН) бен көші-қон шараларының жоспары (КШЖ) әлдеқайда пайдалы болып, Жобаны Директорлар кеңесінің қарастырылуына берілмес бұрын орындау негізінде болатын ҚОӘБ және көші-қон саясаттың принциптері InfoShop – тан алынып тасталды, себебі, бұл жария босату сұранысына сәйкес келмеді. Босату жөніндегі сұрақтар дәлелді түрде мыналарды білдірді, яғни, нақты жетілдірулер ҚОҚП және ҚЖШ Жоба даму барысында орындалады және де ол Банктің жоба ұжымына бұл жұмыстың қатаң қадағалануы мақсатында қосымша міндеттер артады. Бұл сұраныстар Жоба жүзеге асқан жағдайда Банктің қадағалауында болады.

**35. Экономикалық есептеу жасау үшін Автожол комитеті Банкке қолайлы, толық және әлеуметтік бағалау жасау үшін дербес кеңесшілерді өздеріне бағыттады, себебі, ол Банкке өте қолайлы және экологиялық және әлеуметтік әсерін бағалау (ЭӘӘБ) техникалық анықтау жұмысы тұрды.** Кеңесші бұрын соңды ЭБЖ қаралған және соның талаптарына сай жөнінде есептеме дайындады.

<sup>4</sup> Босату туралы бірінші сұранысты Банк басшылығы 2008 жылдың 6-шы қазанында мақұлдады. Соңынан 2009 жылдың, 130-шы наурызында оған өзгертулер енгізілген болатын



Кеңесші есептемесі толығымен қаралып, А және В санатына жататын жерлерді сұрыптап, ЭБТН және қоршаған орта принциптеріне (ҚОҚП) сәкестігі қаралды. Қарыздану келісімі бойынша құрылыс басталмас бұрын әр объект ҚОҚП негізінде қамтамасыз етілуі тиіс. ЭӘӘБ есептемесі толығымен қаралып, Банк үшін өте тиімді деп табылып, 2009 жылдың <sup>5</sup>ақпан айында InfoShop сайтына шығарылды. ЭӘӘБ қысқаша мазмұны бүкіл қажетті қорғаныс мәселелерімен қоса 2009 жылдың наурыз айында Директорлар кеңесінің қарастырылуына жіберілген болатын. ҚОҚП-ң 6 лоты бойынша Банктердің Жоба ұжымы нақты ҚОҚП жөнінде мәлімет алды, сонымен қатар ол Қызылорда қаласының оңтүстігінен басталады, ал қалған 8 ҚОҚП 2010 жылдың 31 мамыр айында жүзеге асуы тиіс. ОС 4.12 (еріксіз көшіру) талаптарына келсек, кеңесші бұл Жоба барысында жою жұмыстары болатынын анықтап көрсетті, соның салдарынан 152 құрылыс жойылып, Оңтүстік Қазақстан облысында – 20, Қызылорда облысында 855 жанұя өз иелерінен айырылатынын көрсетті. Бірақ кеңесші бұл жұмысты аяғына дейін жеткізе алмады, оған себеп, Темирлановка мен Бірлік шағын ауылдары жобаны толығымен өзгертуді талап етті<sup>6</sup>. Нәтижесінде, 2009 жылдың 30 наурыз айында бұл талаптардан бас тарту сұранысы қаралып, құрылыс басталмас бұрын әрбір объектті учаскемен қамтамасыз ету мәселесі қаралды. ОС 4.01 және ОС 4.12 талаптары Директорлардың кеңесіне Жобаны ұсынбас бұрын әзірленді

**36. Директорлар кеңесінің келісімінен соң сарапшы ұжымы Банк тұрғысынан Жобаны әрдайым қадағалап, Қазақстанға жиі келетін болды.** Банктік қадағалау Жобаның толығымен қорғаныс талаптарына сай екендігін және де, Қазақстанның нормативтік құжаттарына сәйкес келуіне толығымен кепілдік беру үшін жүргізілді. Бұл келісім Жобаның автожол Комитеті және тағы да басқа сәйкес мемлекеттік органдар бүкіл қорғаныс талаптарының орындалуының қадағалануын талап етеді. Автожол комитеті Банкке квартал сайын істелген жұмыс жөнінде есеп тапсырып тұруы керек, онда міндетті түрде қорғаныс және мониторинг шаралары орындалуы тиіс. Ай сайынғы 2010 жылдың наурыз айының есептемесі Банк мамандары сынағынан өткізілді, онда коші-қон принциптері мен қорғаныс шаралары да қарастырылды. Банк мамандары ЖБК маманымен дайындалған Қызылорда облысының коші-қон мәселелері жөніндегі есептемесін қайта сараптан өткізді.

**37. Коші-қон есептемесінде Автожол комитеті сатып алған жер көлемі, Қызылорда және Оңтүстік Қазақстан облыстарындағы зардап шеккендерге төленген өтемақылар жөнінде толығымен көрсетілді. Бірақ, бұл есептеулер КЖЖ толығымен жария етілмес бұрын бұл жөнінде жиналыста тыңдаулар болған.** Банк ұжымының әлеуметтік дамыту маманы 2010 жылдың ақпан айында Қызылорда облысында КСН шарты бойынша кошіруден зардап шеккендерге көмек көрсетілуі, есепте көрсетілгендей өтемақының төленуін қадағалап, экспертті есептеме жүргізу мақсатында болып қайтты. Экспертті есептеменің негізі, бүкіл

<sup>5</sup> Тиісті құжаттар Жоба бойынша барлық тыңдаулардан бұрын қазақ және орыс тілдерінді жарияланды.

<sup>6</sup> 2009 жылдың сәуірінде трассаның альтернативтік құрлысын анықтау мақсатымен Темирлановкада қосымша тыңдаулар өткізілген. Нәтижесінде шығыстан айналып өту варианты таңдалып, оның егжей-тегжей жобалауын Проект қаржыландырған..

жүргізілген мүдделі көшу мен зардап шеккендерге өтемақы өтеу, Автожол комитетінің Қызылорда және Оңтүстік Қазақстан облыстарындағы көрсеткен көмектері КСН және Дүниежүзілік Банк саясатына сәйкес келеді деп танылды. Бұл жұмыс барысында жоба ықпалына түскен 45 адам анықталды, (11 коммерциялық иеленушілер, 31 ауыл шаруашылық жерді пайдаланушылар және 3 тұрғын үйді пайдаланушылар), ал жалпы Қызылорда облысынан алынған жердің жалпы көлемі 116 гектарды құраса, Оңтүстік Қазақстан облысында – 18 иеленушілер және 57 гектар жер болды.

38. **Банк қызметкерлерімен дайындалған экспертті бағалауында кіріс қаржыны тұрақтау мақсатында әртүрлі шаралар жасалғаны жөнінде және жерге құқылы екендігін дәлелдейтін құжаты жоқ адамдарға дейін өтемақы бергендері жөнінде атап көрсетілді.** Банк мамандары Қызылорда облысындағы запа шеккен адамдармен кездесу жүргізіп, ҮЕҰ<sup>7</sup> Коалиция мүшелері және ЖБК мамандарымен де бұл мәселелерді талқыға салды. Банк мамандары запа шеккендерге қайта талдау жүргізіп, оларды толық қамтылды деп тапты. Ал запа шеккендер Банк мамандары тарапынан төленген өтемақы мен көмектеріне көңілдері толатындығын атап көрсетті. Автожол облыстық басқармасы запа шеккендермен өте тығыз қарым-қатынаста жұмыс жасады, оларға өтемақы құнын есептеп, өз жеке меншіктерін тіркеуде артық шығынсыз шығу жолдарын көрсетіп, КСН жағынан өз құқықтарын атап көрсетті. Оңтүстік Қазақстан облысына келетін болсақ, 2010 жылдың ақпан айында Банк миссионерлері жерлері сатып алынған көптеген жеке меншіктілермен кездесті. Меншіктілер Банк мамандарының есептеп берген өтемақысына көңілдері толатындықтарын көрсетті. Осыдан кейін барып, автожол Комитеті Оңтүстік Қазақстан облысында да дәл осы қарқынмен есеп жүргізіп, 18 меншіктен сатып алынған жерге қатысты қорғау шаралары мен есептеу жұмыстарын жүргізуді талқылады.
39. **Банктің экспертті бағалау жұмысынан кейін нағыз қажет боп саналатын КСН – ға толығымен сәйкес келетін арыздардың қаралу механизмнің толық функциясы болып табылады.** Мұндай механизм кеңесшілердің құрылысты бақылауға қатысуымен жүзеге асты, сол аймақта өз жеріне жауапты бір бақылаушы «арыздарды қарап үйлестіруші» болып тағайындалады. Жоба жүретін жолда қазақ және орыс тілінде арыздың қаралуы жөнінде көптеген мәліметтер таратылған және де арыз қараушылардың телефон нөмірлері де көрсетілген. Үйлестіруші ай сайын өткізіліп жатқын жұмыстар мен шаралар жөнінде есептемелер тапсырып отыруы тиіс. ЖБК көшіру маманы бүкіл тағайындалған үйлестірушілердің арыздарды қараудағы жұмысын және олардың тіркелуін қамтамасыздандырып, қарастырылған сұрақтардың қай жолмен шешілгендігін

---

<sup>7</sup> Басшылықтың білуінше ҮЕҰ Коалициясы ресімі емес топ ретінде Оңтүстік Қазақстан Облысында белсенді жұмыс атқарып жатқан жеті ҮЕҰ-дан құрылған, Коалиция 2009 жылдың ақпан наурыз аралығында пайда болды, бастапқыда әр-түрлі учаскелердің мониторингін жүргізу үшін құрылған. БЕ-БҚ дәлізін дамыту бағдарламасы. ҮЕҰ бірі, Ұлттық аналитикалық-ақпараттық ресурс (ҰААР) ХҚҚДБ қаржыландырған Оңтүстік Қазақстандағы БЕ-БҚ дәлізінің мониторингін жүргізуге белсенді қатысты және бұл қоғамдық тыңдаулар мен тұрғындар атына автожол комитетімен хат алушы жалғыз ҮЕҰ

қадағалауға міндетті. Сонымен қатар ЖБК пайда болған келеңсіздікті тіркей отырып, қоршаған ортаны қорғау принциптерін қадағалап отыруы тиіс

40. **ЖБК мамандарының 2010 жылдың наурыз айындағы істелген жұмыстар жөніндегі есептемесінде Бірлік және Оңтүстік Қазақстан облысының бірнеше тұрғындарының арызы тіркелді.** Есептемеде Түркістан мен Бірлік (3-ші Қосымшада көрсетілген) ауылында өткізілген жиналымдар жөнінде тыңдалған жұмыстардың графигі көрсетілген. Және де өткізілген кеңес нәтижесінде Бірлік ауылының аумақты жеріндегі жобаның өзгерістері жөніндегі шешімдер көрсетілді. ЖБК көші-қон жөніндегі есептемелер мен Банк мамандарының арызды қарастырудағы механизмі Европа және Орталық Азия үйлестірушілерінің көңілдерінен шығып толық қамтылды деп есептелді.
41. Арнайы қадағалаудан бөлек Жобаның дамуы Қазақстан заңына сәйкес Банк мамандарымен қатар Қоршаған ортаны қорғау министрлігі (ҚОҚМ) мен Мәдениет министрлігінің талаптарына сай келуі тиіс. Қазақстан Республикасының 1992 жылғы (2004 жылы өзгертілген) «мәдени және тарихи мұраларды қорғау» Заңына сәйкес, Мәдениет министрлігінің рұқсатымен жобаны бастамас бұрын сол жерді археологиялық зерттеуден өткізеді. Тарихи және мәдени мұралардың жойылуына әкеліп соғатын жұмыстар дереу тоқтатылады. Түркістан ауданының аумақты жолдары үшін Мәдениет министрлігінің келісімімен автожол үшін Жобаны (№ 0132440 24 қазан айы 2008 ж.) археологиялық бекітті, сонымен қатар, Министрлік әрдайым жұмыс барысын қадағалап отырады.
42. **Жобаларды дамытуда адамдар мен қоршаған ортаға еш зиянын тигізбеу мақсатында Қазақстан Республикасының Экологиялық Кодексіне сай экологиялық тексеріс жұмыстары жүргізіліп тұруы тиіс.** Келеңсіз жағдай анықталған жағдайда оның қоршаған ортаға қаншалықты зиян екенін анықтап, экологиялық инспектор есептеме тапсырады. Мұндай келеңсіздік шешілмеген жағдайда, администрациялық келеңсіздік жөнінде Протокол сотқа бағытталады. Сот ұйымдастырушылардың бұрыстығына үкім шығарады, ал мәрдігершіге кеткен шығынды төлеуі тиіс Банктің маманданған тобы Қызылорда облысындағы қаржы бөлінбеген басқа компанияларды есептен өткізген. Жобаның бірінші 5 айында Қызыл орда облысында ешқандай келеңсіз жағдайлар тіркелмеді, сол себепті экологиялық органдар ешқандай есептемелер тапсырған жоқ.
43. **Бұл Жоба Коалиция ҮЕҰ арқылы Автожол комитеті мен ЖБК, және де басқа қоғамдық мүшелердің ара-қатынастарының нығаяюын қамтамасыз етеді.** Оңтүстік Қазақстан облысында 2010 жылдың 26 наурыз айындағы келісімге сәйкес Қадағалаушы комитеті құрылды, оның құрамына: ҮЕҰ коалициясы, облыстық Автожол комитеті және ЖБК (4-ші Қосымшада көрсетілген) кіреді. Бұл комитеттер көшіру принциптері жөнінде жоғары механизмде жұмыс жасайды. Сонымен қатар, ҮЕҰ коалицияның мүшелері мен Автожол комитетінің мүшелері өзара кездесулер өткізіп, электронды түрде Бірлікті кесіп өтетін жол мәселесі жөнінде де хаттармен алмасып тұрады. Банк мамандары Коалицияның ҮЕҰ-да қаншалықты ресми түрде Жоба ықпалындағы адамдардың атынан қатысуын, және де ол делдал ретінде бүкіл адамдар мен ауылдан қорғаныс жағынан өз пайдасын тигізуін бақылап отырды. Барлық осы жүргізілген процестердің нәтижесінде Автожол комитеті Түркістан және Бірлікте (Басшылықтың жауының V Бабында көрсетілген) өткізілген жиындардың шешімдері бойынша да, бүкіл қиыншылыққа

төтеп бере алды. Бірақ, ҮЕҰ – ң Қадағалау комитетіндегі мұндай рөлі жалғасу үшін қаржы жағынан көмекті қажет етуі мүмкін.

## 5. БАСШЛЫҚТЫҢ ЖАУАБЫ.

### 6.

44. Арызданушылардың қарсылығы мен басшылықтың жауаптары 1. Қосымшада көрсетілген. Банк басшылығының ойынша, Банк нұсқаулар, саясат және процедураларының талабын орындау үшін, және жобадағы арызданылған миссияны кешенді түрде іске асыруы үшін барлық үлесін қосты. Басшылықтың ойынша, Банк сұраныста көтерілген сұрақтарға қатысты саясат, процедуралар және нұсқаудағы талаптардың барлығын орындады. Осыған байланысты Басшылық Арызданушының құқығы және қызығышылығына сәйкес Банктың саясат және процедурасын орындауында жасалуы себебінде тікелей бұзылмайды деп қорытынды шығарады.

45. Банк басшылығы БЕ – БҚ дәізін игеруде арызданушыныңда, басшылықтың да көзқарасы бірдей болуын бағалайды, бұл жол Қазақстанның жергіліктері және басқа елдердің халақтарымен хабарлаушысы болып табылады. Жобаның автожолы жергілікті халықтың кірім көзі болып табылады және жергілікті өнімнің рынокқа шығуы мүмкіндігі болып табылады.

46. Автожол комитеті жалға алушы түрінен жергілікті қоғамдағы арызданушылармен қатар қозғалатынын басшылық мойындайды, әсіресе қауіп болмау мақсатымен Бірлік ауылында Автожол комитеті жобаның барлық жеріне жергілікті тұрғындар көтерген сұрағы бойынша бірнеше рет өзгерістер енгізді. Бірлік ауылынан өтетін жолдары сұраныстың бір элементін құрайтынын Басшылық растады. Автожол комитеті Бірлік ауылы мен Түркістан қаласының тұрғындарымен кеңес нәтижесі бойынша өзгерістерді растады. Өзгертілген жобалаудық шешімдер Бірлік ауылының ені бойынша өтетін аумақ кірген құрлыстық контракт үшін дайындалған тендерлік құжаттарға енгізілді. Банктің Жоба командасы өзгертілген шешімдерді зерттеп, тендерлік құжаттармен үйлестірді.

47. Сонымен қатар Басшылық, Банктің жобалық ұжымының дайын екенін және жалға алушының немесе басқа жоба нәтижесінде зиян кешкен адамдардың барлық сұрақтарын шешуге көмектесетінін растайды. Банктің жобалық ұжымының бірінші арызы 2009 жылы маусымда ҮЕҰ өкілдерімен жазбаша түрде электрондық поштаға келіп түсті, одан соң артынан электрондық хаттар 2009 жылдың тамыз, қыркүйек айларында түсті. Автожол комитеті 2009 жыл маусымда Шымкент қаласында қосымша қоғамдық тыңдау ұйымдастырды, тыңдау үстінде Оңтүстік Қазақстандағы алда өткен тыңдаулар нәтижесінде өзгертілген жобалық шешімдер талқыланып Банк мамандары оған бақылылаушылар ретінде қатысты. Сосын 2009 жылы желтоқсан айында Бірлік ауылының ішкі жолдарының жобалық келісіміне өзгерістер енгізілді, ал 2010 жылдың ақпан айында бұл мәселе Түркістанда және Бірлік ауылында талқыланды

48. **Басшылық, сұраныстағы көрсетілген арыздардың Түркістан қаласы мен Бірлік ауылының тұрғындарының көңілінен шығады деп есептейді.** Банктің жобалық ұжымы Европа аймағының және Орталық Азия басқаруының мамандарымен тығыз байланыста. Сондай-ақ Операциялық саясат және мемлекеттегі қызметтер сапасының кепілі және сәйкестігі тобының (ОСМҚСКСТ) қолдауымен Жоба ықпал ететін зонасындағы тұрғылықты халық пен Қоғамдық ұйымдармен әрекеттесу тұрғысынан Жобаны іске келтіруді бақылау орындалады

49. **Арызданушылардың ойларына Басшылықтың жауаптары мына сұрақтарға қатысты.**

А. Түркістан қаласы мен Бірлік ауылының жолының реконструкциясының шешімі ауыл тұрғындарына олардың иелігінің қарама қайшылық келтіруіне қобалжуы

В. Бірлік ауылының балаларына мектеп автобусын бөлу сұранысы. **Бірлік ауылының балаларын мектепке апарып-алып қайтатын арнайы көлік мәселесі.**

С. Түркістанда және басқа мәдени орталықтарға Мавзолейге транспорт мәселесі. Мавзолейге және қала орталығында орналасқан басқа да физикалық мәдени объектілерге жағымсыз әсер қаупі;

Д. Түркістан қаласын жаңа айналып өту жолы құрылысының сұранысы, мұндай шешім қажеттігі туындағанда.

**А. Бірлік ауылының жол маңайы жағынан негативтік кері әсері мүмкіндігі.**

50. Арызданушылар Бірлік ауылының 30 үйінің шетінен жіңішке жолында екеніне қобалжуда, және әкімдік Банктің экологиялық стандартқа сай келмейтіндігіне. Арызданушылар бұл жаңа жобалық келісімнің өзгерістерін өздерімен көрсетілгенін мойындайды. Арызданушылар бұл жаңа жобалық келісімдер Банк стандартына жауап бермейтінін көрсетеді және буферлік аймақты 50 м транспорттың қауіпті қалдықтарынан шудан қорғауды талап етеді. Арызданушылар Бірлік ауылының жолының темір жолға қарай және шу шығармайтын экран ең жасыл белбеу орналастыруы жөнінде 2009 жылдың тамыз қыркүйек айындағы өзгертілген жобалық шешіммен өздерімен көрсетілгенін мойындап отыр. Арызданушылар бұл жаңа жобалық шешімнің өзі Жобаның қызығушылығына байланысты Банктің экологиялық қауіпсіздігінің стандартына сай емес деп есептейді.

51. **Автожол комитеті Бірлік ауылының тұрғындарының қауіпсіздігіне байланысты өзгертілген жоба шешімін жасады.**(5-ші Қосымшадағы картада көрсетілген):

- (і) Жаңа 4 сызықты жолдың құрылысында Бірлік ауылының тұрғын үйінен теміржол жағына орналастырылды. Бірлік ауылының тұрғын үйлері бар жолдан 5 м ара қашықтықта салынды. 4 сызықты жолды салу барысында көлік

жолының тұрғын үйлерден алыстайды. Минималды қашықтық 17 метрді құрайды.

- Жергілікті мектептің қасынан балалар қауіпсіздігі үшін жер асты өткелдерін салу қарастырылған, жолдан 800 м алыстықта бБағдаршамы бар жол салу да қарастырылған. 4 сызықты жолдың (мектеп №20 5-ші Қосымшада) астынан малдар үшін жол болады, ол бағдаршамнан көк шөпке 600 м қашықтықта.
- Жоба өзгерісіне тағы автобус аядамаларын салу қарастылған. Бұл жергілікті тұрғындардың үйінен шыққанда жолға түсуіне және қауіпсіздігіне байланысты. (6-шы Қосымшада көрсетілген)
- 4 сызықты және 2 сызықты жолдың ортасындағы 3 метрлік жар құрылысы. Бұл жар транспорттық шудан және газдардан сақтайды, сонымен қатар жергілікті тұрғындардың қауіпсіздігін қаматамасыз етіпжаяу жүрушіні жолдан бөліп тұрады.
- Тұрғындардың сұранысы бойынша, 4 сызықты жаңа жолдың шетіне ағаштар отырғызылады. Ол ағаштар өскенде 3 метрлік жарға қосымша, шудан және транспорттық газдарынан сақтайтын болады. Жолдарда жарық құру да қарастырған

**52. Қосымша тыңдау 2010 жылдың ақпанында Түркістан қаласында және Бірлік ауылында да өткізілді.** ҮЕҰ коалициясы Банк өкілдеріне өзгеріске көңілі толатынын дәлелдеді. Басшылықтың түсінуінше, дәл осы себеппен сұраныс қайта қайтарылынған.

**53. Банктің жобалық ұжымы өзгертілген жобалық шешімімен танысты және мақұлданды.** 10 қосымшада нақты жоба сызбалары көрсетілген. Сонымен қатар, жұмыс құрылысында орындау этапында жергілікті тұрғындардың қосымша қауіпсіздігі қосылу керек. Жалға алу келісімі (1тарау А3) жалға алушыны ПООС талабының барлығын орындауды талап етеді.

**54.** Арызданушылардың өзгертілген жобалық шешімі Банктің экологиялық стандартына сәйкес келмейді деген тұжырымына мынаны басшылық айтып отыр: **мұндай Банк стандарты жоқ және тұрғын үйден 50 м буферлік аймақ керектігі қайда айтылған?**

**55. Басшылыққа белгілі Бірлік ауылы 2 сызықты жолы салынғаннан кейін салынған.** Бұл жергілікті тұрғындарға кіріс көзі болып табылады. Басшылық Бірлік тұрғындарының Түркістан қаласының экологиясына аз мөлшерде негативтік зияндылығын тигізуіне қобалжын, 2 сызбалы жолдың қайта жөндеуіне қарсы еместігін бағалайды. Басшылық Банк мамандары 2009 ж қаңтарда Түркістанда өткізілген жиналыстар мен кеңестерге қатысқанын айтып отыр. Мұнда сотүстік және оңтүстік айналып өту жолының құрылысы жоспары жөнінде айтылды және көп тұрғындар Түркістан аймағындағы орналасқан 2 сызықты айналып өту жолының қайта жөндеуін қолдады.



**В. Бірлік ауылының балаларына арнайы мектеп автобусы бөлінуінің сөз берілуі**

56. Арызданушылар жергілікті әкімшіліктің балаларға ауылдан мектепке апарып әкелетін автобус бөлетінін арнайы атады. Арызданушылар осы сөздің орындалуына және жауаптыларды белгілеулерін сұрайды.

**57. Әкімшілік жпяу жүрушілердің қауіпсіздігі сұрақтарын толық шешуде 51 пункте көрсеткен жеңілдетілген шараларға қанағаттанарлық екенін көрсетеді.** Автобусты беру міндетті емес, соған қарамастан Бірлік ауылындағы жергілікті әкімшілік (әкім) балаларды мектепте оқу кезінде жергілікті мектепте апаруға автобус бөлген. Әкімшілік КҚМ 2010 жылы 17 наурызында жазбаша түрде құжат алды (7-ші Қосымша, хат көшірмесі). Сонымен қатар, Басшылық жол қызметін (мысалы, автобес тасымалдау, демалу зоналар, МҚС және басқалар.)ұсыну стратегиясын дайындау жұмыстары жобаның 4 компонентіне кіргілгенін атап өтеді. Бұл стратегия Жоба қаражаттарынанқаржыланған техникалық көмек ретінде даярланады және осындай қызметтер жергілікті қауымның қажеттелектеріне сай тұрақты түрде ұсынылатынын кепіл береді.

### **С. Түркістан қаласында орналасқан кесенеге дейін транзиттік транспорттың қатынасы**

58. Арызданушылар Түркістанның барлық әлемдегі мұсылмандардың Меккесі екенін айтады. Қаланың потенциалы туристер мен келушілердің экологиялық және экономикалық тұрғыдан зиян келтіретінін атап өтеді.

59. Әкімшілік Түркістан қаласының мәдени негізділігін атайды. Жоба шеңберінде Түркістан қаласының жан жағындағы жолды жөндеуге, Қожа Ахмет Яссауи кесенесі орналасқан және де басқа мәдениет құндылықтарына қаржы жұмсалатынын көрсетеді. Басшылық Түркістан қаласының орталығында орналасқан кесененің киелі орын екенін көрсетеді, мұнда ЮНЕСКО шешімімен әлемдік құндылығы көрсетілген. Көрсетілген 2 сызықты айналып өту жолы 1959 жылы салынған, ал 2001 жылы жөндеуден өтіп 2-категориға ауыстырылған. Қазіргі уақытты 2 сызықты жол жаман жағдайда, сондықтан транзиттік көлік Түркістан орталығынан өтеді. Жергілікті әкімшілікпен кеңесе отырып Автожол комитеті 2 сызықтық жолдан 4 сызықтық жол жасауын шешті. Қайтадан жөндеу жұмысы 2,6 км жерде орналасқан Қожа Ахмет Яссауи кесенесінен жүргізіледі. Қайта жөндеу барысында транзиттік көлік Түркістан орталығынан жүрмейтін болады.

60. Жобаның қайта жөндеу жұмыстары Түркістанның экономикалық дамуына және Қазақстанның Оңтүстігі мен Батыс региондарын дамытады деп күтіледі. Қаланың даму барысында әкімшілік инфраструктураның дамуын жоспарлап, қала орталығындағы көлікті ауыстыруға көмегін тигізеді. Мұның бәрі көліктің қаладан шет жерде жүруіне әсер етеді. Сондықтан жоспарланып отырған 2 сызықты айналмалы жол Түркістан жергілікті әкімшілігі қаланың сыртындағы орта айналым жолдарын қарастырады. Банқтың жоба ұжымы қала айналасындағы жолдардың жоспарлануын талдайды. Түркістан қаласының айналасындағы 2 сызықтық жол 4 сызықтық жолға өзгертіледі. (Түркістанның даму концептуальды жоспары, 8 қосымша) Басшылық Түркістан қаласының көлік инфраструктурасының дамуын негізгі деп санайды.

#### **D. Түркістан айналасында жаңа айналмалы жол салу туралы уәде беру**

61. Арызданушылар келешекте қозғалыс ағымының қарқындылығының көбеюіне байланысты Қазақстан Үкіметінен 5 жыл ішінде Түркістан айналасында қызмет көрсететін әртүрлі (айналып өтетін) жолдарды жобалап және салатыны туралы кепілдеме беруді талап етеді.
62. **Басшылық** **Басшылық жергілікті әкімшіліктің келешекте Түркістаннан алысырақ солтүстік және оңтүстік айналмалы жолдарын салу туралы жоспарларын білдеді. Дегенмен, осындай айналмалы жолдарды салу біршама ауқымды жерлерді сатып алуды талап етеді.** БЕ-БҚ дәліздеріне арналған ТЭН-да ұсынылған оңтүстік және солтүстік айналмалы жолдар зерттелді, экономикалық талдаулардың нәтижесі бойынша олардың құрылысы тиімсіз деп табылды. Банк қызметкерлерінің 2010 жылдың қарқындылық жөнінде соңғы мәлдіметтерді қолдануы арқылы жүргізген қосымша талдауы алдыңғы экономикалық талдау нәтижелерінің дұрыстығын растады (ұзындығы 38 км 2-жолақты оңтүстік айналымы үшін пайдалылығын есептеу 1,0% құрайды). Алдында көрсеткендей, 2009 жылы қаңтарда Түркістанда өткен консультативті кеңесте Банк қызметкерлері қатысқан. Кеңестің хаттамасында қатысушылардың жергілікті әкімшіліктен оңтүстік айналмалы жолының жоспарлары туралы сұрағаны көрсетілген. Әкімдік өкілдері ТЭН кепілдемесінің негізінде жауап берген, *«Түркістан қаласының айналмалы жол құрылысы кешіктіріледі және кейінге қалдырылады... Қолданыстағы айналмалы жолды кеңейтіп және қайта жаңарту туралы шешім қабылданды. Бұл айналмалы жол (Жоба аясында салынатын) жаңа айналмалы жолдың құрылысы аяқталғаннан кейін қалаға беріледі.*
63. **Басшылық** **Басшылық түсінгендей, Үкімет өкілдері қозғалыс қарқындылығына байланысты қажет болғанда солтүстік немесе оңтүстік айналмалы жолдардың құрылысы қайта қарастырылатындығына уәде берді.** Түркістанның жергілікті әкімшілігі үшін қандай-да бір айналмалы жолдың құрылысы туралы шешім қабылдау ең алдымен Кесенеге келушілер мен қажыларды қала орталығына оңай кіруіне мүмкіндік беру және транзит қозғалысын қала сыртына шығару арасындағы тепе-теңдікті сақтау жолдарын іздеуден тұрады. Басшылықтың пікірінше, қалаға кіру мүмкіндігін жақсартатын және қозғалысты қала сыртына шығаратын осындай екіжақты қызметті жүзеге асыру үшін ең тиімдісі қала сыртындағы 2-жолақты айналмалы жолдың құрылысын қайта жөндеу болып табылады. Қаладан аса қашықтықта орналасқан және ұзындығы жағынан өте ұзын (қосымша 8 км қосу арқылы) солтүстік және оңтүстік айналмалы жолдың екеуі де Түркістанға тиімсіз. Басшылық қолда бар 2-жолақты айналмалы жолдың құрылысын қайта жөндеуден қала ұтатынына сенімді, ал солтүстік және оңтүстік айналмалы жолды келешекте қозғалыс қарқындылығының негізінде жүзеге асыруға болады.
64. **ТЭН аясында автожол Комитеті атқарған солтүстік және оңтүстік айналмалы жолдың алдыңғы талдауы осы екі нұсқаның да құрылысының орташа жеке-дара бағасы қашықтығына шамамен 4,5 млн. АҚШ долларын құрайды, бұл солтүстік айналмалы жол үшін шамамен 193,5 млн. АҚШ доллары және оңтүстік айналмалы жол үшін 171 млн. АҚШ долларын құрайды, сонымен қатар бұл жерді сатып алуға және қоныс аудару үшін өтемақы төлеміне кететін шығындарды**

есептемегенде. Бұл қолданыстағы 2-жолақты айналмалы жолды 4-жолаққа дейін кеңейту құрылысына қарағанда 55,5 млн АҚШ доллары көлемінде артық. 9-шы Қосымшада солтүстік және оңтүстік айналмалы жолының ұлғайтылған шығыстар сметасы және осы екі нұсқаның орналасқан жерінің концептуалды сызбасы келтірілген. Шығыстар сметасының жоғары болғандығының себебі, мұнда құрылысы қажет болатын ірі көпірлердің және тесіктаулардың (солтүстік айналмалы жол үшін 2 тесіктау және 11 көпір; оңтүстік айналмалы жол үшін 2 тесіктау және 9 көпір) көптігі, солтүстік бағытта 50 тұрғын үйлерді бұзумен қатар. Солтүстік немесе оңтүстік айналмалы жолдардың құрылысы үшін көптеген жерлерде дақылдар егетін ауылшаруашылық жерлерді алу қажет болады, сонымен қатар екі бағытта да көптеген зираттар мен басқа да физикалық мәдени құндылықтар орналасқаны белгілі.

65. Бүгін ККМ<sup>8</sup>-да қолданылатын стандарттарға сәйкес, егер болжалынған қозғалыс қарқындылығы тәулігіне 6000 жеңіл автомобиль және 3000 жүк машинасынан асса, онда 2-жолақты жаңа айналмалы жолдың құрылысы қажет. Банк қызметкерлерінің ТЖДБҮ-4 үлгісін қолдану арқылы жүргізген қосымша экономикалық талдауы, 2-жолақты айналмалы жолды негіздеу үшін тәулігіне 10.000 қозғалыс қарқындылығы қажет болса, 4-жолақты айналмалы жол құрылысын салу үшін тәулігіне 14.000 қозғалыс қарқындылығы қажет (2010 жылы орташа тәуліктік қарқындылық шамамен 3500 қозғалыс қарқындылығын құрады). Сонымен қатар, БасшылықБасшылық қолданыстағы айналмалы жолды қайта жөндеу қосымша жер сатып алу қажеттілігін жояды. Қолда бар жолды кеңейту үшін қолданылатын жобалау стандарты қала құрылысына да сәйкес келеді.

66. Банк өзінің барлық мемлекет-клиенттеріне беретін нұсқауларына сәйкес, БасшылықБасшылық оңтүстік немесе солтүстік айналмалы жолдарын салу экономикалық, экологиялық және әлеуметтік әсерлерді талдау негізінде жүзеге асырылуы тиіс деп есептейді. Дегенмен Банк автожол құрылысын дамыту Мемлекеттік бағдарламасына қосылатын бұл жобаны қаржыландыруға кепілдік бере алмайды, БасшылықБасшылық келешекте Қазақстанға қосымша қолдау көрсету туралы сұрағанда ғана қарастыруға дайын. Түркістан қаласының орталығында орналасқан Қожа Ахмет Яссауи Кесенесінің мәдени және діни маңыздылығы ескере отырып, Басшылық жоспарланып отырған оңтүстік (немесе солтүстік) айналмалы жол құрылысы экономикалық тұрғыда негізделмейінше Қазақстанның мемлекеттік инвестициялық бағдарламасында қала береді деп ұйғарды. Әдістердің дұрыстығы үкіметтің осындай жұмыстарды әлеуметтік және экономикалық тетіктер есебінен экономикалық пайда негізінде оның басымдылығын анықтауды талап етеді.

---

<sup>8</sup> БСОТСР-дың Қазақстанға икемделген Нормалары мен ережелері

## 1-ші Қосымша. Арыздар мен оларға жауаптар

№	Арыз	ОС/ПБ	Жауап
1.	<p>Бірінші сауал (2010 жылдың 5 ақпаны)</p> <p>Жоба шешімі бойынша Түркістан қаласы бойынша жобадағы жол телімі қазіргі айналмалы жол бойынша өтеді. Тар аумақта берілген айналмалы жол бір жағынан тұрғын үйлермен, екінші жағынан Оңтүстік полиметалл компаниясының темір жол тармағымен қысылған Бірлік ауылындағы 30 үйлердің арасымен өтеді. Құрылыс салу сызығынан жолдың шеті 5 тен 15 метр қашықтықты құрайды, тасымалдау құралдарынан шығатын улы газдар мен шудан қорғау үшін буферлі аймақ талабы туралы Бүкіләлемдік банктің экологиялық талаптарына сай келмейді. 2009 жылдың 22 маусымында мен Банкке хат жібердім. Несие беріледі (...) жоба жетекшісі тез әсер етті, өз тобымен Шымкентке келіп, облыс әкімінің орынбасары Б.Н.Әлиевтің төрағалығымен кеңес өткізді. Нәтижесінде 2009 жылдың тамыз-қыркүйек айларында жоғарыда көрсетілген Бірлік ауылында жобаланған жол сызығын теміржол сызығына қарай ығыстыру және шудан қорғайтын экран және «жасыл белдеу» құру туралы жаңа жобалық шешім қабылдады.</p>	4.01	<p>Банктің экологиялық саясаты елді мекендерде ортақ қолданыстағы жолдар мен тұрғын үйлер арасындағы нақты аз қашықтықты көрсетпейтінін Басшылық түсіндіреді. Бірақ ЭӘӨБ есебінде мониторинг жүргізу мақсатында жолдан 40 метр қашықтықты қамтамасыз ету туралы кеңес береді.</p> <p>Басшылық Жобада қоғамдық тыңдаулар нәтижесін уақытында тіркеп отыруға кепілдеме береді. Арызданушылардан арыз түскеннен кейін 2009 жылдың маусымында Бірлік ауылындағы автожолдың ұсынылған қосымшасына қатысты, Банктің жобалау тобы 2009 жылдың шілдесінде жергілікті УЕҰ өкілдерімен және облыстық әкімшілікпен кездесті, кейінірек 2009 жылдың қазан-қараша айларында Бірлік ауылының тұрғынадрь көтерген мәселелерді шешу үшін кездесті. Автожол комитеті және жергілікті әкімшілік Бірлік ауылындағы жол телімі жөнінде жобалық шешімдерді өзгерту және тиімді нұсқаларын іздестіруді және жергілікті тұрғындарға қолжетімді жағдай жасауды қарастыруға келісті. Соның салдарынан автожол Комитеті өзгерген жобалық шешім дайындап, 2010 жылы ақпанда Түркістанда қосымша кеңестер ұйымдастырды. Өзгертілген жобалық шешімге жоғарыда Басшылық жауабында көрсетілген шаралар енді, соның ішінде: жол өзегін Бірлік ауылындағы тұрғын үйлерден теміржолға жаңа 4-жолақтық телім құрылысы есебінен ығыстыру; шұға қарсы тұратын және автомобиль газынан қорғайтын қосымша аралық 3-метрлі қабырғаларды тұрғызу; Бірлік ауылының тұрғындары үшін жергілікті кіреберіс жол салу; мал айдау және жер асты жаяу жүргіншілер жолын салу; және реттелетін жаяу жүргіншілер жолын салу.</p> <p>Басшылық өзгертілген жобалық шешім, жоғарыда көрсетілген жеңілдетілген шараларды қосқанда, экологиялық қауіпсіздікке және БДД қатысты мәселелерді толықтай салып тастайды, және Бүкіләлемдік Банктің саясатына сәйкес талаптарға жауап береді.</p>
2	<p>Бұған қоса, дәл осы территорияны Бірлік ауылының 1000 оқушылары күнде мектепке барғанда және үйге қайтқанда кесіп өтеді. Жобалық шешімдер жер асты және жер үсті жаяу жүретін жолдың құрылысын қарастырмайды, дегенмен 2009 жылдың 13 қаңтарында Түркістанда жергілікті тұрғындармен қоғамдық тыңдауларда бұл мәселе көтерілген болатын. Жобалаушылар кеңесте төрағалық еткен Түркістан қаласының әкімі Сыздықов мырзаға, яғни тұрғындар</p>	4.01	<p>Басшылық Бірлік ауылында 2010 жылдың ақпанында жария етілген және талқыланған өзгертілген жобалық шешім Дүниежүзілік бБанктің қорғау саясатына сәйкес талаптарға жауап беретін жеңілдетілген шаралардан тұратынын көрсетеді. Бұл жеңілдетілген шаралар Бірлік ауылының көптеген тұрғындарымен қабылданғанын ескерте кету керек. Берліген жеңілдетілген шаралар</p>

	<p>талаптарын елемеген тапсырыс берушіге сілтей салды.</p>	<p>барлық жаяужүргіншілерге арналған қауіпсіз жаяу жүргінші жолымен қамтамасыз етілген, сонымен қоса жаңа 4-жолақты автожол арқылы оқушылар өтететін: (i) жерасты жаяу жүргінші жолы, жергілікті мектепке тіке жол ашады; (ii) бағдаршам арқылы реттелетін жаңа 4-жолақты жолдың және қайта жөндеуден өтетеін және кірберіс жол болатын 2-жолақты долдың қиылысы; және (iii) тағы да бағдаршамнан шамамен 600 метр қашықтықтағы жерасты мал айдау жолы.</p> <p>Басшылық өзгертілген жобалық шешім Банктің жобалық тобымен қарастырылып, құрылыс жүргізу келісім-шарты үшін тендерлік құжаттарға қосылды.</p>
	<p>Түркістан қаласындағы Түркістан қаласының 1500 жылдығын тойлау мерекесіне орай бірнеше жыл бұрын қолданыстағы айналмалы жол салынған, тұрғындардың бізге айтқаны бойынша, қала дамуының бас жоспары бойынша, автожолдың құрылысы қала шекарасынан алыс қашықтықта салу жоспарланған: осы үшін қала шекарасының солтүстік бөлігінен 100 метрлік жол тілімі бөлінген, бірақ бұл туралы ұмытып кеткен. Бұл Бүкіләлемдік Банктің Операциялық саясатын ОС 4.01 «Экологиялық бағалау» бұзудың көрінісі.</p>	<p>4.01</p> <p>Басшылықтегі мәліметтерге қарағанда, жергілікті әкімшілікте Түркістан территориясының ұзақмерзімді даму жоспары бар, сол жоспарда қала орталығынан тыс оңтүстік айналмалы жолдың құрылысы қарастырылған.</p> <p>Жобаны дайындау барысында ТЭН кеңесімен жасалынған солтүстік және оңтүстік айналмалы жолдың екі нұсқасының экономикалық талдауы бұл нұсқалардың қарқындылық есебінен тиімсіз екенін көрсетті. Кейінірек бұл қорытынды Банк мамандарының жасаған экономикалық талдауымен расталған. Берілген экономикалық талдауы тәулігіне қозғалыс қарқындылығы 10.000 т/с болса 2-жолақты оңтүстік айналмалы жолды негіздеу (және шамамен тәулігіне 14.000 қозғалыс қарқындылығы 4-жолақты айналмалы жол құрылысын салу үшін қажет), 2010 жылы орташа тәуліктік қарқындылық шамамен 3.500 қозғалыс қарқындылығын құраған.</p> <p>Алдыңғы талдау мынаны көрсетті: бұл құрылыс ірі көпірлер мен тесіктаулар салу сияқты шығындармен байланысты (солтүстік айналмалы жол үшін 2 тесіктау және 11 көпір; оңтүстік айналмалы жол үшін 2 тесіктау және 9 көпір. Сонымен қатар солтүстік бағытта 50 тұрғын үйлерді бұзумен қатар, оңтүстік айналмалы жолдардың құрылысы үшін көптеген жерлерде дақылдар егетін ауылшаруашылық жерлерді алу қажет болады, сонымен қатар екі бағытта да көптеген зираттар мен басқа да физикалық мәдени құндылықтар орналасқаны белгілі</p> <p>Басшылық Үкімет экономикалық өтелімділік негізінде елдің басқа да аймақтарындағы инвестицияға деген бәсекелестікті есептегенде инфрақұрылымға ұсынылған инвестицияның басымыдылығын анықтап алуын мойындайды. Банк барлық инвестициялардың экономикалық тиімділігі 12% төмен болмауы тиіс. Банк мамандарының жүргізген талдауы қазіргі</p>

			<p>уақытта солтүстік және оңтүстік айналмалы жолдарының нұсқалары бұл талаптарға жауап бермейді деп тапты.</p> <p>Басқа сөзбен айтқанда, қазіргі уақытта солтүстік және оңтүстік айналмалы жолдары тиімсіз. Қолданыстағы 2-жолақты айналмалы жолды 4-жолаққа дейін кеңейтіп, құрылысын қайта жүргізу экономикалық, экологиялық, әлеуметтік әсер ету және қауіпсіздік мәселелері тұрғысынан өте тиімді болып табылады.</p>
	<p>Біз Дүниежүзілік банкінің мамандарына электрондық пошта арқылы 2009 жылғы 9 маусымда хат жібердік. Бұл мәселені шешу үшін Банктің қабылдаған шаралары – 2009 жылғы 30 маусымда мүдделі жақтардың қатысуымен конференция өткізілді; 2009 жылғы 5 қазанда жобалаушылардың қатысуымен, Жак Бюре басқаруымен кеңес, 2009 жылғы 22 қарашада алынған Жак Бюренің жауабы – жобаның жүзеге асырылуына жауапты қазақстандық лауазымды адамдар тарапынан икемсіз ойлау мен селқостыққа ұшырадық. Сондықтан, лауазымды адамдардың әрекеттері Бірлік ауылының тұрғындарын қанағаттандырмады. Біздің санауымызша Банк Клиенттен өз саясатын ұстануын талап ете алады.</p>	13.05	<p>Жоғарыдағы 1 пункте белгіленгендей өзгертілген жобалық шешімдерге Бірлік ауылының бойындағы жол учаскесі үшін жеңілдетілген шаралар енгізілді.</p> <p>Басшылардың санауынша өзгертілген жобалық шешімдер, соның ішінде осы шаралар, экологиялық қауіпсіздікке қатысты Арызданушылардың көтерген сұрақтарын шешеді, және Банктің қорғау саясатының талаптарына толығымен жауап береді.</p> <p>Өзгертілген жобалық шешімдер берілген жол учаскесіндегі құрылыс жұмыстары үшін Тендерлік құжаттарда ескертілген және осы нысан үшін ЭБТН –ға енгізіледі.</p>
	<p><b>Бірінші хабарлама</b> <b>(2010 жылғы 10 наурыз)</b></p>		
1.	<p>2010 жылғы 5 ақпанда біз сізге шағым жібердік. Осыдан кейін дәл осы ақпанда Көлік министрлігінің өкілі Күтебеков мырза, қала Әкімі және аттары біздің есімізде қалмаған басқа да ресми адамдар келді. Бізге айтуынша жаңа жолдың салынуынан кейін көптеген тұрғындар бақытты болады, сондықтан біз жолдың темір жол бойына салынуына келісімдерімізді бердік. Күтербеков мырза Үкімет 5 жылдан кейін Түркістан қаласынан тыс жаңа айналып өтетін жол салады деп уәде берді. Сонымен қатар ол біздің үйлеріміздің алдында ағаштар мен өсімдіктер отырғызылатынына және біздің балаларымызды автобус ауылдан мектепке апаратынына уәде берді. Сондықтан біз бұл уәделер бекітіліп олар үшін жауап беретін ресми адамдар астында қолдарын қойғанын талап етеміз. 5 жылдан кейін Дүниежүзілік банк елден кеткеннен кейін бұл уәделер орындалмай және олар ұмытылып кететінінен қауіптенеміз. Сондықтан біз:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3 жылдан кейін (5 жылдан кейін емес) Түркістан айналасында жаңа айналып өтетін жол салынатынын растайтын Күтербеков мырзаның қолы және Көлік министрлігінің мөрі бар Көлік министрлігінің тарапынан құжат жасалуын.</li> <li>Сонымен қатар біз осы құжатқа жоспарланған өсімдіктер мен уәделескен біздің балаларымыз үшін мектеп автобусы туралы пункт енгізілуін талап етеміз.</li> </ol> <p>сұраймыз.</p>	13.05	<p>Жоғарыда белгіленгендей, жұмсартылған шаралар Бірлік ауылының бойындағы жол учаскесі үшін жобалық шешімдерге енгізілген. Осыдан басқа, тұрғындардың талаптарына сай жаңа 4-қатарлы айналып өтетін жол бойымен ағаштар отырғызылады, ағаштар өсе келе гүрілдеуден және ластанудан қорғайтын болады.</p> <p>Басшылық жобалық шешімдерге енгізілген өзгертулер жаяу жүрушілердің және балалардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жеткілікті деп санауына қарамастан, жергілікті әкімшілік 2010 жылғы 17 наурыздағы хатында 2010 жылғы қыркүйегінен бастап оқу күнінің басы мен аяғында жүретін Бірлік ауылының балалары үшін қосымша автобус беретінін растады. Өзгертілген жобалық шешімдерің аумағында Бірлік ауылында жаңа автобус бағдары үшін қалқасы бар автобус аялдамаларын беру қарастырылған.</p> <p>Демек, Басшықтың ойынша жоспарланған бар 2-қатарлы айналып өтетін жолды қайта құру, оны 4-қатарлы жолға дейін кеңейту қазіргі кезде Жоба үшін ең қолайлы шешім. Бар жолды қайта құру жолды сату мақсатында қосымша жер учаскелерін және жеке меншікті сатып алу қажеттігін төмендетеді. Осы жол үшін қабылданған</p>

	Осы құжатқа Түркістан қаласының Әкімі мен Күтербеков мырза және Қытай - Еуропа автожолының салынуына жауапты басқа да лауазымдық адамдар қолдарын қойсын деп санаймыз.		жобалау стандарттары елді мекен талаптарына сай келеді.  ККМ және жергілікті әкімшілікте экономикалық орында болған кезде Түркістан жерлерін дамыту, қала орталығынан алыстау оңтүстік айналып өтетін жол салуымен қоса ұзақ мерзімді жоспарлар бар екені Басшылыққа белгілі.
	<b>Екінші хабарлама (2010 жылғы 10 сәуір)</b>		
2.	<p>2010 жылғы 10 наурыздан алдыңғы хатымызда Қытайдан Еуропаға транзиттік дәліз дәл біздің ауылымыздың жанынан өтетін Жобаның жүзеге асырылуына байланысты біздің алаңдаушылығымызды білдіретін екі талап қойдық. Осы хатта біз Түркістан арқылы көлік ағыны қарқынының ұлғаюына қарай Қазақстан Үкіметі қаладан тыс түрлі қызметтік жолдар салуды жоспарлап жүзеге асыратынына белгілі кепілдемелер талап етеміз.</p> <p>Осындай айналып өтетін жолдардың екі нұсқасы бар:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Бірлік және Қарашық ауылдары арқылы өтетін солтүстік бағдары</li> </ol> <p>немесе</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Қаланың оңтүстік бөлігі бойымен өтетін Ташкент-Орынбор темір жолын екі рет басып өтетін оңтүстік бағдары.</li> </ol>	4.01	<p>Жоғарыда келтірілген себептермен, Банк жүргізген экономикалық талдау бүгінгі таңда оңтүстік немесе солтүстік айналым жолдарының құрлысы рентабельді еместігін айқындады.</p> <p>Сонымен қатар 3, 5 бапта және жоғарыда көрсетілгендей, ККМ мен жергілікті әкімшіліктің Түркістан территориясын мезгілінен бұрын дамыту бойынша ұзақ мерзімді жоспарлары бар. Оңтүстік айналым жолының құрылысы экономикалық тиімді кезінде салынады деп сол жоспарда көрсетілген.</p> <p>Басшылық альтернатива ретінде солтүстік айналым жолының құрылысы бойынша ешқандай ақпарат білмейді.</p> <p>Банк автожол саласын дамытудың Ұлттық бағдарламасына енгізілген, болашақ инвестицияларға қаржы бөлу туралы кепілдік бере алмайды, сондай-ақ Басшылық Үкіметті қандайда бір ұзақ мерзімді болашақ инвестицияларға қатысты кепілдік беруге міндеттей алмайды, егер олар Займ туралы келісім жұмыстары мен мемлекеттік серіктестік құрамына кіріп, Директорлар кеңесінде қарастырылмаса. Алайда, Банк келешекте Қазақстанға қолдау көрсету туралы өтініштерді қарастыруға дайын.</p>
3.	Біз осындай айналып өтетін жол салынады деген ресми хат түріндегі, Дүниежүзілік банк және Қазақстан Республикасы үкіметі өкілдері қолдарын қойған кепілдемені сұраймыз.		Қара пп. 3, 5 және 6 жоғарыда.
	<b>Үшінші хабарлама (2010 жылғы 24 сәуір)</b>		
4.	2010 жылғы 8 сәуірден хатымызда біз Қазақстан Республикасы Үкіметінен Түркістан қаласын жаңа айналып өтетін жол салуға қатысты келешекте Дүниежүзілік банк және Қазақстан Республикасы үкіметі өкілдері қолдарын қойған ресми құжат түрінде кепілдеме сұрадық.		Қара пп. 3, 5 және 6 жоғарыда.
5.	Бұл хатымызда жоспарланған айналып өтетін Оңтүстік-Батыс автожолының зиянды әсерін сипаттағымыз келіп отыр: халықаралық транзиттік дәліз «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» (ОАЭҚҰ (Орта-Азиялық экономикалық қарым-қатынас ұйымы) Іb and 6b). Қазжолжоба дайындаған ТЭН сәйкес 2012 жылға қарай Түркістан	4.01	<p>Басшылық жобалау шешімдірі көлік құралдарының шуы мен шығарылатын жарамсыздықтарды кемітетін амалдарды қарастыратынын тағы да атап өтеді.</p> <p>3 бапта көрсетілгендей 2010 жылдың мамыр</p>



	қаласына кіретін автомобильдер саны тәуілігіне 6,867 құрайды, ал Қызылорда қаласы бағытындағы қарқыны тәуілігіне 2971 автомобильдерді құрайды. Көлік және коммуникация вице-министрі Күтербеков мырзаның мәліметі бойынша қазіргі кезде Түркістанға Шымкент жақтан 5000-ға жуық автомобиль кіреді және 800 автомобиль шамасында қаладан шығады. Қарапайым есеп келешек қарқындылық жобаланған айналып өтетін жолда екі жылда 3,5 есеге көбейеді, соңында қала ортасында кідіреді. Сәйкесінше жылдық қарқындылық өсім 1,75 есені құрайды, және Түркістанның орталығы оның тұрғындары үшін экологиялық апатқа айналады.		айында Түркістан арқылы өтетін көлік құралының ортақ саны 3500, ТЭН бұндай жағдайда оңтүстік айналу жолының құрлысы рентабельді емес деген қортынды шығарды.  Банк мамандарының талдауы бойынша оңтүстік 2 сызықты айналым жолын салу үшін тәуілігіне 10000 ал 4 сызықты жол үшін тәуілігіне 14000 көлік құралы өту керек.  Болжам бойынша өсу темпі жылына 6%, демек 2 жолақты оңтүстік айналым жолын 2024, ал 4 жолақты айналым жолын тек кейінгі 5 жылдан соң салу керек.
6.	Түркістан бүкіл мұсылман қауымы арасында екінші Мекке болып саналады. Тұрып жатқан жердің ықтимал қауіпі мен қажылыққа барушылардың денсаулықтарына жағымсыз әсер қала бюджеті үшін орны толмас шығындар келтіреді, сондай-ақ туризмнен пайда көріп отырған тұрғылықты халықтың табысын азайтады. Осылайша аталмыш экологиялық және әлеуметтік жағымсыз әсерді төмендету үшін, Түркістанды айналып өтетін жаңа жол 5 жылдан соң салынуы тиіс.	4.01 4.11	Басшылық Түркістанның мәдени маңыздылығын мойындайды. Жоспарланған 2 жолақты жолдан 4 жолақты жолға ауысу көллік ағынын Түркістан қаласының шетіне бұрады, қазіргі таңда бүкіл көлік ағыны қала ортасымен өтеді. Басшылық 4 жолақты жолдың Мавзолей мен қала орталығында орналасқан басқа физикалық мәдени объектілерден 2,6 км қашықтықта орналасатынын атап отыр.  Осы себеппен Жоба Түркістанға келуші туристерге жаңа мүмкіндік тудырып, қосымша жағымды әсер етеді, ал транзитті көлік ағымы Түркістан орталығынан қала сыртында орналасқан жаңа 4 жолақты жолға ығыстырылады.  Сұранысты тіркеу ескертпе хатында ОС 4.11-дің бұзылуы белгіленген. Басшылық жобалау кезеңінде ОС 4.11-дің қолданылмағанын ескертеді. Түркістан аумағындағы жер учаскесі бойынша ЭБ төмендегі тұжырым жасады: Мавзолей Жоба ықпалындағы зонада болғанмен, болашақ трассадан үлкен қашықтықта орналасқан, сондықтан жағымсыз әсер алмайды. Жоғарыда атап өтілгендей 4 жолақты жол Түркістанға келуші туристерге жаңа мүмкіндік тудырып, Мавзолей мен басқа мәдени объектілерге қосымша жол ашады. Онымен қоса жаңа жол үлкен жүктасымалдау көліктерін Мавзолей аумағынан алыстатады.
7.	Осы мақсатпен Қазақстан үкіметі Түркістан тұрғындарына жаңа айналып өтетін жол 5 жылдан қалмай салынатынына кепілдік беруі тиіс.		3, 5 және 6 жоғарыда қараңыз. Банк автожол саласын дамытудың Ұлттық бағдарламасына енгізілген, болашақ инвестицияларға қаржы бөлу туралы кепілдік бере алмағанмен, Басшылық келешекте Қазақстанға қолдау көрсету туралы етініштері қарастыруға дайын.
8.	ОС 4.12 Талаптарына Сәйкестік	4.12	Сұранысты тіркеу ескертпе хатында 4.12 ОС-ның бұзылу мүмкіндігі белгіленген, алайда Басшылық оның қандай аспектке қатыстығын көріп отырған жоқ. Басшылық КСН –нің жетілдіріп аяқталғанын және объектінің ҚЖЖ-сы құрылыс жұмыстарының басталуына дейін дайындалып, үйлестірілетінін атап көрсетеді.

