

Есептеме № 55259-KZ

The Inspection Panel 

Есептеме мен ұсыныстар

**ҚАЗАҚСТАН: Оңтүстік-Батыс
автожолдарының Жобасын қайта
күру:
Батыс Европа – Батыс Қытай
халықаралық өткінші дәлізі
(ОААЭЫҰ 1В және 6В)
(қарыз ХҚҚДБ № 7681-KZ)**

Инспекциялық кеңес

Тексеру жүргізу жөніндегі

Сұраныстың есептемесі және ұсыныстары.

Қазақстан Республикасы: Оңтүстік-Батыс автожолдарының Жобасын қайта құру: Батыс Европа – Батыс Қытай халықаралық өткініші дәлізі (ОААЭЫҰ 1В және 6В) (қарыз ХҚҚДБ № 7681-KZ).

1. 2010 жылдың 5-ші ақпанында Инспекциялық кеңеске Батыс Европа – Батыс Қытай («Жоба») халықаралық өткініші дәліз Жобасын қайта құру мәселесі бойынша тексеру жүргізу туралы сұраныс келіп түсті. Осы бірінші сұранысқа Қазақстан Республикасының Оңтүстік – Қазақстан облысының¹ Түркістан қаласы Қарашық аймағы Бірлік ауылды мекенінің екі тұрғыныны қол қойған болатын, кейінен олардың қатарына аталмыш ауылды мекеннің 45 жанұясы қосылды. Тексеру жүргізу жөніндегі бұл Сұраныс көшірмесі Банк Басшылығына жіберілді. 2010 жылдың 28 ақпанында Кеңеспен бастапқы Сұраныстың арыз иелері арасында өз сұраныстарын «кері қайтарып алу»² жөнінде хат алмасылды, оның да көшірмесі Басшылыққа жіберілді.
2. 2010 жылдың 10 наурыз бен 24 сәуір аралығында Кеңеске бастапқы Сұранысқа бөлек қосылып отырған басқа да адамдардан хаттар келіп түсті. Бұл адамдар, Түркістан қаласының тұрғындары, тексеру жүргізу жөніндегі бастапқы сұранысындағы³, сондай-ақ Түркістан қаласымен өзара-байланысты сұрақтарды қайта қозғады. Олар Кеңесктен осы сұрақтар бойынша тергеу жүргізулерін өтінген болатын. Сонымен қатар, өз аты-жөндері мен өздеріне қатысты мағлұматтарды құпияда қалдыруын өтінді. Дәл осы бастапқы Сұраныстағы дау-дамайларды, талаптарды толықтырушы хат алмасу, Кеңестің («Сұраныс») тексеру жүргізу Сұранысының мәні болып табылады. Сұраныс Түркістан қаласы мен Бірлік ауылды мекенін басып өтетін жол аумағы Жобасына қатысты. Кеңес Сұранысты 2010 жылдың ақпан айының 29 жұлдызында тіркеп, Инспекциялық кеңестің

¹ Облыс – бұл Ресей және бұрынғы СССР құрамындағы мемлекеттердегі ұйымдастырушы-территориялық бірлік.

² Кеңес хаттарды 8 бабап операциялық процедураларына сәйкес Сұраныс көшірімі жүзеге асу және көшірімнің нақты қамтылуы кезеңінде Вашингтонда белсенділік тоқтап қалған соң бірнеше күнен кейін алынды

³ Кеңестің операциялық процедураларының 19 бабында қарастырылғандай, Кеңестің өтініші бойынша арызданушылар Кеңеске қосымша ақпарат берді.

құрылуын қарастыратын шешімге («Шешім») ⁴сәйкес Халықаралық қайта құру және дамыту банкінің (ХҚҚДБ) Атқарушы Директорлары мен Президентін хабар етті.

3. Басшылық Сұранысқа 2010 жылдың 1 маусым айында жауап жазды. Жауап жолдау жөніндегі хабарлама 2010 жылдың 25 мамыр айында жіберілді.
4. Шешімнің 19 бабында көрсетілгендей, бұл есептеменің мақсаты Сұраныстың құмықтылығын анықтау және Сұраныста көрініс тапқан сұрақтар бойынша Кеңестің тексеру жүргізу қажеттілігіне қатысты директор орынбасарларына кепілдеме беру.

А. Жоба сипаттамасы

5. Сұраныста Оңтүстік – Батыс автожолдарын қайта құру Жобасына қатысты: ХҚҚДБ қаражысымен қарызға қаржыландырылатын Батыс Европа – Батыс Қытай, Қазақстан Республикасы («Жоба») Халықаралық өткінші дәліз жөнінде сұрақтар қарастырылды
6. Аталмыш Жоба 2,840 км, аумақты алып жатқан Европа мен Ресейді, Қазақстан арқылы Қытаймен ⁵байланыстыратын автожол дәлізін қайта құруға бағытталған Үкімет бағдарламасының бір бөлігі болып табылады. Автожол дәлізінің әртүрлі аумақтарын қаржыландыруда бір-неше донорлар қатысып отыр, соның ішінде ХҚҚДБ («Банк») және Қазақстан Үкіметі ⁶де бар.
7. ЖБҚ-қа сәйкес, бұл Жобаның басты мақсаты Ақтөбе және Қызылорда облыстарының шекарасынан Шымкент қаласына дейінгі автожол аумағында тасымалдаудың тиімділігін көтеру және автожолдарды мүлтіксіз басқару

⁴ Шешім ХҚҚДБ 93 – 10, Инспекциялық кеңестің құрылуы жөнінде қаулы (22 қыркүйек 1993ж.).

⁵ Жобаны бағалау жөніндегі құжат (ЖБҚ), 7 бет. 27бап

⁶ Жобаны бағалау жөніндегі құжат (ЖБҚ), 8 бет. 27 б. ЖБҚқа сәйкес, Ресей Федерациясынан Ақтөбе облысындағы Мартұқ аумағына дейінгі (102 км.) автожолдарды Европалық қайта құру мен дамыту банкі (ЕҚДБ) қаржыландырды; Азиялық даму банкі (АДБ) халықаралық біріккен Япониялық агентствосымен (ХБЯА) біріге отырып, Жамбыл облысының Тараз қаласынан Қордайға дейінгі жолдарды (шамамен 312 км.) қаржыландыруда; Исламдық даму банкі (ИДБ) 159 км. болатын Оңтүстік –Қазақстан облысынан Тараз қаласына дейінгі автожолдарды қаржыландырады және ХҚҚДБ («Банк») Қазақстанның оңтүстік және батыс аудандарындағы Шымкенттен Ақтөбе облысының шекарасына дейінгі (шамасы 1,062 км.) болатын автожолдарды қаржыландырады. Қалған аумақтар дәлізін Қазақстан Республикасының Үкіметі қаржыландырады. Және де бұған қосымша 2006 жылы біткен (Ақтөбе-Қарабұтақ-Ырғыз) Ақтөбе облысындағы автожолдар оған қоса 215 км. автожол Ақтөбе облысында (Қарабұтақ – Ақтөбе облысы шекарасы) және Шымкенттен Өзбекстан шекарасына дейінгі автожолдар.

мен Қазақстанда жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету⁷. Жоба 1,062 км аумақты алып жатқан жолдарды қайта құруда айтарлықтай үлес қосады. Жоба 5 құрамдас бөліктерден тұрады, оның әрқайсысына сипаттама төменде көрсетілген:

Құрама 1: Қайта құру мен Қызылорда облысындағы неғұрлым жоғары дәрежедегі автожолға тасымалдау, Қызылорда қаласының айналма жолдарын есептемегендегі аумақар (құрылысты қадағалаушы кеңесшілер қызметінің құнын және көлденең шығындарды есептемегенде).

Құрама 2: Қайта құру және Оңтүстік Қазақстан облысындағы неғұрлым жоғары дәрежедегі автожолға тасымалдау, Қызылорда облысынан Шымкент қаласына дейінгі шекараны алатын жоғарғы санаттағы автожолдарын оған қоса Қызылорда және Шымкент қалаларын айналып өту жолдары кіретін аумақтар (құрылысты қадағалаушы кеңесшілер қызметінің құнын және көлденең шығындарды есептемегенде).

Құрама 3: Автокөлікті жолдар комитетіне көмек ретінде Жобаны қайта құру мен басқаруда жобаны басқарушы кеңесшіні қаржыландыру (ЖБҚ).

Құрама 4: Жол қауіпсіздігін және жол бойындағы сервистің сапасын жетілдіру мақсатында Институтциялық және шара жоспарын дамыту, соның ішінде, автожол комитетін нығайтуда талдаушы кеңесшісінің қызметі, жолдың жалпы мүлтіксіз болуымен қатар оның қауіпсіздігін жетілдіру мен жол бойындағы қызметтер.

Құрама 5: 1 және 2 құрамада қарастырылған, құрылысты қадағалаушы кеңесшілер қызметі.⁸

8. Жобаның даму қадамы: (i) транспорттық шығынның азаюы; (ii) жобаның қайта құрылуына жауапты органдар мүмкіндіктерінің жоғарылауы, (iii) жол қауіпсіздігін сақтау және жол бойындағы дәліз қызметі шараларының жоспарын қабылдау; және (iv) автожолдарды мүлтіксіз басқару⁹ концепциясы арқылы іске аспақ. Өз жауабында Басшылық, Жоба автожол комитеті транспорт және коммуникация Министрлігінің¹⁰ қолдауымен жүзеге асатындығын көрсетті.

⁷ Жобаны бағалау жөніндегі құжат (ЖБҚ), Жобаның даму мақсаты, ii бет

⁸ Жобаны бағалау жөніндегі құжат (ЖБҚ), Жоба сипаттамасы, ii бет

⁹ Жобаны бағалау жөніндегі құжат (ЖБҚ), 9 бет. 30 бап

¹⁰ Басшылық жауабы, iii бет.

В. Қаржыландыру

9. 2009 жылдың 30 сәуір айында Банк Қазақстан Республикасына 2,125 миллиард АҚШ долларын қарызға («Қарыз») беруді құптады. Қарызды жабу жоспары – 2014 жылдың 30 маусым айы¹¹. ЖБҚ сәйкес Үкімет жалпы құнының 15% қаржыландырады. Көші – қон және компенсация төлеу, жерді сатып алу сияқты шығындар мемлекет бюджетінен¹² бөлек төленеді. Басшылық мәліметтері бойынша Қарыз 2009 жылдың 9 желтоқсанынан¹³ бастап жүзеге асты.
10. Дәліз бойынша жұмыстың жалпы жобақаржы құны 7,5 млрд. АҚШ долларын құрайды, оның 37% үкіметпен қаржыландырылады, ал қалғаны – Банкпен және басқа да халықаралық қаржы мекемелерімен (ХҚМ).¹⁴

С. Сұраныс

11. Сұранысқа (1 қосымша) сәйкес, Жоба аумақтардағы Бірлік ауылын басып өтетін арызданушылар тұратын жолдарды кеңейтуді қарастыруда. Сұраныста көрсетілгендей, Жоба шешімдеріне сәйкес, бұл аумақтағы жұмыс мынандай келеңсіз жағдайларға әкеліп соқтыруы мүмкін: i) зиянды газдардың әсерінен тұрғындарға тиетін әсері, ауаның ластануы және гуіл дыбыстар; ii) қоршаған ортаға тигізетін зиян, жүкті автокөліктердің жарылғыш заттар тасу барысындағы зияндылығы; iii) транспорттың жоғары жылдамдықпен жүруінің мектеп жасындағы оқушылар үшін күнделікті жолды өту барысындағы қаупі, және iv) мүдделі көшіруде үйлерге құрылыс барысындағы тиетін зиян.
12. Арызданушылар қала жүрегі Түркістанда болашақта транспорт көлемінің өсетіндігін атап көрсетті, ол дегеніміз «қала тұрғындары үшін экологиялық катастрофа». *Түркістан бүкіл мұсылман қауымы арасында екінші Мекке болып саналатынын. 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 азайтатынын деп атап кетті.*
13. Арызданушылар бір жолдаған хатында Кеңес мүшелеріне жергілікті ұйымдастырушылардың мыналарды уәде еткендігі жөнінде атап кетті: i) Бірлік ауылының жолдары мен үйлер арасында жаңадан ағаштар отырғызу, ii) оқушыларды мектепке апарып-әкелетін арнайы мектеп автобусымен

¹¹ Басшылық жауабы, 1 бет. 3 бап

¹² Жобаны бағалау жөніндегі құжат (ЖБҚ), жоба сипаттамасы ii бет

¹³ Басшылық жауабы, iii бет

¹⁴ Басшылық жауабы, iii бет.

қамтамасыз ететіндігін, және iii) Түркістан қаласы сыртында жуырдағы 3-5 жыл аралығында жаңа айналма жолын салуды.

Нәтижесінде, бұл уәделерін кейбір адамдар бастапқы Сұранысында «қайта кері қайтып алған». Дегенмен, арызданушылар бұл уәделердің жобалық құжатта жоқтығын уайыммен айтты.

14. Жоғарыда көрсетілген дау-дамайлар Банктің мынандай саясаттарды және процедураларды дұрыс қадағаламағандығын дәлелдейді:

ОС/БП 4.01 Экологиялық баға;

ОС/БП 4.11 Физикалық мәдени қаржы;

ОС/БП 4.12 Мүдделі көшіру;

ОС/БП 3.05 Жобаны қадағалау; және

Дүниежүзілік банктің ақпаратты халыққа тарату саясаты (маусым 2002 ж.).

D. Басшылықтың жауабы

15. Жоғарыдағы есептемеде көрсетілгендей, 2010 жылдың 1 маусымында Басшылық жауап жіберген болатын. Өз жауабында (қосымша 2) Басшылық «Банк тұрғысынан саясат пен процедураны сақтап қалу мақсатында және Жобаны атап көрсеткендей орындау контексін сақтау үшін барлық куш-жігерлерін салғандығын» атап көрсетті. Басшылық өз тарапынан тағы да мыналарды қосты, яғни Банк барлық инструкцияны сақтап, Сұранысқа қатысты саяси процедураларды бұлжытпай, *«арызданушылардың құқығы мен мүдделеріне Банк тұрғысынан қия келмегендігі жөнінде»*¹⁵ атап көрсетті.

16. Басшылық мынаны, яғни аталып отырған дәліз жергілікті тұрғындарды Қазақстанның басқа аудандарымен байланыстырушы, демек, бұл Жоба *«жергілікті халық үшін өнімді рынокқа шығарар бірден бір табыс көзі болып табылатындығын»*¹⁶ атап көрсетті.

17. Әрі қарай Басшылық тағы да мыналарды атады, автожол комитеті (Жобаның құрылуына жауапты мекеме) Бірлік ауылының жергілікті тұрғындарымен оларды мазалайтын сұрақтарды талқылады. Басшылықтың мәліметтері бойынша, автожол комитеті әртүрлі жол аумақтарында Жоба барысында пайда болған¹⁷, тұрғындардың көтерген сұрақтарын шешуде бірнеше рет өзгерістер енгізіп отырған. Сонымен қатар Басшылық Бірлік ауылды мекеніндегі жобаға енгізілген өзгерістер 2009 жылдың желтоқсан

¹⁵ Басшылық жауабы, 15 бет. 44 бап

¹⁶ Басшылық жауабы, 15 бет. 45 бап

¹⁷ Басшылық жауабы, 15 бет. 46 бап

айында біткендігін, және де 2010 жылдың ақпан айында Түркістан қаласы мен Бірлік ауылында ¹⁸осы мәселелер бойынша тыңдаулар өткізілгендігін атап көрсетті. Басшылық мынандай шешім шығарды, яғни, Сұраныста көтерілген барлық сұрақтар өз шешімдерін тапты және де оны Түркістан қаласы мен Бірлік ауылының тұрғындары¹⁹ растады.

18. Басшылық Сұраныста көтерілген сұрақтарға өз жауаптарын төртке бөліп көрсетті: i) Бірлік жолдарының әлеуметтік келеңсіз әсері; i i) Бірлік ауылының мектеп оқушылары үшін арнайы автобус бөлу жөнінде уәде; i i i) Түркістан қаласының жүрегінде орналасқан мавзолейге транспорттың әсері; Және де iv) Түркістан қаласын ²⁰айналып өтетін жаңа жол салу уәделері.

19. Бірлік автожолдарының келеңсіз жағдайларына байланысты Басшылық жобаға өзгерістер енгізілгендігін атап кетті. Соның ішінде:

- жаңа белағаш жолдары үйлер арасында неғұрлым ара-қашықтық орнатуды қамтамасыз ету үшін тұрғын үйлерден шеттетіліп, 4-сызықты жаңа жолдан да алыстатылды (ең аз ара-қашықтығы 17 метр);
- мектептен 800 м орналасқан бағдаршамы бар жаяу жүретін жол және жерасты өтетін жолдарды салу көзделуде;
- 2-жолақты жолды құру Бірлік ауылының тұрғындары үшін жергілікті кіре беріс жолы болады. Автобус аялдамаларының құрылысы жобаның кіре беріс жергілікті жолдарын салу шешімінде көрініс тапты; және де
- 4 және 2– жолақты кіре беріс жолдары үшін және транспорт дыбысы мен газдың зиянын азайту мақсатында 3 метрлі жар тұрғызу.
- 4- жолақты жол бойына эстетикалық көрініс үшін ағаш отырғызу және де 2-сызықты жол бойына жеке бас қауіпсіздігі үшін ²¹шамдар құру.

20. Мектепке арнайы бөлінетін автобус жөніне келсек, Басшылық жергілікті ұйымдастырушылардың (Әкім) Бірлік ауылынан мектепке дейін оқушыларды жыл бойғы таситын автобустың бөлінетіндігін растады. Басшылықтың жауабына қосымша ТКМ мен Әкімнің 2010 жылдың қыркүйек айына дейін ²²қосымша автобуспен қамтылады деген растау хаты қосылған.

¹⁸ Басшылық жауабы, 15 бет. 47 бап.

¹⁹ Басшылық жауабы, 16 бет. 48 бап

²⁰ Басшылық жауабы, 16 бет. 49 бап

²¹ Басшылық жауабы, 16 бет. 51 бап

²² Басшылық жауабы, 18 бет. 57 бап

21. Түркістан қаласында орналасқан мавзолейге келсек, Басшылық Қожа Ахмет Ясауи мавзолейі қасиеттілігімен туристерді өзіне тартатынын растады және ЮНЕСКО-мен әлемдік мұра деп танылды. Басшылықтың ойынша, қаралып отырған қайта құрулар (2-4 сызықты) айналма жолдар арқылы жүзеге асады (ол Бірлік ауылын басып өтеді). Ең жақын айналып өту нүктесі Қожа Ахмет Ясауи мавзолейін 2,6 км. өтеді. Басшылық бұл айналмаларды құру транзитті транспорттардың келеңсіз әсерлерінің азайып, қала орталығына және де мавзолейге тез жету²³ мүмкіндігі ашылатындығын атап кетті.
22. Түркістан қаласынан тыс жаңа айналма жолдарының құрылысы жоспарлары жергілікті ұйымдастырушылардың назарында және ол қала орталығынан алыс оңтүстік айналу болатындығын Басшылық атап кетті. Сонымен қатар Басшылық ТЭО қарамағында бұл ұсынылып отырғын солтүстік немесе оңтүстік айналмаларды зерттей келе және де транспорт ағымы қарқынын²⁴ ескере отырып, олар экономикалық негізделмеген деп танылды. Басшылықтың айтуынша, жергілікті ұйымдастырушы мүшелері бір айналманы транспорттық қарқындылық негізделгенде²⁵ қарастыруды уәде етті.
23. Басшылық осыған орай, жаңа айналма жол құрылысын қайта қарап, экономикалық талдап, экологиялық және әлеуметтік жағдайын да ескеруді атап көрсетті. Басшылық Банктер мұндай автожол кешенін мемлекеттік дамыту бағдарламасын толығымен қаржыландыра алмайды, бірақ болашақта ұсыныстарды қарастыратындығын айтты. Хожа Ахмет Ясауи мавзолейінің мәдениет және рухани мәнін ескере отырып, айналма жолдарын салу бағдарламада Қазақстанда экономикалық өсу негізі²⁶ қаланбайынша қала беретіндігін айтты.

Е. Құқықтылық

24. Сұраныс 1993 жылы орнаған шешімі бойынша құқықтық сынбағаларға жауаптылығын, 1999 жылғы²⁷ заңды түсінік және бұл Сұранысқа қатысты сұрақтарды шешуде жүргізілген зерттеулерді Басшылық нақтылап беруі тиіс.

²³ Басшылық жауабы, 18 бет. 59 бап

²⁴ Басшылық жауабы, 19 бет. 62 бап

²⁵ Басшылық жауабы, 19 бет. 63 бап

²⁶ Басшылық жауабы, 20 бет. 66 бап

²⁷ Екінші Инспекциялық кеңестің Кеңес директорларымен қорытындысы («1999 ж. Заңды түсінік»), сәуір 1999 ж.

25. Кеңес Басшылық Жауабын зерттеп алды. Кеңес мүшесі Альф Жерве Кеңестің бас маманы Сержем Сельванмен бірге 2010 жылы 29 мамыр – 2 маусым айлары аралығында Қазақстанға келіп кетті. Кеңесшілерді Астана укіметі мен Шымкент жобасына жауапты ТКМ басқарушы мүшелері және Түркістан қаласының жергілікті ұйымдастырушыларымен кездесу өткізді. Кеңес Бірлік ауылына барып оның тұрғындарымен де кездесіп қайтты. Кеңес сонымен қатар Әлемдік банк офисінің қызметкерлерімен де кездесті.
26. Сұраныстың 1993 жылғы шешімдер және 1999 жылғы 9 анықтамалар мен барлық сынбағаларға төтеп беретіндігіне Кеңестің көзі жетті.
27. Арызданушылардың қайта құруға байланысты тексеріс жүргізу жөнінде Инспекциялық Кеңеске Сұраныс жіберуге толығымен құқылы екендігін Кеңес растады. Арызданушылар Жоба территориясында өмір сүріп жатқандықтан (а) қайырмасының талабына сай белгіленген пункттен 9 бастап мазалы.
28. Кеңес Сұраныста 9 пункт (б) талаптарына сай *«Банк өз процедураларын дұрыс орындамағандықтан арызданушылар тарапына айтарлықтай келеңсіз әсерін тигізуі мүмкіндігін»* атап айтты.
29. Арызданушылардың айтуынша Бірлік ауылын басып өтетін аумақ болғандықтан, балалар жолын күнделікті кесіп өтеді, сол себепті де балаларға зиян және қоршаған ортаға да кері әсерін тигізетіндігін, лас ауа мен гүл, жергілікті тұрғын үйлерге келеңсіз кері әсерін тигізеді сол себепті мүдделі көшіру керектігін атады. Арызданушылар болашақта Түркістан қаласы арқылы жүретін транспорт қарқыны көбейген жағдайда *«жергілікті тұрғындар үшін экологиялық катастрофа болады»* деді.
30. Кеңес Әлемдік банк Бірлік ауылының жергілікті тұрғындарын мазалайтын мәселелерді білетіндігін айтты. Сол себепті Кеңес *«қарастырылған сұрақтар Басшылық назарына ұсынылмаған, және арызданушылардың ойынша Басшылық көңіл бөлмеді, негізінде Басшылық барлық мәселелерді бақылауына алып, Банктің әлеуметтік процедураларының сәйкестігін қадағалап отырды»* деп, көңілі толатындығын білдірді. Бұл жағдайда, Сұраныс 9(в) бап талаптарына жауап береді.

31. Сұраныста қарастырылған сұрақтар сатумен еш байланысы жоқ, яғни 9(г) бап талаптарына сай келмейді.
32. Жоғарыда аталып кеткендей, қарыз жабу мерзімі 2013 жылдың желтоқсан айының 31 жұлдызына дейін. Сұраныс тапсырар кезеңінде 95% қаржы меңгерілмеді. Сол себепті 9(д) бап талаптарына сай келеді, яғни онда Қарыз қомақты дәрежеде²⁸ жабылуы және меңгерілуі тиіс.
33. Кеңес Сұраныс мәніне басынан кепілдеме бермеді. Бұл жағдайда Сұраныс 9(е) бап талаптарына жауап береді.

Ғ. Бақылау

34. Кеңестің айтуынша 2009 жылдың маусым айында ең алғаш мазалаған сұрақтар жергілікті халық атынан хат жүзінде жарияланды, 2009 жылдың желтоқсан айынан бастап 2010 жылдың ақпан айы аралығында Бірлік ауылы жолының жобасына өзгеріс енгізілді. Қоғам мүшелері Кеңеске Сұраныстың бірінші тапсырысынан бастап Басшылықтың үйлесімді жұмыс істегендігі жөнінде мәлім етті.
35. Сұраныс, Басшылық Жауабы, Кеңестің келуі, арызданушылармен және жергілікті тұрғындармен кездесулер, осының бәрі барлығының ойын бір жерден біріктіргендей болды, яғни ол есеп жүргізу жөніндегі Сұраныс. Кеңес барлығының осы сұрақтардың қаншалықты маңызды екенін мойындап ғана қоймай, олардың шешімі Басшылық пен (19-22 пункте жоғарыда көрсетіліп кеткендей) Қазақстанның өкілетті мүшелерінің шешіміне тікелей байланысты.
36. Кеңес Жобаның қаншалықты маңызды екенін атап келе, Қазақстанда қызығушылар; нақты айтсақ, республикалық және жергілікті мүшелер үшін және де жай халық немесе жергілікті тұрғындары үшін де маңызы аса зор.
37. Кеңестің айтуынша, есептеме жүргізу туралы Сұраныстың келіп түсуі берілген уәдені орындамау себептерінен болды дейді. Бұл міндеттердің мазмұны Жоба әсерінен зардап шеккен арызданушылардан нақты құжатта бағалы мұра боп қала береді. Кеңестің Бірлік ауылына келуінде оларға карта-сызба түрінде жоба шешімдеріне өзгерістер енгізді (10-карта А Басшылық Жауабы қосымшасында) және де безендіруге тікелей қатысты мәліметтер, мектеп автобусы, гуіл жабқыш жар, жерасты өту жолдары, ағаштар отырғызылулар қадағалануда.

²⁸ Кеңес құру резолюциясының сәйкестігі, «95% қаржы қарыз толығымен меңгерілген жағдайда ғана мойындалады». 14 бапқа сілтеме (с).

38. Астанада мемлекеттік органдар Кеңеске басынан жіберілген кейбір қателіктер Банктің әлеуметтік жағдайына сенімсіздіктен болды дейді. Сонымен қатар олар Кеңеске Үкімет толық көлемде «Қарыз алу» шешіміне сәйкес барлығын уақытында орындап отыратындығын жеткізді, сонымен қатар ол қоршаған ортаны сақтау және әлеуметтік қамтамасыз етуді міндет етті.
39. Түркістан қаласының Әкімінің Орынбасары Кеңеске қалада адам саны 250 000, оған қоса жылына 650 000 пір тұтушы қажы келеді. Қазақстан және де көрші елдер үшін Түркістанның діни және мәдени мағынасы ерекше екенін Кеңес атап көрсетті. Астанада Үкімет мүшелері Кеңеске адам құқығын бұзбай, талаптарға сай келетін шаралар жүретін болса, айналма жолдың құрылысын жүзеге асыратындығы туралы айтты. Жоба даму барысында бұл ой Шымкент қаласының Кеңестеріне дейін жеткізілді.
40. 2010 жылдың 9 маусым айында Кеңес Арызданушылардан хат алды, онда «олар қосымша тексеруді талап етпейтіндері» жайында жазылған. Арызданушылар Кеңеске өз аты-жөндерін құпияда қалдырғандары үшін алғысын білдірді. Содан соң олар Бірлік ауылындағы 23 жанұя қозғаған экологиялық және техникалық қауіпсіздік жөнінде сұрақтар «толығымен шешілді» деп белгіледі. Сонымен қатар олар Қазақстан Үкіметінен айналма жолды салып беруді талап ету тәжірибе жүзінде мүмкін еместігін, себебі ол транспорттың болашақта даму қарқынына байланысты екенін айтты. Ақырында олар Қазақстан Үкіметінен айналма жолды салу жоспарға түседі деген бей ресми хабарды Жоба қарамағында қайта қаралады егер транспорт күніне 7000 – нан асса деп сұрады.

Г. Қорытынды

41. Инспекциялық кеңес және 1999 жылғы болжалау шешімінің құруымен Арызданушылар және Сұраныс, құқықтық сынбаға жауапты деп табылды.
42. Бұл мәселе жөнінде Кеңес Сұраныста қозғалған сұрақтарды қатаң сынға алды. Бұл қадағалаулар Басшылық және Үкімет тұрғысынан жобаға өзгеріс енгізу туралы ұсынысқа ие болды, жоғарыда аталып кеткендей, басынан тыңдау жұмыстары кезінде қате жіберілген делінді, арызданушылар Бірлік ауылына қатысты сұрақтар шешілді, орнымен құжатталып, көшірмелері Арызданушыларға берілді.
43. Түркістанды болашақта айналатын жолға қатысты Кеңес оны салатын уақыт көлемін есептеп, трасса таңдау әзірге мүмкін еместігін айтып, болашақта айналма жол экономикалық негізделгенде салуды міндеттенді.
44. Арызданушылармен көтерілген негізгі мәселелерді ескере отырып, Басшылық Жауабында арызданушыларды мазалайтын сұрақтарды қарастырды, Кеңес арызға байланысты тексерістер жүргізілмейтіндігіне кепіл берді. Егер осы шешімге Кеңес директорларының орынбасарлары кепілдік берсе, Кеңес бұл шешімді Арызданушы мен Басшылыққа жеткізеді.