

Отчет № 64964-KZ

Инспекционный совет



Отчет и рекомендации

**КАЗАХСТАН: Проект развития
автомобильных дорог "Юг–Запад".
Проект международного
транзитного коридора
"Западная Европа – Западный Китай"
(ЦАРЭС 1В и 6В)
(Заем МБРР № 7681-KZ)**

18 октября 2011 года

Инспекционный совет
Отчет и рекомендации
по
Запросу на проведение инспекции

**Республика Казахстан: Проект развития автомобильных дорог "Юг–
Запад". Проект международного транзитного коридора "Западная Европа –
Западный Китай" (ЦАРЭС 1b и 6b) (Заем МБРР № 7681-KZ)**

1. В период с 16 февраля 2011 года по 19 апреля 2011 года Инспекционный совет (далее – "Совет") получил несколько жалоб, выражающие различные опасения, связанные с последствиями реализации проекта "Казахстан: развитие автомобильных дорог "Юг–Запад". Проект международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай" (далее – "Проект"). 15 июня 2011 года Совет получил официальный Запрос на проведение инспекции, содержащий просьбу о проведении расследования этих вопросов (далее – "Запрос", см. Приложение I). В качестве дополнения к Запросу, 24 июня 2011 года Совет получил Уточняющие сведения.¹ Вопросы связаны с проектированием, проведением оценки и строительством различных участков дороги в рамках реализации в Казахстане финансируемого Всемирным банком Проекта. Запрос был направлен г-ном Бауыржаном Исалиевым, представителем неправительственной организации "Национальный аналитический информационный ресурс" (далее – НАИР), выступавшим от своего имени, а также от имени НАИР и 24 частных лиц, чьи интересы были затронуты в результате реализации Проекта (далее – "Заявители").
2. Описанные в Запросе проблемы связаны с фактической или возможной утратой имущества и средств к существованию в результате отвода земель для реализации Проекта, а также потенциальным неблагоприятным воздействием на окружающую среду вследствие проведения работ по строительству различных участков дороги. В основном, Запрос утверждает о несоблюдениях положений политики Банка в об Экологической оценки и Вынужденного переселения населения, а также о возможном ущербе в результате несоблюдения этих положений. Как явствует из Запроса, Заявители привлекали внимание руководства Всемирного банка (далее – "Руководство") к вызывающим их обеспокоенность вопросам, и ответ Руководства их не удовлетворил.
3. Совет зарегистрировал Запрос 17 августа 2011 года и уведомил Исполнительных директоров и Президента Всемирного банка (далее – "Банк") в соответствии с Резолюцией, предусматривающей создание Инспекционного совета ("Резолюция")². 16 сентября 2011 года Руководство представило Ответ на Запрос (в дальнейшем – "Ответ", см. Приложение II).

¹ Запрос, Уточняющие сведения, ответ Руководства и все сопутствующие документы доступны на веб-сайте: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTINSPECTIONPANEL/0,,contentMDK:22985149~menuPK:64129250~pagePK:64129751~piPK:64128378~theSitePK:380794~isCURL:Y,00.html>

² Международный банк реконструкции и развития, Резолюция 93 – 10, Резолюция, предусматривающая создание Инспекционного совета, 22 сентября 1993 года.

4. Согласно пункту 19 Резолюции, целью данного отчета является определение правомочности Запроса и предоставление Исполнительным директорам рекомендаций относительно необходимости расследования Советом тех вопросов, которые отражены в Запросе.

А. Описание Проекта

5. Проект финансируется в соответствии с Соглашением о займе, заключенным между Международным банком реконструкции и развития (также именуемым "Банк") и Республикой Казахстан.
6. Проект является частью программы правительства, направленной на реконструкцию и строительство автодорожного коридора протяженностью 2840 км, связывающего Россию (и Европу) с Китаем через Казахстан³. В финансировании различных участков данного автодорожного коридора принимает участие ряд доноров, в том числе Банк и Правительство Казахстана⁴.
7. В соответствии с Документом по оценке проекта (далее – "ДОП"), цель Проекта заключается в повышении эффективности перевозок на участке автодороги от границы Актюбинской и Кызылординской областей⁵ до города Шымкент и в совершенствовании управления автодорогами и повышении безопасности дорожного движения в Казахстане⁶. Проект будет способствовать модернизации участков автодороги протяженностью 1062 км. Проект состоит из 5 компонентов, ниже приводится описание каждого из них. Выкуп земель и работы по проектированию автодороги финансирует правительство Казахстана.

Компонент 1. Модернизация и реконструкция участков автодороги в Кызылординской области (не включая объезд города Кызылорда), сметной стоимостью 1334,5 млн. долл. США в эквиваленте, без учета физических и ценовых непредвиденных затрат и стоимости услуг консультантов по надзору за строительством.

Компонент 2. Модернизация и реконструкция участков автодороги от границы Кызылординской области до Шымкента (включая объезды городов Кызылорда и Шымкент), сметной стоимостью 879,1 млн. долл. США в эквиваленте, без учета физических и ценовых непредвиденных затрат и стоимости услуг консультантов по

³ Документ по оценке проекта для Республики Казахстан "Развитие автомобильных дорог "Юг–Запад": Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС – 1b и 6b), 7 апреля 2009 года (далее – "ДОП"), стр. 7, п. 27.

⁴ ДОП, стр. 8, п. 27. В соответствии с ДОП, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) финансирует работы на участках дороги от границы Российской Федерации до п. Мартук в Актюбинской области (102 км), Азиатский банк развития (АБР) совместно с Японским агентством международного сотрудничества (ЯАМС) финансирует работы на участках дороги от Тараза до Кордая в пределах Жамбылской области (прибл. 312 км); Исламский банк развития (ИБР) финансирует работы на участках автодороги протяженностью 159 км от границы Южно-Казахстанской области до Тараза, а МБРР ("Банк") – на участках коридора в южном и западном регионах Казахстана от Шымкента до границы Актюбинской области (прибл. 1062 км). Работы на остальных участках коридора финансирует правительство Республики Казахстан. Эти мероприятия дополняют строительство 273 км автодорог в Актюбинской области (Актобе – Карабутақ – Иргиз), которое было завершено в 2006 году, строительство 205 км автодороги Алматы – Бишкек, завершенное в 2005 году с привлечением займов АБР и ЕБРР, а также текущее строительство 215 км автодороги в Актюбинской области (Карабутақ – граница Кызылординской области) и участка автодороги от Шымкента до границы с Узбекистаном.

⁵ Область – административно-территориальная единица в бывшем Союзе Советских Социалистических Республик.

⁶ ДОП, Особая цель проекта, стр. ii.

надзору за строительством. Будет осуществлена модернизация или реконструкция (включая меры обеспечения безопасности дорожного движения и создание объектов придорожного сервиса) участков автодороги протяженностью прилб. 273,4 км с 4 полосами движения и разделительной полосой.

Компонент 3. Заключение контракта с Консультантами по управлению проектом (КУП) сметной стоимостью 6,5 млн. долл. США в эквиваленте. Услуги консультантов направлены на оказание Комитету автомобильных дорог помощи в управлении всеми связанными с Проектом мероприятиями, включая надзор за всеми мерами охранной политики и фидуциарными аспектами. Дополнительные средства для полного покрытия затрат на услуги КУП на всей протяженности коридора будут предоставлены другими участвующими в проекте международными финансовыми учреждениями (МФУ).

Компонент 4. Институциональное развитие и разработка планов мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и качества придорожного сервиса, включая услуги консультантов по анализу вариантов укрепления Комитета автомобильных дорог, улучшению общего состояния дорожной сети, а также повышению безопасности дорожного движения и качества придорожного сервиса. Сметная стоимость данного компонента составляет 3,5 млн. долл. США в эквиваленте.

Компонент 5. Услуги консультантов по надзору за строительными работами, предусмотренными Компонентами 1 и 2, сметной стоимостью прилб. 55,0 млн. долл. США в эквиваленте. Данный компонент будет также предусматривать проведение анализа проектных решений и надзор за выполнением Планов природоохранных мероприятий, которые будут разработаны для каждого участка дороги⁷.

8. Ход реализации Проекта в целом будет отслеживаться по следующим показателям: i) снижение транспортных затрат; ii) повышение потенциала органов, отвечающих за реализацию проекта; iii) принятие планов мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и качества придорожного сервиса вдоль коридора; и iv) реализация усовершенствованных концепций управления автодорогами⁸.
9. На начальных стадиях подготовки реализации Проекта предусматривалась как ряд отдельных этапов в рамках Адаптивного программного займа (АПЗ). Однако в ответ на просьбу правительства о предоставлении всей суммы займа сразу, как это было сделано в отношении других участков дороги, финансируемых другими МФУ, тип предложенного финансового инструмента был изменен, и вместо АПЗ был применен Специальный инвестиционный заем. В связи с этим после проведения оценки категория экологической проверки Проекта была изменена на Категорию А, предусматривающую раскрытие информации об экологической оценке и планах по переселению до проведения оценки. Руководство Банка согласилось с необходимостью просить Совет директоров, одновременно с одобрением Проекта отказаться от требования о раскрытии данных гарантийных документов до проведения оценки⁹.

⁷ Ответ Руководства банка на Запрос на проведение Инспекционным советом обзора проекта "Республика Казахстан: Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС – 1b и 6b) – проекты развития автомобильных дорог "Юг–Запад" (Заем МБРР № 7681-KZ)", 16 сентября 2011 года (далее – "Ответ Руководства"), стр. 4-5, п. 12.

⁸ ДОП, стр. 9, п. 30.

⁹ ДОП, стр. iii. См. также Ответ Руководства, стр. 5, пп. 14-15.

В. Финансирование

10. 30 апреля 2009 года Банк одобрил предоставление Республике Казахстан ("Заемщик") займа ("Заем") на сумму 2,125 млрд. долл. США. Планируемая дата закрытия займа – 31 декабря 2013 года¹⁰. В соответствии с ДОП правительство профинансирует 15% общей стоимости финансируемого Банком Проекта. Затраты, связанные с выкупом земель и выплатой компенсаций в связи с вынужденным переселением, будут покрыты отдельно за счет средств государственного бюджета. Заем вступил в силу 9 декабря 2009 года.
11. Общая стоимость прокладки данного транспортного коридора оценивается в 7,5 млрд. долл. США, из которых 37% финансируется Правительством, а остальные средства предоставляют Всемирный банк и другие МФУ.
12. Согласно обнародованной информации о статусе Проекта, Заемщик обратился с просьбой о реструктуризации Проекта с целью финансирования строительства дополнительных 80 км 4-полосной дороги на участке к востоку от Шымкента до границы Жамбылской области и дополнительных 2 полос на участке объезда города Кызылорда протяженностью 10 км за счет экономии средств по Компонентам 1 и 2. Данная поправка к Соглашению о займе еще не ратифицирована Парламентом Заемщика. В связи с этим работы на этих участках начнутся весной 2012 года.

С. Запрос

13. Содержащиеся в Запросе (см. приложение 1) жалобы касаются четырех различных участков дороги, строительство которых ведется в рамках реализации Проекта. Они находятся в поселениях **Туркестан, Сайрам, Ынтымак и Темирлановка**.
14. Что касается жалоб, касающихся г. **Туркестан**, то, согласно Запросу, два подписавших документ члена семьи заявляют о потере имущества и дохода в результате проведения связанных с реализацией Проекта операций по землеотводу. Пострадавшие лица построили на своем земельном участке коммерческое предприятие, на котором, по их утверждению, реконструкция дороги в Туркестане оказывает негативное влияние. В Запросе отмечается, что пострадавшие лица получили уведомление о разработке и последующей реализации Проекта, когда они только закончили строительство торгового предприятия, которое они теперь не могут эксплуатировать. Также в Запросе утверждается, что *акимат* [мэрия] отказался признать их права, поскольку это связано с выплатой компенсации. В Запросе утверждается, что пострадавшие лица потерпели значительные убытки в результате реализации Проекта. В Запросе заявляется о нарушении положений документа Банка ОР/ВР 4.12 о Вынужденном переселении.
15. В отношении жалоб, касающихся поселка **Сайрам**, то, согласно Запросу, восемь членов общины, интересы которых были затронуты в результате реализации Проекта, утверждают, что связанные с реализацией проекта работы на принадлежащих им земельных участках были начаты до заключения договора о компенсации. В Запросе утверждается, что *"по земельным участкам остальных (...) граждан землеройные работы не начаты только ввиду стихийного сопротивления самих землепользователей; подобная ситуация может привести к массовым социальным конфликтам"*. В Запросе сообщается, что четыре человека, интересы которых были затронуты, недавно получили компенсацию. Совет был проинформирован о том, что земельные участки, о которых идет

¹⁰ Соглашение о займе (Проект развития автомобильных дорог "Юг–Запад". Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС 1b и 6b)) между Республикой Казахстан и Международным банком реконструкции и развития, Заем № 7681-KZ, 13 июня 2009 года, стр. 10.

речь, используются для товарного сельскохозяйственного производства. Согласно Запросу, во время встречи 13 апреля 2011 года представители Банка заявили, что *"Банк не намерен решать индивидуальные проблемы отдельных землепользователей и собственников, и этот вопрос является прерогативой Комитета автодорог и Консультанта по управлению проектом"*.

16. Согласно Запросу, *"Проектировщик"* заявляет о том, что в поселке городского типа **Ынтымак**, протянувшемся на 5 км вдоль автомагистрали из Шымкента, расстояние от дороги до населенного пункта составляет 35–40 м. В Запросе утверждается, что заявление проектировщика *"не соответствует действительности"*, и это расстояние составляет лишь 15–20 м. В Запросе далее говорится о том, что в результате этого шумозащитные ограждения будут установлены на расстоянии всего лишь 5 м от жилых домов, и что деревья, которые расположены по обочинам существующих автодорог в Ынтымак, *"будут вырублены в ходе проекта"*. Кроме этого, в Запросе содержится вопрос в отношении того, соответствуют ли Технические спецификации контрактов со строительными компаниями стандартам экологической безопасности, принятым Банком. Заявители выражают обеспокоенность в свете положений документов Банка ОР/ВР 4.01 об экологической оценке (ЭО).

17. Наконец, в Запросе утверждается, что отчет по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) в отношении объезда села **Темирлановка** *"не соответствует требованиям (...) по проведению оценки воздействия намечаемой (...) деятельности на окружающую среду"*, предусмотренным политикой Банка в области ЭО. Заявители утверждают, что их право *"на участие в процессах принятия решений по вопросам, связанным с окружающей средой"* было нарушено вследствие ограничения их права *"выразить свое мнение в период проведения государственной экологической экспертизы"*. Заявители утверждают, что отчет по ОВОС в отношении объезда села Темирлановка не содержит *"ни [результатов]анализа, ни плана действий [по смягчению последствий]"*. Они заявляют, что в отчете по ОВОС не принимается во внимание местная флора и фауна, включая *тугайный лес*.¹¹ Они добавляют, что реализация данного проекта окажет самое непосредственное и необратимое воздействие на *тугайный лес* и экосистему реки Арысь. Они также заявляют, что отчет по ОВОС не содержит надлежащей оценки возможных наводнений, подобных наводнению в феврале 2009 года. Такого рода предполагаемые нарушения, по мнению Заявителей, представляют собой несоблюдение политики Банка об ЭО и вызывают вопросы в контексте политики Банка в отношении доступа к информации и Конвенции Европейской экономической комиссии ООН о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция). Заявители приложили к Запросу на проведение инспекции документ, содержащий изложение проблем и предложений, связанных с проведением ОВОС, который они также направили 19 октября 2010 года руководству Банка.

18. Вышеизложенные жалобы, содержащиеся в Запросе, могут означать, в частности, несоблюдение Банком различных положений нижеследующих документов об его операционной политике и процедурах:

ОР/ВР 4.01 Экологическая оценка

¹¹ *Тугайные* леса являются заливными лесами, встречающимися в Центральной Азии. *Тугайный лес* произрастает в долинах рек, где вода близко подходит к поверхности земли. Заявители отмечают, что в этом *тугайном* лесу произрастают ивы, серебристая джида, чий и тамариск. Они отмечают, что в нем обитают такие виды животных, как утки, цапли, фазаны, хищные птицы и шакалы, а в реке встречаются усач, сом и другие виды частичковых рыб.

ОР/ВР 4.04 Естественные ареалы обитания видов

ОР/ВР 4.12 Вынужденное переселение

ОР/ВР 13.05 Надзор за реализацией проекта

OMS 2.20 Экспертиза проекта

Политика Всемирного банка в отношении доступа к информации, 1 июля 2010 года.

D. Ответ Руководства

19. Как указано выше в данном Отчете, Руководством 16 сентября 2011 года был представлен Ответ (см. Приложение II). В своем Ответе Руководство указывает, что *"Банк предпринимал и предпринимает все необходимые меры для того, чтобы обеспечить применение своих принципов политики и процедур в процессе планирования и реализации данного проекта"*. Руководство добавляет, что, по его мнению, Банк следовал своей политике и процедурам, и что *"ни права, ни интересы Заявителей не были ущемлены вследствие применения Банком своих принципов политики и процедур"*.¹² Руководство добавляет также, что Проектом предусмотрена реконструкция автодороги на участке протяженностью в 1065 км и что при реализации подобных проектов, *"сопряженных со значительными техническими и административными трудностями, проблемы, связанные с планированием и реализацией, могут неожиданно возникнуть в любой момент и в любом месте, как в случае с данным запросом"*.¹³
20. По мнению Руководства, Запрос на проведение инспекции основан на *"предполагаемых негативных последствиях ведущихся работ и необоснованном утверждении о том, что для решения вопросов, поднятых Заявителями, не предпринимается никаких действий"*.¹⁴ Тем не менее, Руководство принимает к сведению все вопросы, поднятые в Запросе. Руководство добавляет, что подобные вопросы являются типичными и *"должны выявляться и решаться по мере их возникновения в ходе реализации Проекта, что и делается в настоящее время"*.¹⁵
21. Отмечая, что Заявители не предъявляли конкретных претензий к процессу подачи жалоб, Руководство добавляет, что структура Проекта включает *"большое количество различных механизмов, позволяющих оперативно выявлять и решать возникающие проблемы в рабочем порядке"*.¹⁶ Первым механизмом является *"процесс подачи затронутыми проектом лицами жалоб или претензий в местные органы власти (акиматы)"*.¹⁷ Второй механизм обеспечивается *"осуществлением в рамках Проекта координации действий по рассмотрению жалоб, которую выполняют специально назначенные сотрудники, нанятые консультантами по надзору за ходом работы на каждом финансируемом за счет средств Проекта участке дороги"*.¹⁸ В своем Ответе Руководство также добавляет, что эти координаторы по рассмотрению жалоб занимаются жалобами или проблемами, связанными с действиями подрядчиков и убытками, которые могут быть причинены строительными работами.¹⁹
22. В своем Ответе Руководство указывает, что брошюры с описанием процедур и контактной информацией распространялись среди населения, а также имелись в местных

¹² Ответ Руководства, стр. iv.

¹³ Ответ Руководства, стр. 9, п. 26.

¹⁴ Ответ Руководства, стр. 9, п. 25.

¹⁵ Ответ Руководства, стр. ii.

¹⁶ Ответ Руководства, стр. iii.

¹⁷ Ответ Руководства, стр. 7, п. 19.

¹⁸ Ответ Руководства, стр. 7, п. 19.

¹⁹ Ответ Руководства, стр. 7, п. 19.

акиматах, которые сотрудники Банка посетили в апреле 2011 года.²⁰ Руководство указывает далее, что *"[м]ногие жалобы были успешно урегулированы и что в настоящее время ведется работа по совершенствованию учета жалоб и принятых по ним мер"*²¹. Руководство в своем Ответе также утверждает, что Комитет автодорог Республики Казахстан активно сотрудничал с Заявителями с целью решения вопросов, поднятых в Запросе. Руководство также указывает, что *"[к] настоящему времени Комитет накопил большой опыт урегулирования жалоб, о чем свидетельствует ряд мер по пересмотру проектов строительства отдельных участков автодороги, принятых после консультаций с местными жителями"*.²²

23. Далее Руководство рассматривает в своем Ответе четыре вопроса, поднятых в Запросе. Применительно к претензии, касающейся города **Туркестан**, Руководство отмечает, что принят План действий по переселению (ПДП), в котором заявители признаны *"лицами, потенциально затрагиваемыми Проектом"*, и добавляет, что размер компенсации будет определен на основании *"окончательного решения в отношении ... размеров собственности и площади участка земли, необходимого для целей реализации Проекта"*²³. Руководство также указывает в своем Ответе, что Комитет автодорог принимает активное участие в поиске решения этой проблемы с привлечением *"высокопоставленных должностных лиц Проекта (...) и представителей районного акимата"*²⁴. Руководство также указывает, что Банк проинформировал Комитет автодорог о том, что размер компенсации *"необходимо будет подвергнуть переоценке исходя из фактического ущерба, который может быть причинен, с учетом инфляции, которая могла иметь место с момента проведения первоначальной оценки"*.²⁵

24. Что касается преждевременного начала работ в **Сайраме**, то Руководство отмечает, что в ходе посещения объекта в августе 2011 года представители Банка были проинформированы о том, что подрядчик *"разместил оборудование и приступил к работам на земельных участках, являющихся частной собственностью, условия компенсации за отчуждение которых являлись на тот момент предметом спора и компенсация за которые еще не была выплачена"*.²⁶ Руководство утверждает, что инцидент продолжался *"примерно день"*, и работы сводились в основном к *"выравниванию площадки и снятию верхнего слоя почвы"*.²⁷ Руководство указывает далее, что *"Заявители ничего не сообщают о причинении подрядчиком какого-либо существенного ущерба"* и поэтому *"не требуется принятия каких-либо дальнейших действий в отношении данного инцидента"*.²⁸

25. Относительно вопросов, касающихся микрорайона **Ынтымак**, Руководство отмечает, что Банк и Комитет автодорог принимают активное участие в решении проблем, вызывающих обеспокоенность местных жителей. По сообщению Руководства, в ходе недавнего посещения места проведения работ в августе 2011 года представители Банка установили, что *"в связи с ограниченностью пространства и узостью коридора прохождения трассы вероятность того, что перепроектирование позволит обеспечить соблюдение стандартов проектирования городских автодорог и будет"*

²⁰ Ответ Руководства, стр. 7, п. 20.

²¹ Ответ Руководства, стр. 7, п. 21.

²² Ответ Руководства, стр. 9, п. 27.

²³ Ответ Руководства, стр. 10, п. 31.

²⁴ Ответ Руководства, стр. 11, п. 32.

²⁵ Ответ Руководства, стр. 11, п. 32.

²⁶ Ответ Руководства, стр. 13, п. 43.

²⁷ Ответ Руководства, стр. 13, п. 43.

²⁸ Ответ Руководства, стр. 14, п. 46.

соответствовать ожиданиям местных жителей, весьма невелика".²⁹ Руководство указывает далее, что предложило некоторые возможные варианты уменьшения или смягчения экологических рисков, однако *"в настоящее время Банк не может с уверенностью утверждать, что соответствующий проект можно выполнить без дополнительного выкупа земельных участков и переселения жителей"*.³⁰ Руководство подтверждает, что обеспечит проведение консультаций, как только будет представлен пересмотренный вариант проекта.³¹

26. Что касается вопросов, связанных с докладом ОВОС в отношении объезда села **Темирлановка**, то Руководство согласно с утверждением Заявителя о том, что в указанном документе ОВОС не освещен целый ряд конкретных экологических проблем, имеющих непосредственное отношение к строительству объездной дороги в данном районе.³² Руководство указывает, что нынешняя версия ОВОС *"носит преимущественно общий характер, в ней отсутствует описание и анализ местных условий и особенностей"*.³³ Руководство признает необходимость своевременного проведения результативных консультаций, однако для того, чтобы провести подобные консультации, *"документ должен быть соответствующего качества"*.³⁴ Руководство также указывает, что Банк не утвердил данную версию ОВОС, но после доработки и повышения качества ОВОС до уровня, приемлемого для Банка, *"данный документ будет должным образом направлен представителям общественности для проведения консультаций"*.³⁵ Руководство считает, что нормы документа ОР 4.04 могут быть применены лишь в том случае, если проект объезда села Темирлановка предполагает потенциальное воздействие на естественные среды обитания, а поскольку предлагаемое место строительства объезда находится в непосредственной близости от районного центра, *"состояние реки и прилегающих к ней земель уже значительно ухудшилось в результате деятельности человека"*.³⁶

27. Наконец, Руководство считает, что оно *"с пониманием отнеслось ко всем поднятым вопросам и приняло все разумные меры для обеспечения применения своих принципов политики и процедур в рамках Проекта"*.³⁷ Руководство продолжит контролировать все аспекты реализации проекта, включая вопросы, поднятые Заявителями, для обеспечения неукоснительного соблюдения процедур Банка.³⁸

Е. Правомочность

28. В соответствии с Разъяснениями 1999 года³⁹, Инспекционный совет (Совет) определяет правомочность Запроса на основании представленной в нем информации, а также Ответа Руководства и прочих документальных доказательств⁴⁰. Представители Совета могут также посетить страну, если, по мнению Совета, такая поездка необходима для установления правомочности. Совет должен определить, отвечает ли Запрос критериям правомочности, установленным в Резолюции 1993 года о создании Совета и уточненным

²⁹ Ответ Руководства, стр. 11, п. 34.

³⁰ Ответ Руководства, стр. 11, п. 34.

³¹ Ответ Руководства, стр. 11, п. 35.

³² Ответ Руководства, стр. 12, п. 39.

³³ Ответ Руководства, стр. 12, п. 39.

³⁴ Ответ Руководства, стр. 12, п. 40.

³⁵ Ответ Руководства, стр. 12, п. 40.

³⁶ Ответ Руководства, стр. 13, п. 41.

³⁷ Ответ Руководства, стр. 14, п. 47.

³⁸ Ответ Руководства, стр. 14, п. 47.

³⁹ Заключение по итогам Второго обзора Советом директоров деятельности Инспекционного совета (известные как "Разъяснения 1999 года"), апрель 1999 года.

⁴⁰ Разъяснения 1999 года, п. 7.

в Разъяснениях 1999 года, и дать рекомендации относительно целесообразности расследования утверждений, содержащихся в Запросе.

29. Совет тщательно изучил Запрос и Ответ Руководства. Член Совета Альф Ерве и старший операционный сотрудник Серж Сельван посетили Казахстан в период с 26 сентября по 1 октября 2011 года. Во время этой поездки представители Совета посетили город Туркестан, населенные пункты Сайрам и Ынтымак и село Темирлановку и встретились с различными Заявителями. Представители Совета также встретились с государственными должностными лицами в Астане и Шымкенте и чиновниками *акимата* в Туркестане. Кроме того, представители Совета встретились с сотрудниками представительства Всемирного банка в стране.
30. Совет рассмотрел правомочность Запроса на основании критериев правомочности, перечисленных в пункте 9 Разъяснений 1999 года, и убедился в том, что Запрос отвечает всем шести критериям правомочности.
31. Критерий (а): *"Затронутая сторона включает любых двух и более лиц с общими интересами или проблемами, находящихся на территории заемщика"*. Совет подтверждает, что, в соответствии с Резолюцией, Заявители являются законной стороной, которая имеет право представить Совету Запрос на проведение инспекции. Заявители проживают на территории, на которую потенциально может распространиться негативное воздействие Проекта, и имеют общие интересы и общие проблемы.
32. Критерий (b): *"В запросе по существу утверждается, что вследствие серьезного нарушения Банком своей операционной политики и процедур Заявитель испытывает или с большой вероятностью испытает существенное неблагоприятное воздействие"*. Совет подтверждает, что в Запросе утверждается, что некоторые Заявители (в Туркестане и Сайраме) понесут чрезмерные убытки в связи с процедурой выкупа земельных участков и что, по их мнению, они не получают надлежащей компенсации за потерю имущества и потенциального дохода.
33. Совет подтверждает, что, по утверждению других Заявителей, проект расширения автодороги в Ынтымаке негативно скажется на их источниках дохода и не соответствует стандартам, предусмотренным политикой Банка. Заявители утверждают, что реализация проекта в его нынешнем виде приведет к ограничению доступа к их коммерческим объектам. Наконец, другие Заявители утверждают, что оценка воздействия на окружающую среду в отношении объезда села Темирлановка не была выполнена на надлежащем уровне и не содержала ни анализа воздействия объездной дороги, ни плана мер по смягчению потенциальных негативных последствий.
34. Совет пришел к выводу о существовании достоверной связи между вышеописанным предполагаемым вредом и Проектом, а также о том, что причиной такого потенциального существенного неблагоприятного воздействия на Заявителей и нанесения вреда окружающей среде, может, по крайней мере, частично, являться несоблюдение операционной политики и процедур Банка.
35. Критерий (с): *"В запросе утверждается, что составляющие его предмет вопросы были доведены до сведения Руководства, и что, по мнению Заявителя, Руководство не представило надлежащий ответ, а также доказательства соблюдения политики и процедур Банка или принятия мер к их соблюдению"*. Совет подтверждает, что Банк был осведомлен об обеспокоенности Заявителей в отношении воздействия Проекта на них и их общины и что, на момент подачи Запроса Заявители были не удовлетворены ответом Руководства.

36. Критерий (d): *"Предмет запроса не связан с закупками"*. Совет убедился в том, что претензии в отношении причинения вреда и несоблюдения политики и процедур Банка, включенные в Запрос на проведение инспекции, не содержат вопросы, касающиеся закупок в рамках Проекта.
37. Критерий (e): *"Соответствующий заем не был закрыт, или значительная часть заемных средств не была использована"*.⁴¹ Как указано выше, датой закрытия займа является 31 декабря 2013 года. На момент подачи Запроса примерно 80 процентов заемных средств еще не было использовано.
38. Критерий (f): *"Совет ранее не выносил рекомендаций по предмету запроса, либо, в случае, если такие рекомендации уже были вынесены, в запросе содержатся утверждения о наличии новых доказательств или обстоятельств, которые не были известны на момент подачи предыдущего запроса"*. Совет подтверждает, что ранее не выносил рекомендаций по предмету данного Запроса.
39. 29 апреля 2010 года Совет зарегистрировал первый Запрос на проведение инспекции, связанный с другим разделом Проекта и касавшийся иных проблем. В упомянутом случае, с учетом удовлетворительного для Заявителей решения основных вопросов, вызвавших их обеспокоенность, и положительной реакции на обеспокоенность Заявителей, нашедшей отражение в Ответе Руководства, Совет рекомендовал не проводить расследование.

Ф. Замечания

40. В данном разделе Совет сводит воедино свои замечания относительно содержащихся в Запросе конкретных претензий по четырем упомянутым в нем районам. В таблице, представленной ниже на стр. 16, приведена хронология ключевых событий в этих зонах. Затем Совет высказывает некоторые замечания относительно упомянутых в Ответе принципиальных вопросов, касающихся достоверности Запроса, а также относительно общих вопросов, касающихся удовлетворения жалоб и проведения общественных консультаций, также упомянутых в Ответе.
41. **По поводу конкретных претензий, изложенных в Запросе.** Что касается ситуации в городе **Туркестан**, то представители Совета были извещены о том, что Заявители в 2008 году построили там коммерческий объект с намерением ввести его в действие в 2009 году. По словам Заявителя, проблемы начались в начале 2009 года, когда он получил уведомление о том, что в связи с осуществлением Проекта он должен прекратить свою торговую деятельность и что он получит компенсацию за убытки. Представителей Совета проинформировали о том, что компенсация не была выплачена из-за спора по поводу технической документации, где были указаны размеры участка, возможно, приуменьшенные по сравнению с истинными размерами участка, на котором вел свою деятельность Заявитель. Представители Совета также получили сведения о том, что у Заявителя не было необходимого технического паспорта на само строение, который нельзя было выдать в связи с отсутствием надлежащего документа, подтверждающего право собственности на этот земельный участок. Кроме того, представителям Совета было сообщено о том, что в зависимости от решения, принятого по данному спору, имущество может быть оценено по-разному, следовательно, компенсацию присудить было невозможно.

⁴¹ В соответствии с Резолюцией о создании Совета, *"такowymi признаются случаи, когда как минимум девяносто пять процентов средств займа были использованы"*. Сноска к п. 14 (с).

42. Занимающиеся Проектом должностные лица сообщили представителям Совета о том, что эта проблема была передана на рассмотрение в суд в Шымкенте, сами они не являются заинтересованной стороной спора и выплатят Заявителю компенсацию в том размере, на который он получит право по закону. Они также указали, что предпринимаются попытки разрешить спор таким образом, чтобы можно было продолжать работы по строительству дороги, которые приостановлены на этом участке. В Туркестане представители Совета встретились по отдельности с Заявителем и с представителями *акимата*. И Заявитель, и представители *акимата* сообщили представителям Совета о своем желании разрешить спор. Они также сообщили, что речь не идет о споре из-за права собственности между Заявителем и каким-либо другим физическим лицом; основная проблема заключалась в том, чтобы определить площадь участка, на который Заявитель мог предъявить права собственности. Если будет установлено, что такой участок меньше по размеру, чем участок, занимаемый Заявителем в настоящее время, то излишки будут переданы обратно в государственную собственность. Заявитель сообщил представителям Совета о том, что в четвертый раз обратится в суд для того, чтобы окончательно разрешить вопрос о причитающейся ему компенсации в связи с приобретением его земельного участка и имущества.
43. Представители *акимата* подтвердили, что осведомлены о согласованном правительством и Банком Плана действий по переселению в Южно-Казахстанской области (ЮКО/ПДП), и о том, что в этом Плана прописаны условия и права на получение выплат, отсутствующие в законодательстве Казахстана. Принимая во внимание необходимость продвижения в реализации Проекта, представители *акимата* сообщили представителям Совета о том, что *акимат* окажет поддержку Заявителю в получении постановления суда, где были бы разъяснены его права в соответствии с ПДП.
44. Совет хотел бы обратить внимание на следующее положение ЮКО/ПДП: *"что касается вопроса об использовании земли без права собственности на эту землю, то при реализации Проекта Заемщик четко принял на себя обязательство по соблюдению защитной политики Всемирного банка, в том числе процедур Всемирного банка по выплате компенсаций в равном размере землепользователям, обладающим надлежаще оформленным правом собственности, и землепользователям, не обладающим этим правом"*⁴². Совет отмечает, что это положение можно отнести к случаю в Туркестане.
45. Что касается *"преждевременного"* начала работ по строительству дороги в **Сайраме**, то, согласно Ответу Руководства, *"один из подрядчиков был неверно проинформирован и преждевременно начал работы на земельном участке, арендованном в частном порядке"*.⁴³ Во время своего визита представители Совета узнали о том, что подрядчик произвел некоторые незначительные работы на земельных участках сельскохозяйственного назначения, владельцы которых до сих пор не получили за них компенсацию. Должностные лица, занимающиеся Проектом в Шымкенте, сообщили представителям Совета о том, что семь из восьми Заявителей пришли к согласию относительно компенсации и получили соответствующую денежную сумму. Выплата компенсации восьмому владельцу была отложена в связи с проведением оценки приобретаемых активов. В ходе посещения Сайрама представители Совета удостоверились в том, что семь Заявителей получили компенсацию и были ею удовлетворены. Что касается восьмого Заявителя, то он сообщил представителям Совета о заключении компенсационного соглашения с лицами, представляющими Проект, и хотя он намерен выполнять это соглашение, он выразил

⁴² План действий по переселению в Южно-Казахстанской области (ниже: "ЮКО/ПДП"), март 2011 года, стр. 23, п. 3.28.

⁴³ Ответ Руководства, *стр. iii*.

свои сомнения, поскольку считает, что согласился на компенсацию в меньшем размере, чем ему причиталось.

46. Представителям Совета сообщили о том, что некоторые Заявители владеют участками земли сельскохозяйственного назначения на основе заключенного с государством договора аренды сроком на 49 лет. Совет отмечает, что при оценке этих участков для выкупа имело место определенное недоразумение. Представителям Совета сообщили, что согласно Казахстанскому законодательству размер компенсации при выкупе пахотной земли, взятой в долгосрочную аренду у государства, рассчитывается на основании оценки потери будущих доходов от использования этой земли за время, оставшееся до истечения срока договора. Совет отмечает, что в ЮКО/ПДП указано, что, согласно Земельному кодексу Республики Казахстан (Кодекс № 442 от 20 июня 2003 года), *"в случае арендованного участка земли, землепользователь получает компенсацию за общий объем убытков и может получить альтернативный участок"*⁴⁴. Совет далее отмечает, что в Матрице выплат и компенсаций (ниже – "Матрица"), включенной в ЮКО/ПДП, указано, что долгосрочным арендаторам пахотных земель, находящихся в собственности государства, выплачивается денежная компенсация, рассчитанная на основании рыночной стоимости валового урожая (в среднем за 3 года), компенсация за деревья или другую недвижимость, а также предлагается возобновление аренды альтернативного участка, вне зависимости от тяжести негативных последствий.⁴⁵ Кроме того, Совет отмечает, что это положение не было включено в версии Матрицы на казахском и русском языках, содержащиеся в информационных брошюрах с описанием ЮКО/ПДП. Заявители в Сайраме сообщили представителям Совета о том, что никогда не видели этой брошюры.
47. Совет отмечает, что данный случай может служить примером расхождения между положениями Матрицы (где, судя по всему, указано, что компенсацию следует выплачивать за потерю будущего дохода за один год) и положениями казахстанского закона (где при расчете компенсации за потерю будущего дохода следует учитывать все оставшиеся годы до истечения договора). Совет также отмечает, что недоразумение с методом оценки могло стать причиной затянувшегося урегулирования спора с восьмым Заявителем в Сайраме.
48. Что касается вопросов, относящихся к микрорайону **Ынтымак**, то должностные лица, занимающиеся Проектом, сообщили представителям Совета о том, что в ходе консультаций члены общины пожелали, чтобы при осуществлении Проекта не было причинено вреда ни им, ни источникам их дохода, и попросили установить шумозащитные экраны и посадить деревья. Выполняющие Проект должностные лица также сообщили Совету, что в новом проекте для окрестностей Ынтымака будут учтены предложения по сужению полос и уменьшению расстояния между обеими полосами дороги с целью освободить место для установки шумозащитных экранов и/или посадки деревьев. Представителям Совета также сообщили, что новый проект будет завершён к концу октября или к началу ноября.
49. Во ходе посещения Ынтымака представители Совета встретились с большой группой членов соседней общины, в том числе с некоторыми Заявителями. Совет отмечает, что большинство участников этой встречи являлись либо владельцами, либо руководителями предприятий, расположенных вдоль автомобильной дороги в Ынтымаке. Совет также отмечает, что они в основном обеспокоены проблемой безопасного доступа к своим предприятиям и сохранением места для парковки, которым они в настоящее время

⁴⁴ ЮКО/ПДП, стр. 18, п. 3.3.

⁴⁵ ЮКО/ПДП, стр. 25, п. 4.2.

располагают. Многие также выразили обеспокоенность относительно безопасности своих детей при 1) переходе через дорогу; и/или 2) при перелезании через шумозащитные экраны или заборы в том случае, если они будут построены. Большинство присутствовавших на этой встрече лиц, чьи интересы оказались затронутыми Проектом, выразили пожелание, чтобы между дорогой и их магазинами была сооружена декоративная изгородь, состоящая из деревьев и кустарников. Они также просили, чтобы с ними и дальше консультировались при обсуждении нового проекта, в котором будут учтены предложения правительства.

50. Во время визита представителей Совета сопровождал консультант по управлению Проектом,⁴⁶ который пообещал членам общины донести их проблемы и пожелания до проектировщиков автомобильной дороги. Он также сообщил, что, как только проект будет окончен, его представят на рассмотрение членам общины, и у них будет еще одна возможность выразить свое мнение по поводу проекта.
51. Что касается обеспокоенности в связи с докладом ОВОС в отношении объездной дороги в **Темирлановке**, то представители Совета посетили указанный район с тем, чтобы подробнее ознакомиться с местностью, которая может оказаться под негативным воздействием объездной дороги. Представители Совета посетили лес в пойме реки Арысь, через которую планируется построить мост для обслуживания объездной дороги.
52. Представителям Совета сообщили, что в 1970-х годах лес частично выгорел, поэтому земля пригодна для использования в сельском хозяйстве, а большая часть леса в настоящее время является вторичным лесом. Представители Совета обратили внимание на то, что некоторые деревья производят впечатление очень старых. Что касается фауны, обитающей в лесу, то представителям Совета сообщили об отсутствии сведений об исчезающих видах (занесенных в Красную книгу), а также о том, что полный перечень видов животных и растений, имеющих в лесу, до сих пор не составлен.
53. Представители Совета сообщили Заявителям, что Банк в своем Ответе согласился с их утверждениями об общем характере доклада ОВОС и об отсутствии в нем конкретных данных и анализа. Заявителям также было сообщено, что Банк считает доклад ОВОС проектом документа, который пока еще недостаточно проработан для рассмотрения в рамках общественных консультаций, и полагает, что как только будет принято решение о пригодности ОВОС для этих целей, необходимо будет как можно скорее приступить к проведению консультаций. Совет отмечает удовлетворенность Заявителей позицией Банка по отношению к ОВОС и их сомнение в том, что пересмотр доклада ОВОС будет способствовать минимизированию вредных воздействий проекта на пойменный лес.
54. В целом, Совет хотел бы отметить, что в отношении поднимавшихся в Запросе **четыре** разных вопросов Заявители признали, что их проблемы либо были решены, либо находятся на стадии разрешения. Они добавили также, что их проблемам не уделяли должного внимания, а процедура Совета вывела эти проблемы на более высокий уровень принятия решений, что способствовало их урегулированию.
55. **Принципиальные вопросы, касающиеся объективности Главного заявителя.** Совет обращает внимание на заявление Руководства о том, что *"другая деятельность Главного заявителя в связи с Проектом может привести к недоразумениям или даже к*

⁴⁶ Согласно Ответу Руководства, Консультанты по управлению Проектом *"привлекаются для оказания Комитету автодорог содействия в управлении всей деятельностью (...), включая контроль за соблюдением всех защитных и фидуциарных аспектов (...). Комитет автодорог и [Министерство транспорта и коммуникаций] будут основными получателями выгод от повышения эффективности реализации Проекта и управления автодорожной сетью"*. См. Ответ Руководства, стр. 4 п. 12.

конфликту интересов применительно к этому лицу".⁴⁷ Совет желает уточнить, что участие в деятельности, связанной с Проектом, само по себе не создает конфликта интересов и не препятствует лицам, чьи интересы были затронуты Проектом, обращаться к Совету с просьбой предоставления отчета или помощи. Обращение к Совету является одной из легитимных мер, способствующих достижению целей Проекта в области развития. Кроме того, Совет хотел бы выразить обеспокоенность в связи с вышеупомянутым замечанием, в котором видна попытка поставить под сомнение легитимность Запроса.⁴⁸

56. Совет хотел бы отметить, что на встрече в Казахстане стороны не поднимали вопросы, связанные с ролью Главного заявителя. Несмотря на то, что некоторые не соглашались с Главным заявителем по отдельным вопросам, все признавали и высоко ценили его роль посредника между местными общинами и лицами, чьи интересы были затронуты, и руководителями Проекта. Совет хотел бы отметить то стремление к открытому сотрудничеству и приверженность цели эффективного развития, которые разделяли все участники встречи. Это нашло подтверждение во время визита Совета в Южно-Казахстанскую область, где Главный заявитель и проектный специалист по переселению (привлеченный по договору КУП) присутствовали на всех встречах – т. е. на встречах с Департаментом автомобильных дорог, местными властями города Туркестан (районный *акимат*) и Заявителями (в Туркестане, Ынтымаке и Сайраме).
57. Совет далее отмечает, что Руководство в своем Ответе, как представляется, выражает то мнение, что Заявителям не следовало предоставлять свой Запрос на рассмотрение в Совет. В Ответе указывается, что *"действия Главного заявителя приводят к обострению этих проблем и предполагают негативный результат еще для того, как были в полном объеме приняты меры по их решению"*⁴⁹ и что *"Запрос на проведение инспекции основан на предполагаемых негативных последствиях ведущихся работ и необоснованном утверждении о том, что для решения вопросов, поднятых Заявителями, не предпринимается никаких действий"*⁵⁰ и что *"многочисленные функции, выполняемые Главным заявителем в связи с Проектом, способствуют предъявлению преждевременных жалоб"*.⁵¹
58. Совет хотел бы отметить, что Резолюция Совета предоставляет лицам, чьи интересы затронуты проектом, возможность подать в Совет жалобы по поводу невыполнения Руководством своих обязательств, а также в связи с ущербом, нанесенном при разработке, утверждении и реализации проектов, финансируемых Банком. Кроме того, в данном конкретном случае Совет отмечает, что Заявители несколько раз обсуждали свои проблемы с сотрудниками Проекта, и таким образом имелось немало возможностей для разрешения этих проблем (см. таблицу *"Хронология проблем, поднятых Заявителями"* ниже на странице 16). Совет не считает жалобы Заявителей, поданные на этом этапе, *"преждевременными"*.

⁴⁷ Ответ Руководства, стр. 8, п. 24.

⁴⁸ Совет хотел бы отметить, что Руководство уже не в первый раз делает заявления, в которых пытается дискредитировать роль и жалобы Заявителей, что имело место в недавних Ответах Руководства. Совет опасается, что подобная тенденция может негативно отразиться на общей цели Всемирного банка, заключающейся в содействии устойчивому развитию и подотчетности. Она также может способствовать нежеланию части Заявителей озвучивать свои жалобы и обращаться за помощью для компенсации ущерба, который могут причинить Проекты Банка.

⁴⁹ Ответ Руководства, стр. 8, п. 24.

⁵⁰ Ответ Руководства, стр. 9, п. 25.

⁵¹ Ответ Руководства, стр. 8, п. 24.

59. Несмотря на то что Руководство не ссылалось открыто на процедуру Совета в этом контексте, необходимо отметить, что представление Заявителями своих проблем в Инспекционный совет не может считаться действием, ведущим к обострению этих проблем. Напротив, это законное осуществление их права, предоставленного Советом Исполнительных директоров Банка в Резолюции Совета и Разъяснениях к ней, на обращение к Совету за независимым анализом действий или упущений Руководства. Совет хотел бы добавить, что процедура Совета не считается и не может считаться апелляционной инстанцией в рамках механизмов подачи жалоб на уровне Проекта. Более того, наличие механизма подачи жалоб в рамках Проекта необязательно означает, что этот механизм создан и функционирует в полном соответствии с операционной политикой и процедурами Банка. Лица, чьи интересы затронуты при реализации Проекта, имеют право потребовать независимого анализа действий Руководства в отношении этого механизма.
60. **Общие вопросы, связанные с рассмотрением жалоб и общественными консультациями.** Совет отмечает, что Руководство придерживается мнения, согласно которому имеются многочисленные адекватные механизмы рассмотрения жалоб, связанных с Проектом, *"позволяющие оперативно выявлять и решать возникающие проблемы в рабочем порядке. В дополнение к существующим национальным процедурам рассмотрения жалоб в рамках Проекта была организована служба рассмотрения жалоб соответствующими координаторами, назначенными консультантом по надзору и отвечающими за каждый участок дороги"*.⁵² Представители Совета встретились с некоторыми координаторами по рассмотрению жалоб, нанятых инженерами-консультантами по надзору и занимающихся сбором жалоб в период реализации Проекта. На сегодняшний день уже зарегистрировано несколько жалоб.
61. Совет отмечает, что в ЮКО/ПДП суд назван конечным арбитром для разрешения жалоб, касающихся выкупа земельных участков, выплаты компенсаций и переселения. ПДП предусматривает выплату компенсаций лицам, чьи интересы затронуты Проектом, которые не подпадают под действие соответствующих казахстанских законов. Как было указано выше, два случая в Запросе, связанные с выкупом земельных участков, свидетельствуют о том, что у затронутых Проектом лиц и у должностных лиц отсутствует понимание того, каким образом следует применять некоторые положения Матрицы выплаты компенсаций, включенной в ЮКО/ПДП.
62. Совет отмечает, что Руководство подчеркивает в своем Ответе, что *"в большинстве случаев о поднятых проблемах было уже известно, и они находятся на стадии урегулирования"*.⁵³ Это ставит вопрос о том, приносит ли участие Совета в Проекте какие-либо ощутимые выгоды заявителям и способствует ли оно повышению эффективности в области развития в целом. Когда представители Совета подняли этот вопрос в ходе своего визита, Главный заявитель и другие участники отметили произошедшие в последние годы существенные улучшения в том, что касается роли и деятельности гражданского общества. Разные заинтересованные стороны заявляли представителям Совета о том, что Проект является важной площадкой для обучения всех сторон, в том числе самих НПО, и отмечали роль Банка, в том числе Совета, как значительного фактора. Последняя инициатива правительства и Банка по созданию многостороннего механизма мониторинга была названа важным шагом на пути к обеспечению большей прозрачности и подотчетности.
63. Признание получили первый направленный в Совет Запрос, упомянутый выше в пункте 39, и эффективные меры, принятые затем правительством и Руководством Банка для удовлетворения жалоб Заявителей. Кроме того, этот процесс, по мнению Главного

⁵² Ответ Руководства, стр. iii-iv.

⁵³ Ответ Руководства, стр. 8, п. 24.

заявителя, способствовал укреплению взаимного уважения и расширению роли НПО: *"процедура Совета стала опытом по наращиванию потенциала для всех участников"*.

64. Наконец, Совет отмечает предпринятые руководителями Проекта меры, такие как проведение встреч с лицам, чьи интересы могут быть затронуты Проектом, и распространение информации о Проекте в целом и о ЮКО/ПДП в частности. Люди, с которыми встречались представители Совета, были осведомлены о существовании информационных брошюр, подготовленных КУП. Однако Совет хотел бы отметить, что некоторые положения ЮКО/ПДП, судя по всему, либо не были известны, либо не были достаточно хорошо поняты. Кроме того, по причинам, неясным Совету, некоторые разделы английской версии Матрицы не были переведены на русский и казахский языки (т. е. отсутствовали в информационной брошюре). Это были разделы, касающиеся выплаты компенсаций арендаторам-издольщикам, землепользователям, захватившим землю или пользующимся ей неофициально, владельцам/арендаторам, теряющим более 10% плодородной земли, арендодателям/арендаторам земли под жилыми строениями/земли, используемой в коммерческих целях, в случае утраты постоянной или временной работы или бизнеса; а также помощи при переезде и помощи уязвимым группам населения.

Г. Рекомендации

65. Совет проанализировал вопрос правомочности Запроса на проведение инспекции с учетом критериев технической приемлемости, приведенных в пункте 9 Разъяснений 1999 года, и пришел к выводу, что Запрос отвечает этим критериям.

66. Совет отмечает, что в данном конкретном случае Руководство в своем Ответе признало правомочными жалобы Заявителей, касающиеся четырех вышеуказанных областей. По мнению Совета, Руководство продемонстрировало, что предпринимало и предпринимает действия для удовлетворения этих жалоб. Совет также отмечает, что Заявители, указавшие представителям Совета на то, что благодаря участию Совета к их жалобам стали проявлять больше внимания, удовлетворены тем фактом, что их проблемы либо были решены, либо будут решены вскоре.

67. С учетом конкретных обстоятельств этого дела и конкретных жалоб, представленных выше, а также в соответствии с пунктом 5 Разъяснений 1999 года, гласящим, что Совет *"удостоверится в том, что Банк в должной мере соблюдает установленные нормы и получены достаточные свидетельства его намерения соблюдать эти нормы, и включит эту оценку в свой доклад Совету исполнительных директоров"*, и на основании заявлений Руководства в его Ответе и замечаний представителей Совета, сделанных на месте, Совет рекомендует не проводить расследование по вопросу того, соблюдал ли Банк положения своей оперативной политики и процедур в отношении заявлений, содержащихся в Запросе на проведение инспекции. Если Совет Исполнительных директоров согласится с этой рекомендацией, Совет доведет данное решение до сведения Заявителей и Руководства.

Хронология проблем, поднятых Заявителями

Компенсация в Туркестане	Проект автомобильной дороги в Ынтымаке	Оценка воздействия на окружающую среду в отношении объездной дороги в Темирлановке	Компенсация в Сайраме
<p><u>7 января 2010 года:</u> Заявитель из Туркестана обращается с письменным запросом в Совет по поводу своей проблемы – в ответ Совет предлагает ему сначала обратиться по поводу этой проблемы к Руководству.</p>	<p><u>19 июля 2009 года:</u> После проведения общественных консультаций 84 человека составляют заявление о внесении изменений в проект автомобильной дороги в Ынтымаке.</p>	<p><u>19 октября 2010 года:</u> Главный заявитель направляет Руководству по электронной почте запрос, в котором выражает обеспокоенность в связи с докладом ОВОС в отношении объездной дороги в Темирлановке.</p>	<p><u>Март 2011 года:</u> Подрядчик начинает землеройные работы на земле, принадлежащей Заявителям</p>
<p><u>15 февраля 2011 года:</u> Главный заявитель обращается с письменным запросом к Руководству по поводу ряда проблем, в том числе по поводу Плана действий по переселению</p>	<p><u>30 июля 2009 года:</u> На встрече с сотрудниками Банка и представителями местных органов власти Главный заявитель поднимает проблемы, освещенные в упомянутом выше заявлении.</p>	<p><u>29 октября 2010 года:</u> Главный заявитель передает "НАИР" замечания по поводу ОВОС в Департамент природных ресурсов Южно-Казахстанской области.</p>	<p><u>4 апреля 2011 года:</u> Южно-Казахстанская область заключает с каждым Заявителем соглашение о выплате компенсации.</p>
<p><u>11 марта 2011 года:</u> Заявитель из Туркестана обращается с письменным запросом к Руководству по поводу своих проблем.</p>	<p><u>24 августа 2009 года:</u> Главный заявитель обращается с письменным запросом к сотрудникам Банка и представителям Проекта, где еще раз поднимает проблемы, перечисленные в упомянутом выше заявлении.</p>	<p><u>1 ноября 2010 года:</u> Еще один член "НАИР" посылает аналогичные замечания в Департамент природных ресурсов Южно-Казахстанской области</p>	<p><u>12 апреля 2011 года:</u> Департамент автодорог расторгает соглашение о выплате компенсации.</p>
<p><u>13 апреля 2011 года:</u> Главный заявитель встречается с сотрудниками Банка для обсуждения той же самой проблемы и остается неудовлетворен ответом.</p>	<p><u>30 августа 2009 года:</u> Обсуждение проблем в Ынтымаке на встрече в муниципалитете в присутствии сотрудников Банка.</p>	<p><u>25 ноября 2010 года:</u> Главный заявитель пишет в Департамент природных ресурсов Южно-Казахстанской области и просит ответа на предыдущие запросы.</p>	<p><u>13 апреля 2011 года:</u> Главный заявитель встречается с сотрудниками Банка для обсуждения этой проблемы и остается неудовлетворен ответом.</p>

Компенсация в Туркестане	Проект автомобильной дороги в Бинтымаке	Оценка воздействия на окружающую среду в отношении объездной дороги в Темирлановке	Компенсация в Сайраме
	<p><u>11 сентября 2009 года:</u> Главный заявитель направляет такой же письменный запрос в Департамент экологии Южно-Казахстанской области.</p>	<p><u>7 декабря 2010 года:</u> Главному заявителю сообщают о том, что он получит ответ в течение трех месяцев.</p>	
	<p><u>28 сентября 2009 года:</u> Главный заявитель обращается с еще одним письменным запросом к сотрудникам Банка и представителям Проекта, где поднимает те же проблемы.</p>	<p><u>13 апреля 2011 года:</u> Главный заявитель встречается с сотрудниками Банка и получает информацию о том, что ОВОС подготовлена.</p>	
	<p><u>13 апреля 2011 года:</u> Главный заявитель встречается с сотрудниками Банка для обсуждения той же самой проблемы и остается неудовлетворен ответом.</p>		

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОТВЕТ РУКОВОДСТВА ВСЕМИРНОГО БАНКА

**ОТВЕТ РУКОВОДСТВА ВСЕМИРНОГО БАНКА НА ЗАПРОС
НА ПРОВЕДЕНИЕ ИНСПЕКЦИИ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН
ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ "ЮГ-ЗАПАД".
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР "ЗАПАДНАЯ
ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" (ЦАРЭС 1В И 6В)
(ЗАЕМ МБРР № 7681-KZ)**

Руководство Всемирного банка рассмотрело Запрос на проведение инспекции в отношении Республики Казахстан: Проект развития автомобильных дорог "Юг-Запад". Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС 1В И 6В) (Заем МБРР № 7681-KZ), зарегистрированный Инспекционным советом 17 августа 2011 года (RQ11/02). Руководство Всемирного банка подготовило следующий ответ.

16 сентября 2011 года

Валютные эквиваленты
(обменный курс по состоянию на 1 сентября 2011 года)

Денежная единица = Казахстанский тенге (тенге)
1 доллар США = 146,575 тенге

Официальный финансовый год:

1 января – 31 декабря

Система мер и весов

Метрическая

Сокращения и аббревиатуры

АПЗ	Адаптивный программный заем
ПБ	Процедура Банка
ЦАРЭС	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЭО	Экологическая оценка
ПАЭО	Процедура анализа экологической оценки
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
ПУОС	План управления окружающей средой
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МФУ	Международное финансовое учреждение
ИС	Инспекционный совет
МТК	Министерство транспорта и коммуникаций
НПО	Неправительственная организация
ОП	Операционная политика (Всемирного банка)
КУП	Консультанты по управлению проектом
ПДП	План действий по переселению
КПП	Концепция политики переселения
СИЗ	Специальный инвестиционный заем
ЗЕ-ЗК	Западная Европа – Западный Китай

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ	i
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. ЗАПРОС	1
III. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ	2
A. Проект.....	2
B. Цель проекта	3
C. Компоненты проекта.....	4
IV. ОСОБЫЕ ВОПРОСЫ	7
V. ОТВЕТ РУКОВОДСТВА	9
A. Жалоба Затронутого лица, проживающего в Туркестанском районе	11
B. Вопросы, связанные с перепроектированием дороги в микрорайоне Ынтымак	11
C. Вопросы, связанные с отчетом ОВОС по проекту объезда села Темирлановка	12
D. Жалобы, связанные с преждевременным началом работ в Сайрамском районе	14
VI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	14

Приложения

- Приложение 1. Претензии и ответы на них
- Приложение 2. Информация о надзорных миссиях и посещениях
представителями Банка
мест выполнения работ (июль 2010 – август 2011 года)
- Приложение 3. Информация об обмене сообщениями с Главным заявителем
(ноябрь 2010 – август 2011 года)

Карты

- Карта 1. МБРР 38814
- Карта 2. МБРР 38815

РЕЗЮМЕ

17 августа 2011 года Инспекционный совет зарегистрировал Запрос на проведение инспекции (далее "Запрос"), касающийся Республики Казахстан: Проект развития автомобильных дорог "Юг–Запад". Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС 1В и 6В) (Заем МБРР № 7681-KZ), финансируемый Международным банком реконструкции и развития (МБРР, Банк). Ранее, 29 апреля 2010 года, Инспекционный совет уже регистрировал Запрос на проведение инспекции (Запрос ИС RQ10/04) в отношении этого же Проекта (Первый запрос).

Проект

Казахстан: Проект развития автомобильных дорог "Юг–Запад". Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС 1 В И 6 В) ("Проект") был одобрен Советом Исполнительных директоров 30 апреля 2009 года и в настоящее время находится в стадии реализации.

Проект является одной из важнейших составляющих осуществляемой под руководством государства программы организации транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай" (ЗЕ-ЗК). Основной целью проекта (ОЦП) является повышение эффективности перевозок на участках автодороги между границей Актюбинской и Кызылординской областей и Шымкентом и совершенствование системы управления автодорогой и обеспечение безопасности дорожного движения в Казахстане.

Указанные цели будут достигнуты за счет: а) модернизации и реконструкции 1062 километров дорог в Южно-Казахстанской и Кызылординской областях, б) укрепления потенциала Комитета автодорог и внедрения системы управления дорожным фондом для целей планирования и бюджетирования работ по техническому обслуживанию, модернизации и строительству национальной дорожной сети, с) наращивания потенциала Министерства транспорта и коммуникаций и Комитета автомобильных дорог в области контроля и надзора за реализацией Проекта с особым упором на вопросы материально-технического обеспечения, финансового управления и защитных механизмов; d) повышения безопасности движения и эффективности оказания услуг на всем протяжении коридора ЗЕ-ЗК.

Запрос на проведение инспекции

Запрос на проведение инспекции был направлен представителем казахстанской неправительственной организации (НПО) "Общественное объединение «Национальный Аналитический Информационный Ресурс»" ("НАИР") от его собственного имени и от имени НАИР, а также 24 лиц, затронутых проектом.

В Запросе подняты вопросы, касающиеся возможной утраты активов и средств к существованию в связи с приобретением земель для целей реализации Проекта, а также возможного негативного воздействия на окружающую среду на различных участках реализации Проекта. Суть изложенных в Запросе претензий сводится к четырем основным вопросам:

- Претензия жителя Туркестанского района, который утверждает, что недостатки и/или упущения Банка могут привести к тому, что ему не будут в полной мере компенсированы убытки, связанные с потерей активов и инвестиций в результате приобретения земель.

- Претензия, связанная с тем, что проект строительства автодороги через густонаселенный микрорайон Ынтымак нанесет ущерб окружающей среде за счет высокого уровня шума и создания угроз безопасности.
- Претензия, заключающаяся в том, что их замечания к проекту раздела "Оценка воздействия на окружающую среду" (ОВОС) по проектируемому участку в объезд села Темирлановка не были приняты во внимание и что текущий вариант ОВОС не в полной мере отражает влияние проектируемого обхода на окружающую среду.
- Претензия, связанная с тем, что в Сайрамском районе подрядчик приступил к работе на земельных участках, несмотря на отсутствие окончательно оформленных договоров о размере возмещения убытков с их владельцами или арендаторами.

Ответ руководства Всемирного банка

По мнению руководства Всемирного банка, Запрос на проведение инспекции основан на предполагаемых негативных последствиях введущихся работ и необоснованном утверждении о том, что для решения вопросов, поднятых заявителями, не предпринимается никаких действий. Все вопросы, изложенные в Запросе, приняты к рассмотрению Банком и Комитетом автодорог, и в настоящее время предпринимаются меры по их решению в рамках соответствующих процедур различных инстанций, таких как механизм рассмотрения жалоб в рамках Проекта, местные суды, акиматы, Комитет автодорог и Банк. Руководство Всемирного банка считает, что указанные вопросы типичны для проектов подобного масштаба и сложности, и признает, что они должны выявляться и решаться по мере их возникновения в ходе реализации Проекта, что и делается в настоящее время. Кроме того, некоторые вопросы аналогичны тем, которые были успешно решены в рамках Первого запроса на проведение инспекции применительно к данному Проекту.

Что касается претензии жителя Туркестанского района, связанной с выплатой компенсации, то Банк четко обозначил свою позицию по данному вопросу и довел ее до сведения акимата Туркестанского района и Комитета автодорог, а именно: работы, затрагивающие собственность указанного жителя, должны быть начаты только после решения данного вопроса. Руководство Всемирного банка считает необходимым отметить, что вопрос, касающийся законного права собственности Заявителя на земельный участок, включая размер данного участка, в настоящее время находится на рассмотрении суда по гражданским делам в Казахстане. Процедура выплаты компенсаций, предусмотренная Планом действий по переселению (ПДП), будет основана на решении суда по данному делу, и заявитель будет иметь право на получение компенсации или содействия в рамках ПДП в соответствии с политикой Банка.

Что касается вопросов, связанных с перепроектированием автодороги через микрорайон Ынтамак, руководство Всемирного банка отмечает, что Банк и Комитет автодорог продолжают принимать деятельное участие в решении вопросов, поднятых местными жителями. Следует подчеркнуть, что перепроектирование осуществляется в целях решения проблем, обозначенных местными жителями ранее. Комитет автодорог активно работает над выработкой решений, которые позволили бы устранить проблемы, вызывающие беспокойство у местных жителей. В рамках Соглашения о займе Правительство РК обязано, до начала любых работ в данной местности, решить все связанные с проектированием вопросы в соответствии с требованиями политики Банка.

Что касается вопросов связанных с ОВОС по проекту участка в объезд села Темирлановка, то руководство Всемирного банка согласно с необходимостью проведения действенных и своевременных консультаций с населением. Тем не менее руководство Всемирного банка считает необходимым отметить, что, по мнению Банка, упомянутая в Запросе ОВОС является лишь проектом документа, недостаточно проработанным для его вынесения на обсуждение в ходе консультаций с населением. Банк уведомил Заемщика, что консультации необходимо провести в максимально сжатые сроки после того, как Банк сочтет проект ОВОС готовым к этому. Таким образом, любые заявления об имеющихся место нарушениях политики Банка в данном вопросе представляются преждевременными. Банк продолжит оказывать Комитету автодорог содействие в вопросах подготовки отвечающего требованиям отчета по ОВОС.

Что касается претензий, связанных с преждевременным началом работ в Сайрамском районе, то руководство Всемирного банка ясно уведомило Комитет автодорог о необходимости разрешения оставшихся нерешенными вопросов до начала работ на одном земельном участке, размер компенсации за который все еще остается предметом спора. Как стало известно руководству Всемирного банка, один из подрядчиков был неверно проинформирован и преждевременно начал работы на арендуемых в частном порядке земельных участках за один день до выплаты компенсаций землепользователям. Комитет автодорог проинформировал руководство Всемирного банка о том, что по требованию Комитета подрядчик незамедлительно вывел технику и персонал с указанных земельных участков и что в течение одного дня, пока техника и персонал подрядчика находились на земельных участках, никакого существенного ущерба нанесено не было. Руководство Всемирного банка считает необходимым отметить оперативность, с которой Комитет автодорог принял меры по решению данного вопроса, а также тот факт, что компенсации были выплачены семи из восьми затронутых Заявителей в соответствии с ПДП в рамках Проекта. Руководство Всемирного банка отмечает, что Заявители не сообщили о причинении какого-либо существенного ущерба в результате действий подрядчика. Банк продолжает принимать меры по получению информации об отсутствии ущерба.

У руководства Всемирного банка вызывает беспокойство многогранная роль, которую Главный заявитель играет в предъявлении преждевременных претензий, касающихся данного Проекта, и отмечает, что в отношении него может иметь место конфликт интересов. В ходе реализации Проекта Главный заявитель по собственной инициативе активно занимается сбором индивидуальных претензий и их направлением в орган по рассмотрению жалоб в рамках Проекта и напрямую в Банк. Руководство Всемирного банка отмечает ту роль, которую Главный заявитель играет в информировании Банка и Комитета автодорог о потенциальных проблемах, несмотря на то, что большинство таких проблем уже известны, и ведется работа по их устранению. Тем не менее руководство Всемирного банка испытывает все большую обеспокоенность в связи с двумя аспектами деятельности Главного заявителя: во-первых, действия Главного заявителя приводят к нагнетанию страстей вокруг указанных вопросов и создают впечатление, будто бы негативный результат предопределен, несмотря на то, что меры, предпринимаемые для решения упомянутых проблем, еще не в полной мере себя исчерпали; во-вторых, другие действия Главного заявителя, связанные с Проектом, могут привести к недоразумениям или даже конфликту интересов применительно к указанному лицу. Руководство Всемирного банка отмечает тот факт, что Главный заявитель выступал в качестве консультанта проектировщиков автодороги, привлеченных Комитетом автодорог, и отвечал за организацию публичных консультаций по разделу ОВОС проекта участка в объезд села Темирлановка, согласование данного документа с соответствующими органами и выполнение других административных функций от имени проектных организаций.

Структура Проекта включает большое количество различных механизмов, позволяющих оперативно выявлять и решать возникающие проблемы в рабочем порядке. В дополнение к существующим национальным процедурам рассмотрения жалоб в рамках Проекта была организована служба рассмотрения жалоб соответствующими координаторами, назначенными консультантом по надзору и отвечающими за каждый конкретный участок автодороги. Надзор за реализацией Проекта на регулярной основе осуществляется специальной многопрофильной группой, в состав которой входят высокопоставленные сотрудники Банка; Банк также выделил значительно бóльшие средства на осуществление надзора в рамках данного Проекта. Кроме того, региональное руководство банка, включая Управление вице-президента по странам Европы и Центральной Азии, странового директора и руководителя сектора, неоднократно посещало строительные площадки Проекта и указывало высокопоставленным государственным чиновникам на то, какое значение имеет механизм оперативного и эффективного рассмотрения жалоб, а также строгое соблюдение соответствующих защитных положений Банка.

Руководство Всемирного банка считает, что Банк предпринимал и предпринимает все необходимые меры для того, чтобы обеспечить применение своих мер политики и процедур в процессе планирования и реализации данного Проекта. По мнению руководства Всемирного банка, применительно к вопросам, поднятым в Запросе, Банк следовал своей политике и процедурам. Руководство Всемирного банка полагает, что ни права, ни интересы Заявителей не были учтены вследствие неприменения Банком своих мер политики и процедур. Руководство Всемирного банка приветствует возможность разобраться в вопросах и проблемах, поднятых Заявителями.

I. ВВЕДЕНИЕ

1. 17 августа 2011 года Инспекционный совет зарегистрировал Запрос на проведение инспекции (Запрос ИС RQ11/02, далее "Запрос"), касающийся Республики Казахстан: Проект развития автомобильных дорог "Юг–Запад". Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС 1 В и 6 В) (Заем МБРР № 7681-KZ), финансируемый Международным банком реконструкции и развития (МБРР, "Банк"). Ранее, 29 апреля 2010 года, Инспекционный совет уже регистрировал Запрос на проведение инспекции (Запрос ИС RQ10/04) в отношении этого же Проекта (Первый запрос).

2. **Структура отчета.** Документ включает следующие разделы: в разделе II приведено краткое описание Запроса; в разделе III содержится информация о Проекте; в разделе IV освещаются особые вопросы, имеющие отношение к Запросу; в разделе V приведен ответ руководства Банка, а в разделе VI содержатся выводы. В приложении 1 в форме таблицы приведены жалобы Заявителей и подробные ответы руководства Банка. Другие приложения включают обзор результатов надзорных миссий и выездов на места представителей Банка, а также список сообщений, направленных Банком Главному заявителю и Главным заявителем – Банку. Карта 1 показывает район реализации Проекта, а на карте 2 подробно указано местоположение затронутых проектом территорий, упомянутых в Запросе.

II. ЗАПРОС

3. Запрос на проведение инспекции был направлен представителем казахстанской неправительственной организации (НПО) "Общественное объединение «Национальный Аналитический Информационный Ресурс»" (НАИР) от его собственного имени⁵⁴ и от имени НАИР, а также 24 лиц, затронутых проектом (далее именуемые "Заявителями"). Запрос был дополнен пояснениями, которые включаются в состав Запроса.

4. Никаких дополнительных материалов, обосновывающих Запрос, руководству Всемирного банка представлено не было.

5. Запрос содержит жалобы на то, что, по определению Совета, может составлять нарушение Банком различных положений его политики и процедуры, включая следующее:

- ОР/ВР 4.01 "Экологическая оценка"
- ОР/ВР 4.04 "Естественная среда обитания"
- ОР/ВР 4.12 "Вынужденное переселение"
- ОР/ВР 13.05 "Контроль за проектом"
- OMS 2.20 "Оценка проекта"
- Политика Всемирного банка в отношении доступа к информации от 1 июля 2010 года.

⁵⁴ Несмотря на то что в Уведомлении о регистрации указано, что Запрос направлен Главным заявителем, который является представителем НАИР "от его собственного имени и от имени НАИР, а также 24 лиц, затронутых проектом", информация, содержащаяся в Запросе, не позволяет определить, действует ли Главный заявитель от своего собственного имени, о каком конкретном ущербе говорится в его жалобе и какое положение политики или процедура Банка были нарушены.

III. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ

A. ПРОЕКТ

6. **Стратегическое видение экономического развития правительством Казахстана основано на диверсификации национальной экономики и ее интеграции в глобальный рынок.** Для этого необходимы как инвестиции в различные секторы экономики, так и улучшение инвестиционного климата. Географическое положение, численность населения, состояние экономики и торговли в Центральной Азии оказывают значительное влияние на транспортные проблемы в Казахстане. Данный регион характеризуется большими расстояниями (приблизительно 3000 км через весь Казахстан), и поэтому проезд до основных рынков сбыта занимает очень много времени. В регионе имеются серьезные материальные и нематериальные барьеры, препятствующие торговле, обсуждение которых ведется в рамках организации Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)⁵⁵. Торговля с Россией по-прежнему имеет большое значение для региона, в основном по причинам исторического характера, причем большая часть торговых потоков проходит через Казахстан. Роль Китая как торгового партнера стран Центральной Азии продолжает возрастать, при этом самые большие объемы торгового оборота с Китаем приходится на Казахстан. Страны – участники ЦАРЭС определили шесть основных международных транспортных коридоров, связывающих Центральную Азию с Китаем, Россией, Южным Кавказом, Южной Азией, Турцией и Западной Европой. В рамках Проекта осуществляется финансирование реконструкции участков коридоров ЦАРЭС, проходящих по территории Казахстана.

7. **Общие цели развития транспортной отрасли в Казахстане определены в правительственной Стратегии развития транспортной отрасли на 2006–2015 годы и в Программе развития автодорожной отрасли на 2006–2012 годы.** Эти государственные документы определяют инвестиционные программы, включающие модернизацию республиканской (национальной) дорожной сети и строительство некоторых объектов инфраструктуры, в частности вдоль коридоров ЦАРЭС. Стратегия развития транспортной отрасли также направлена на гармонизацию действующего законодательства с международными нормами и стандартами и на содействие в продвижении инновационных технологий. Одной из задач Стратегии является предоставление услуг потребителям вдоль коридоров, включая повышение безопасности движения. Автодороги являются одной из основных составляющих транспортной системы Казахстана и играют важную роль в обеспечении базового доступа в сельские районы наряду с обеспечением транзитных коридоров для торговли. Большая часть дорожной сети была построена еще во времена Советского Союза, и без надлежащего обслуживания ее состояние значительно ухудшилось. Несмотря на то что за последние десять лет объем финансирования дорожного сектора существенно увеличился, основными причинами неэффективной эксплуатации автодорог являются отсутствие надлежащего планирования, недостаточный институциональный потенциал и стремительный рост количества автотранспортных средств в результате перехода к рыночной экономике после развала Советского Союза.

⁵⁵ В состав ЦАРЭС входят Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Китайская Народная Республика (особое внимание уделяется Синьцзян-Уйгурскому автономному району), Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан.

8. **Данный Проект является частью государственной стратегии, направленной на стимулирование экономического роста и сокращение масштабов бедности в беднейших регионах страны за счет улучшения доступа в эти два региона, а также за счет создания рабочих мест в строительной и смежных отраслях.** В результате реализации Проекта будет не только обеспечена надежная транспортная связь с беднейшими регионами Казахстана, но и создан эффективный транзитный коридор для других стран региона, особенно Таджикистана и Кыргызской Республики. Реконструкция коридора будет способствовать более эффективному перемещению товаров и людей, а также повысит безопасность дорожного движения. Кроме того, Проект будет содействовать развитию промышленности, сельского хозяйства и предпринимательства и приведет к росту торговли и повышению качества услуг на территориях вдоль автодороги и в прилегающих крупных и малых населенных пунктах.

9. **Правительственная программа развития автодорожной отрасли включает финансирование работ по реконструкции транспортного коридора протяженностью 2840 км, который проходит через Россию и Казахстан и связывает Западную Европу с Западным Китаем.** Основной целью Программы является *повышение эффективности и безопасности перевозок, а также стимулирование развития вдоль одного из главных стратегических транспортных коридоров Казахстана.* Ожидается повышение эффективности транспортной системы и торговли за счет создания более современной инфраструктуры и предоставления более качественных услуг на всей протяженности коридора, что приведет к снижению транспортных затрат и постепенному реформированию организаций, отвечающих за эксплуатацию и техническое обслуживание всех категорий автодорог в Казахстане.

В. ЦЕЛЬ ПРОЕКТА

10. **Финансируемый Банком Проект – одна из важнейших составляющих правительственной программы развития транзитного коридора ЗЕ-ЗК.** Особой целью Проекта (ОЦП) является *повышение эффективности перевозок на участках дороги между границей Актюбинской и Кызылординской областей и Шымкентом, совершенствование системы управления автодорогой и обеспечение безопасности дорожного движения в Казахстане.* Указанная цель будет достигнута за счет:

- модернизации и реконструкции 1062 км участков дороги в Южно-Казахстанской и Кызылординской областях в составе коридора ЗЕ-ЗК от границы Актюбинской и Кызылординской областей до Шымкента (включая северный объезд города Шымкент);
- укрепления потенциала Комитета автодорог и внедрения системы управления автодорогами для целей планирования и бюджетирования работ по техническому обслуживанию, реконструкции и строительству сети дорог республиканского значения;
- наращивания потенциала Министерства транспорта и коммуникаций (МТК) и Комитета автодорог в области мониторинга и надзора за реализацией Проекта с особым акцентом на вопросы материально-технического обеспечения, финансового управления и защитных мер;
- повышения безопасности дорожного движения и содействия предоставлению услуг на всем протяжении коридора ЗЕ-ЗК.

11. **Реализация Проекта обеспечит более эффективные и безопасные перевозки, снизит транспортные издержки и повысит безопасность дорожного движения и качество услуг вдоль коридора ЗЕ-ЗК.** Для полного достижения целей Проекта было признано необходимым укрепить потенциал Комитета автодорог в области планирования и управления, с тем чтобы повысить эффективность реализации Проекта и более рационально использовать ресурсы, выделенные транспортной отрасли, что позволит снизить транспортные издержки как в целом по стране, так и вдоль трассы коридора ЗЕ-ЗК в частности. Кроме того, реализация Проекта будет способствовать разработке планов повышения безопасности движения и качества дорожных услуг. Это приведет к уменьшению социальных издержек за счет снижения травматизма в результате ДТП и повышению объема грузовых и пассажирских перевозок.

С. КОМПОНЕНТЫ ПРОЕКТА

12. Проект состоит из пяти компонентов:

- **Компонент 1.** Модернизация и реконструкция участков автодороги в Кызылординской области (за исключением объезда г. Кызылорда), сметной стоимостью 1334,5 млн. долл. США в эквиваленте без учета физических и ценовых непредвиденных расходов и стоимости услуг консультантов по надзору за строительством. В Кызылординской области с использованием современных конструктивных схем будут реконструированы или модернизированы участки автодороги общей протяженностью около 788,5 км (большая часть которых станут двухполосными), чтобы снизить издержки за срок службы автодорожного актива, включая меры обеспечения безопасности дорожного движения и придорожного сервиса. Работы по оформлению землеотвода и проектированию автодороги финансируются Заемщиком.
- **Компонент 2.** Работы по модернизации и реконструкции участков автодороги в Южно-Казахстанской области от границы Кызылординской области до Шымкента, включая объезды городов Кызылорда и Шымкент, сметной стоимостью 879,1 млн. долл. США в эквиваленте, без учета физических и ценовых непредвиденных расходов и стоимости услуг консультантов по надзору за строительством. Будут реконструированы или модернизированы участки автодороги общей протяженностью около 273,4 км, каждый из которых станет четырехполосным с разделительной полосой, включая меры по созданию инфраструктуры безопасности дорожного движения и придорожного сервиса. Работы по оформлению землеотвода и проектированию автодороги финансируются Заемщиком.
- **Компонент 3.** Услуги Консультантов по управлению проектом (КУП) сметной стоимостью 6,5 млн. долл. США. Консультанты привлекаются для оказания Комитету автодорог содействия в управлении всей деятельностью по реализации проектов, финансируемых международными финансовыми учреждениями (МФУ)⁵⁶, включая контроль за соблюдением всех защитных и фидуциарных аспектов в рамках совместных усилий, предпринимаемых всеми МФУ и государством с целью обеспечить эффективную и прозрачную реализацию программы по созданию коридора ЗЕ-ЗК. Дополнительное финансирование в размере 6 млн. долл. США для покрытия всех затрат КУП будет предоставлено другими участвующими в проекте МФУ. Комитет автодорог и МТК будут основными получателями выгод от повышения

⁵⁶ Работа на других участках транзитного коридора ЗЕ-ЗК финансируется Азиатским банком развития, Европейским банком реконструкции и развития и Исламским банком развития.

эффективности реализации Проекта и управления автодорожной сетью.

- **Компонент 4.** Институциональное развитие и разработка планов действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения и качества придорожных услуг, общей стоимостью 3,5 млн. долл. США в эквиваленте. Данный компонент включает услуги консультантов в целях: i) изучения возможных вариантов укрепления Комитета автодорог и улучшения общего состояния автодорожной сети; ii) реализации программы обучения для повышения компетентности специалистов Комитета автодорог в вопросах управления проектом с особым упором на фидуциарные и защитные аспекты; iii) разработки и внедрения системы управления дорожным фондом, в состав которой входит компьютеризированная база данных, предназначенная для планирования и составления графиков дорожных работ; iv) подготовки планов повышения качества придорожных услуг вдоль трассы Проекта; v) совершенствования системы контроля за соблюдением природоохранного законодательства; и vi) повышения безопасности дорожного движения за счет разработки руководства по проектированию мер безопасности дорожного движения, проведения проверок в данной области; выявления аварийных участков автодороги, а также расширения исследований в области ДТП и расчета социальных издержек, связанных с ДТП. Сопутствующие строительные работы вдоль трассы Коридора, такие как улучшение подъездных путей к дорогам местного значения, строительство автовокзалов, автомобильных/железнодорожных станций и т. д., будут финансироваться в рамках компонентов 1 и 2.
- **Компонент 5.** В рамках данного компонента будет осуществлено финансирование услуг консультантов по надзору за строительными работами в рамках компонентов 1 и 2, стоимость которых оценивается в 55 млн. долл. США. Задачи консультантов будут также включать анализ рабочей документации и надзор за реализацией Планов управления окружающей средой (ПУОС), разработанных для каждого участка автодороги.

13. В ходе разработки Проекта Банк обсудил и согласовал с правительством и другими МФУ вопрос привлечения одного КУП для оказания Комитету автодорог содействия в плане управления и реализации программы развития коридора ЗЕ-ЗК. Деятельность КУП финансируется участвующими в программе МФУ из средств своих займов. Основной задачей КУП является контроль качества при управлении всеми контрактами, мониторинг выполнения защитных мер и контроль за работой инженеров по техническому надзору, привлеченных в рамках отдельных контрактов об оказании консалтинговых услуг. КУП отвечает за подготовку тендерной документации, отчетов об оценке заявок отчетов по контролю качества, а также других отчетов о ходе работ по всему коридору ЗЕ-ЗК. Помимо передачи опыта и знаний в ходе обучения и повседневной работы, взаимодействие КУП и Комитета автодорог позволит, как ожидается, ужесточить контроль за соблюдением графика реализации Проекта и гарантировать высокое качество выполняемых работ. Такое взаимодействие призвано обеспечить строгое соблюдение всех контрактных условий, в том числе требований в области охраны окружающей среды и социальной защиты.

14. **На начальных стадиях подготовки Проект предусматривал финансирование в виде двух отдельных фаз в рамках Адаптируемого программного займа (АПЗ), однако затем этот механизм был заменен на Специальный инвестиционный заем (СИЗ), что повлекло изменение требований в отношении природоохранных процедур.** В состав фазы 1 АПЗ должны были войти участки дорог, которые с точки зрения экологического воздействия подпадали под Категории В и по которым были подготовлены и опубликованы Процедура анализа экологической оценки (ПАЭО) и Концепция политики переселения (КПП). Предполагалось, что участки фазы 2 будут относиться к категории А, поскольку для них требовалось вынужденное переселение. Однако при проведении оценочной миссии Правительство обратилось с просьбой о предоставлении всей суммы Займа сразу, как это было сделано в отношении участков дороги, финансируемых другими МФУ. В результате предложенный финансовый инструмент (АПЗ) был заменен на СИЗ, поскольку это был единственный инструмент Банка, который соответствовал запросу Правительства. В связи с изменением инструмента кредитования с АПЗ на СИЗ на этапе оценки весь Проект в целом был переведен в экологическую категорию А, которая предполагает вынужденное переселение. Вследствие такого перевода ПАЭО стала недостаточной для соблюдения требований ОП (ОР) 4.01, в которой указано, что до проведения оценки необходимо подготовить, опубликовать и согласовать детальный отчет по Экологической оценке (ЭО), охватывающий все участки дороги по Проекту и включающий ПУОС по каждой конкретной площадке. В соответствии с ОП 4.12 для соблюдения этих требований необходимо подготовить и опубликовать План действий по переселению (ПДП) до проведения оценки, если на этом этапе можно определить всех затронутых лиц и все подлежащие выкупу земельные участки, в противном случае в качестве приемлемой формы инструмента переселения можно использовать подготовку КПП.

15. **В результате замены инструмента кредитования с АПЗ на СИЗ на этапе оценки высшему руководству Банка был направлен запрос на получение от Совета Исполнительных директоров разрешения не применять в отношении данного Проекта требование о разработке и опубликовании ЭО и ПДП до проведения оценки.** Запрос в адрес высшего руководства Банка от 6 сентября 2008⁵⁷ года был направлен на том основании, что отчет по ЭО и ПДП, приемлемые для Банка, будут выполнены до представления Проекта на рассмотрение Совета Исполнительных директоров. ПАЭО и КПП были изъяты из InfoShop, поскольку их публикация отменялась запросом на предоставление освобождения. Было согласовано, что отчеты по ЭО и КПП будут завершены до представления Проекта Совету, тогда как подготовка конкретных ПУОС и ПДП будет осуществляться в ходе реализации Проекта.

16. **По состоянию на август 2011 года работы по реализации Проекта ведутся, в основном, согласно планам.** В общей сложности заключен 21 договор на выполнение строительных работ в отношении 1065 км дороги, финансируемых в рамках данного Проекта (за исключением объезда села Темирлановка). Надзор за реализацией Проекта на регулярной основе осуществляется специальной междисциплинарной группой сотрудников Банка (в том числе два сотрудника, работающих в Казахстане). Банк с самого начала работ по Проекту выделил на осуществление надзора за его реализацией значительные средства – примерно в 2,5 раза больше, чем в среднем выделяется на надзор за реализацией проектов в Центральной Азии.

⁵⁷ Первоначальный запрос на освобождение был одобрен высшим руководством Банка 6 октября 2008 года, с внесением поправок 30 марта 2009 года. 30 апреля 2009 года Совет Исполнительных директоров утвердил освобождение от соблюдения требований и одновременно утвердил Проект.

IV. ОСОБЫЕ ВОПРОСЫ

17. **Это второй Запрос на проведение инспекции в отношении данного Проекта.** Первый Запрос касался другого участка коридора ЗЕ-ЗК, и основное внимание в нем было уделено предлагаемым изменениям проекта применительно к существующему объезду г. Туркестан в районе поселка Бирлик. Руководство Всемирного банка с удовлетворением отмечает, что в доработанный проект участка дороги в районе поселка Бирлик были внесены изменения, и, кроме того, Заемщик принял дополнительные меры по решению вопросов, поднятых местными жителями. Учитывая, что все основные вопросы, поднятые заявителями и вызывающие их обеспокоенность, были успешно решены и задокументированы в положительном ответе руководства, Инспекционный совет рекомендовал не проводить расследование.

18. **Руководство Всемирного банка считает, что претензии заявителей отражают проблемы, типичные для проектов подобного масштаба и сложности. Разрешение подобного рода проблем может занять много времени, и более того, в настоящее время предпринимаются усилия по удовлетворению всех поданных жалоб.** Отчеты о ходе реализации Проекта указывают на то, что Комитет автодорог на постоянной основе занимается решением возникающих вопросов в порядке, соответствующем местным законам и нормам, а также политике Банка. Необходимо отметить, что в настоящее время в Казахстане к решению таких вопросов, как выплата компенсации за экспроприированные земельные участки, подходят весьма осторожно и последовательно, что отчасти обусловлено опасениями относительно возможного расследования финансовой полицией действий и решений государственных органов⁵⁸ и выявления фактов нецелевого расходования государственных средств. Поэтому обычной практикой является передача сторонами всех жалоб и претензий на рассмотрение суда, при этом для завершения судопроизводства (с учетом апелляционных действий) может потребоваться несколько месяцев или лет.

19. **Несмотря на то, что в Запросе не упоминается вопрос о рассмотрении жалоб, руководство Всемирного банка считает необходимым отметить, что в рамках Проекта действует двухуровневый механизм рассмотрения жалоб.** Первый уровень представляет собой традиционно используемый в Казахстане процесс подачи Затронутыми проектом лицами жалоб или претензий в местные органы власти (акиматы), сотрудники которых обычно занимаются решением вопросов, связанных с правом собственности, оценкой имущества и выплатой компенсаций. В дополнение к этому в рамках Проекта предусмотрен второй уровень рассмотрения жалоб, в рамках которого координация соответствующих действий осуществляется специально назначенными сотрудниками, нанятыми консультантами по надзору за ходом работы на каждом участке дороги, финансируемом за счет средств Проекта. В обязанности указанных координаторов входит рассмотрение жалоб и претензий, связанных с деятельностью подрядчиков или любым ущербом, который может быть причинен в результате выполнения строительных работ в удаленных районах.

20. **На обоих уровнях осуществляется систематическая регистрация жалоб и претензий, а также мер, принятых по их урегулированию.** Комитет автодорог обязан через посредство КУП вести базу данных о всех жалобах и претензиях и докладывать о результатах их рассмотрения. В рамках Проекта ведется большая работа по доведению информации о процессе подачи и рассмотрения жалоб до сведения местных жителей. Распространяются брошюры, в которых излагается процедура подачи жалоб и приводится контактная информация, и представители Банка отметили наличие указанных брошюр в акиматах, которые они посетили в апреле 2011 года. В рамках усилий по совершенствованию

⁵⁸ Орган Республики Казахстан по борьбе с экономической и коррупционной преступностью (финансовая полиция).

работы механизма по рассмотрению жалоб КУП предоставили акиматам стандартные формы отчетности и приняли обязательство проводить на регулярной основе встречи с представителями акиматов и консультантами по надзору в целях повышения эффективности системы отчетности о полученных жалобах и принятых по ним мерах.

21. **Многие жалобы были успешно урегулированы, и в настоящее время ведется работа по дальнейшему совершенствованию системы учета жалоб и принятых по ним мер.** Что касается механизма рассмотрения жалоб *акиматом*, то в беседах со специалистами Банка представители *акимата* отметили, что местные проблемы, как правило по-прежнему решаются в рабочем порядке. Вопросы, не входящие в компетенцию *акимата*, обычно передаются либо в Комитет автодорог для рассмотрения на областном уровне, либо в суд для юридической экспертизы. Складывается впечатление, что и должностные лица и заявители мало заинтересованы в официальной регистрации жалоб, поскольку это противоречит отечественной практике. Учитывая, что основу механизма рассмотрения и урегулирования жалоб в рамках Проекта составляют координаторы по рассмотрению жалоб, назначенные консультантами по надзору, необходимо время чтобы второй механизм заработал в полную силу. Что касается претензий заявителей, то Руководство отмечает, что все они ранее направлялись в *акимат* и/или непосредственно КУП.

22. **Кроме того, при содействии Банка были созданы два дополнительных механизма рассмотрения жалоб, призванных повысить эффективность системы реагирования на возникающие проблемы в рамках Проекта.** В 2009 году для обсуждения выявленных проблем был создан Трехсторонний комитет, в состав которого входили Главный заявитель, как представитель НПО, Комитет автодорог и КУП. Несмотря на то, что на начальном (весьма коротком) этапе были достигнуты некоторые успехи, представитель НПО заявил о своем нежелании участвовать в работе Комитета, объяснив это тем, что его мнения не учитываются в должной мере. В ходе посещения представителями Банка мест проведения работ в апреле и августе 2011 года представитель НПО выразил согласие на участие в работе, предприняв попытку активизировать этот процесс. Впоследствии Банк инициировал процесс создания Многосторонней группы (MSG) для координирования действий МТК, НПО и МФУ с целью облегчить для НПО доступ к участию в мониторинге всех аспектов реализации проекта транзитного коридора ЗЕ-ЗК. В настоящее время ведутся переговоры о подписании Меморандума о взаимопонимании между Комитетом автодорог, КУП и НПО.

23. **Как и в случае с первым Запросом, Руководство намерено тщательно изучить все направленные в его адрес жалобы.** Принимая во внимание тот факт, что для интеграции существующих национальных механизмов рассмотрения жалоб и аналогичных механизмов, созданных в рамках Проекта, потребуется определенное время, Банк предпринимает, как указано выше, меры по упрощению процедур рассмотрения и урегулирования жалоб. Региональное руководство Банка, включая Офис Вице-президента по странам Европы и Центральной Азии, странового директора и руководителя сектора, неоднократно посещало проектные объекты и обращало внимание высокопоставленных государственных чиновников на то, какое значение имеет механизм оперативного и эффективного рассмотрения и урегулирования жалоб, а также строгое соблюдение соответствующих защитных положений Банка.

24. **Руководство обеспокоено тем, что многочисленные функции, которые Главный заявитель выполняет в связи с Проектом, способствуют предъявлению преждевременных жалоб и могут привести к возникновению конфликта интересов с его стороны.** В ходе реализации Проекта Главный заявитель по собственной инициативе активно занимается сбором индивидуальных претензий и направляет их сотрудникам по

рассмотрению претензий в рамках Проекта и напрямую в Банк. Руководство отмечает ту роль, которую Главный заявитель играет в информировании Банка и Комитета автодорог о потенциальных проблемах, несмотря на то, что большинство таких проблем уже известны и находятся на стадии урегулирования. Тем не менее, Руководство испытывает все большую обеспокоенность, связанную с двумя аспектами деятельности Главного заявителя: во-первых, действия Главного заявителя приводят к обострению этих проблем и предполагают негативный результат еще до того, как были в полном объеме приняты меры по их решению; во-вторых, другая деятельность Главного заявителя в связи с Проектом может привести к недоразумениям или даже конфликту интересов применительно к этому лицу. Руководство отмечает тот факт, что Главный заявитель выступал в качестве консультанта проектировщиков автодороги, нанятых Комитетом автодорог, и отвечал за организацию общественных консультаций по разделу ОВОС проекта участка в объезд села Темирлановка, согласование данного документа с соответствующими органами и выполнение других административных функций от имени проектировщиков автодороги.

V. ОТВЕТ РУКОВОДСТВА

25. По мнению Руководства, **Запрос на проведение инспекции основан на предполагаемых негативных последствиях ведущихся работ и необоснованном утверждении о том, что для решения вопросов, поднятых Заявителями, не предпринимается никаких действий. Все вопросы, изложенные в Запросе, в настоящее время находятся в процессе урегулирования посредством соответствующих механизмов, таких как механизм рассмотрения и урегулирования жалоб в рамках Проекта, местные суды, акиматы, Комитет автодорог и Банк, соответственно.** По мнению Руководства, указанные проблемы нередко возникают при реализации проектов подобного масштаба и сложности, и одной из задач Проекта является их обнаружение и решение по мере их возникновения в ходе реализации Проекта. Некоторые вопросы аналогичны тем, которые были успешно решены в рамках первого Запроса на проведение инспекции применительно к данному Проекту. Учитывая вышеизложенное, Руководство считает, что Банком и/или Комитетом автодорог уже принимаются необходимые меры для решения всех вопросов, поднятых в Запросе.

26. **Руководство отмечает, что Проект предусматривает модернизацию 1065 километров автодорог, причем реализация Проекта будет происходить в самых разных юрисдикциях.** При выполнении подобных проектов, сопряженных со значительными техническими и административными трудностями, проблемы, связанные с планированием или реализацией, могут неожиданно возникнуть в любой момент и в любом месте, как в случае с данным Запросом. Руководство признает, что если бы вопросы, поднятые Заявителями, были проигнорированы, могли бы иметь место негативные последствия. Однако в контексте данного Проекта Банк и Комитет автодорог признали существование проблем, на которые указывают Заявители, и принимают меры по их решению с использованием соответствующих механизмов. Некоторые из вопросов, поднятых Заявителями, имеют отношение к ведущимся в настоящее время работам по перепроектированию. Например, изменения в проекте участка в объезд села Темирлановка и участка дороги в микрорайоне Ынтымак вносятся в ответ на вопросы, поднятые местными жителями ранее.

27. **Руководство отмечает, что Комитет автодорог, действуя от имени Заемщика, ведет активную работу с Заявителями по решению поднятых ими вопросов.** К настоящему времени Комитет автодорог накопил большой опыт успешного урегулирования жалоб, о чем свидетельствует ряд мер по пересмотру проектов строительства отдельных участков автодороги, принятых после консультаций с местными жителями. Руководство

признает важность оказания содействия Комитету автодорог и дальнейшего наращивания его потенциала в области управления проектами в соответствии с политикой и процедурами Банка. В рамках оказания такого содействия Банк осуществляет тщательный контроль и надзор за реализацией Проекта (информация о посещении проектных объектов и организации надзорных миссий приведена в приложении 2). Постоянно предпринимаются усилия по совершенствованию официальной системы учета поступивших жалоб и принятых по ним мер в рамках механизма рассмотрения и урегулирования жалоб, связанных с реализацией Проекта. Например, для унификации процедуры учета жалоб КУП разработал и распространяет типовые формы отчетности. Такие формы должны использоваться как координаторами по работе с жалобами, так и *акиматами*. В настоящее время местные жители по-прежнему предпочитают обращаться с жалобами в *акимат*, поскольку такой способ является для них более простым и знакомым. Руководство считает, что Банк и Комитет автодорог предпринимают последовательные и адекватные усилия для выявления и решения вопросов, связанных с планированием и выполнением работ по Проекту, включая готовность к встречам с лицами, чьи интересы затронуты Проектом, и другими заинтересованными сторонами, и продемонстрировали решимость обеспечивать соблюдение требований, касающихся политики и процедур Банка.

28. Что касается вопросов, связанных с дорожным проектированием, Руководство подтверждает, что в соответствии с политикой Банка проекты не будут утверждаться и строительные работы не начнутся до завершения разработки всех проектов и планов на основе всестороннего и надлежащего рассмотрения соответствующих вопросов, в том числе в ходе конструктивных консультаций с местными жителями и другими заинтересованными лицами, а также до утверждения Банком всей необходимой документации. Руководство по-прежнему намерено обеспечивать соблюдение Комитетом автодорог своих обязательств по предотвращению или минимизации ущерба, который был или может быть причинен в ходе реализации Проекта.

29. В своем ответе основное внимание Руководство уделило четырем ключевым вопросам, поднятым Заявителями:

- A. Жалоба жителя Туркестанского района, который утверждает, что упущения со стороны Банка могут привести к тому, что он не получит надлежащую компенсацию за активы и инвестиции, утраченные в связи с выкупом земельного участка.
- B. Жалоба, связанная с тем, что строительство проектируемой автодороги через густонаселенный микрорайон Ынтымак нанесет экологический вред и станет угрозой для безопасности местных жителей.
- C. Жалоба Заявителей в отношении того, что их замечания по предварительному варианту раздела "Оценка влияния на окружающую среду" (ОВОС) по проекту участка в объезд села Темирлановка не были приняты во внимание и что нынешний вариант ОВОС не в полной мере оценивает экологические последствия проектируемого объезда.
- D. Жалоба, связанная с тем, что в Сайрамском районе подрядчик приступил в работе на земельных участках, в отношении которых еще не был установлен размер компенсации для владельцев и арендаторов.

А. ЖАЛОБА ЗАТРОНУТОГО ЛИЦА, ПРОЖИВАЮЩЕГО В ТУРКЕСТАНСКОМ РАЙОНЕ

30. Данная жалоба касается земельного участка, на котором Заявитель построил коммерческий объект и который может стать предметом выкупа земли. Заявитель желает получить компенсацию за предполагаемую прибыль от коммерческих операций, а также за затраты на строительство автостоянки. В настоящее время ведутся споры относительно размера земельного участка, принадлежащего Заявителю, а также о том, препятствовали ли местные органы власти началу коммерческой деятельности. Указанные споры рассматриваются в рамках трех судебных дел, и еще одно дело готовится к рассмотрению.

31. Руководство считает необходимым отметить, что Заявитель включен в существующий ПДП в качестве потенциального лица, чьи интересы затронуты Проектом, и что указанный План предусматривает выплату ему компенсации, размер которой будет определен на основании окончательного решения в отношении размеров собственности заявителя и площади участка земли, необходимого для целей реализации Проекта. В настоящее время вопросы, связанные с правом собственности заявителя на земельный участок, включая вопрос о фактическом размере данного участка, находятся на рассмотрении суда по гражданским делам в Казахстане. По итогам судебных разбирательств суд выносил решения по данному делу в октябре 2010 года, феврале и апреле 2011 года, при этом апелляционный процесс еще не закончен. В соответствии с политикой Банка Заявитель будет иметь право на получение компенсации или содействия в рамках ПДП. Размер компенсации будет зависеть от результатов судебного разбирательства и окончательных проектных решений. Банк проинформировал *акимат* Туркестанского района и Комитет автодорог о том, что работы, затрагивающие указанную собственность, могут быть начаты только после решения данного вопроса.

32. Южно-Казахстанский областной департамент Комитета автодорог в настоящее время рассматривает вопрос о том, можно ли уменьшить негативное воздействие на собственность Заявителя за счет внесения незначительных изменений в проект дороги. Исходя из результатов посещения проектного объекта в августе 2011 года и переговоров с Заявителем, Банк пришел к выводу, что даже после внесения предлагаемых изменений в проект дорожные работы все-таки окажут некоторое негативное воздействие, вследствие чего потребуются выплаты соответствующей компенсации. Комитет автодорог принимает участие в поиске решения данной проблемы, причем в обсуждении данного вопроса вместе с Заявителем и представителями *акимата* участвуют высокопоставленные должностные лица Проекта. Банк также проинформировал Комитет автодорог о том, что размер компенсации, полагающейся заявителю, необходимо будет подвергнуть переоценке исходя из фактического ущерба, который может быть причинен, с учетом инфляции, которая могла иметь место с момента проведения первоначальной оценки (что является общепринятой практикой в стране).

В. ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПЕРЕПРОЕКТИРОВАНИЕМ ДОРОГИ В МИКРОРАЙОНЕ ЫНТЫМАК

33. В жалобе Заявителей утверждается, что запланированная модернизация (расширение с двух до четырех полос) пятикилометрового участка дороги, проходящего в густонаселенном микрорайоне, приведет к повышению уровня шума и создаст угрозу безопасности для населения. Заявители предлагают конкретные защитные меры, включая сооружение шумозащитного экрана и заграждений из декоративных растений на трассе в пределах микрорайона Ынтымак.

34. Руководство отмечает, что в настоящее время в проект вносятся изменения,

обусловленные обращением местных жителей в Комитет автодорог. Первоначальный проект разрабатывался исходя из стремления свести к минимуму площадь землеотвода и масштаб переселения жителей в густонаселенном районе. Банк и Комитет автодорог продолжают принимать активное участие в решении вопросов, поднятых местными жителями. В ходе недавнего (в августе 2011 года) посещения проектного объекта представители Банка установили, что в связи с ограниченностью пространства и узостью коридора прохождения трассы вероятность того, что перепроектирование позволит обеспечить соблюдение требований стандартов проектирования городских автодорог и будет соответствовать ожиданиям местных жителей, весьма невелика. Банк внес предложения, касающиеся возможных мер по снижению или уменьшению экологических рисков, однако в настоящее время Банк не может с уверенностью утверждать, что соответствующий проект можно выполнить без дополнительного выкупа земельных участков и переселения жителей.

35. По итогам встреч с местными жителями и Главным заявителем, представители Банка пришли к выводу, что проблемы, вызывающие беспокойство местных жителей, во многом связаны с ходом предлагаемого перепроектирования. Руководство отмечает тот факт, что первые консультации по обсуждению предварительного проекта модернизации этого участка автодороги проводились в июле 2009 года, при этом каких-либо замечаний по проекту высказано не было. Тем не менее, в ходе последующих обсуждений рабочего проекта с местными жителями, проведенных проектировщиками в марте 2011 года в присутствии Главного заявителя и высших должностных лиц Комитета автодорог, были подняты вопросы, касающиеся рабочего проекта, которые вызвали беспокойство местного населения. После этого в июне 2011 года первоначальный проект был изучен КУП, который рекомендовал внести в проект изменения, предполагающие сужение коридора трассы автодороги. КУП также рекомендовал провести анализ последствий внесения указанных изменений. Комитет автодорог согласился с рекомендациями КУП и поручил проектной организации подготовить новый проект с учетом указанных замечаний. Как только черновой вариант нового проекта будет готов, Банк обеспечит проведение соответствующих общественных консультаций.

36. Банк напомнил Комитету автодорог о необходимости подготовки обновленного, привязанного к местности ПУОС и соответствующего ПДП (в случае, если возникнет необходимость дополнительного землеотвода) на основании окончательного проекта. Банк даст согласие на начало дорожных работ только после того, как рассмотрит и утвердит всю документацию.

С. ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОТЧЕТОМ ОВОС ПО ПРОЕКТУ ОБЪЕЗДА СЕЛА ТЕМИРЛАНОВКА

37. Заявители утверждают, что организации, занимающиеся реализацией Проекта, не обеспечили соблюдение процедур проведения общественных консультаций по предлагаемому проекту объезда села Темирлановка и что отчет ОВОС не дает надлежащей оценки воздействия предлагаемого проекта объезда на окружающую среду. По мнению Заявителей, в настоящее время имеет место нарушение требований по проведению консультаций по экологическим вопросам, содержащихся в Операционной политике Банка ОР 4.01, национальных нормативных документах и Орхусской конвенции. Заявители утверждают, что имело место нарушение национального законодательства, а именно тот факт, что замечания по ОВОС, высказанные в ходе общественных консультаций, не были зарегистрированы и проанализированы и что результаты такого анализа не были представлены. Заявители отметили, что согласно положениям ОР 4.01, при проведении ОВОС Заемщик обязан провести консультации с затронутыми лицами и НПО и учесть их замечания.

38. Руководство отметило, что предлагаемый проект объезда села Темирлановка был разработан по итогам проведенных в январе 2009 года обсуждений в местными жителями первоначального проекта, предполагающего строительство автомобильной эстакады длиной 2,3 км в центре населенного пункта. Местные жители отвергли план строительства эстакады, и после последующих общественных консультаций вариант объезда был принят в качестве альтернативного. В 2010 году Комитет автодорог присудил консультанту по проектированию контракт на разработку проекта объезда. Разработка проекта потребовала подготовки раздела ОВОС и ПДП применительно к объезду.

39. Заявители утверждают, что в отчете ОВОС не освещен целый ряд конкретных экологических аспектов, которые могут иметь значение при строительстве объездной дороги в предлагаемом месте. Банк согласился с этим утверждением и представил ряд замечаний по двум последующим версиям раздела ОВОС. В частности, Банк указал на то, что нынешняя версия раздела ОВОС носит преимущественно общий характер и в ней отсутствует описание и анализ местных условий и особенностей.

40. Руководство согласно с тем, что эффективные и своевременные общественные консультации имеют большое значение. Тем не менее, для того, чтобы слушания прошли в конструктивном ключе, документ должен быть достаточно проработан. Существующий раздел ОВОС не утвержден Банком и, по мнению Банка, не отвечает требуемым стандартам консультационной деятельности и раскрытия информации. В апреле 2011 года Банк официально уведомил Заемщика о том, что проект раздела ОВОС является неприемлемым по форме и содержанию, и указал на то, что подготовка удовлетворительного раздела ОВОС и ПУОС для новой объездной автодороги и проведение по ним общественных консультаций (и завершение разработки ПДП для указанного участка проведения работ) в соответствии с ОР 4.01, а также национальными нормативными документами и Орхусской конвенцией, по-прежнему остается необходимым условием для окончания проектирования и начала строительных работ. После доработки и повышения качества раздела ОВОС до уровня, приемлемого для Банка, данные документы будут направлены представителям общественности для проведения консультаций. Банк продолжит оказывать Комитету автодорог содействие в подготовке отвечающего требованиям раздела ОВОС.

41. Руководство также отмечает тот факт, что нормы ОР 4.04 не были применены при проведении экспертизы Проекта, поскольку в разделе ОВОС утверждалось, что в строительство не окажет сколь бы то ни было существенного воздействия на естественные среды обитания. Руководство полагает необходимым отметить, что объезд села Темирлановка не был включен в первоначальный проект и был разработан в рамках внесенных в проект изменений, обусловленных замечаниями, высказанными местными жителями в отношении предполагаемой первоначальным проектом эстакады. Нормы ОР 4.04 будут применены только в том случае, если в отчете ОВОС для объезда села Темирлановка (после завершения его подготовки) будет указано, что внесение изменений в проект может оказать негативное воздействие на естественные среды обитания. Тем не менее, согласно предварительной оценке, проведенной Банком на основании информации, собранной в ходе посещения районов выполнения работ в августе 2011 года, предлагаемое место строительства объезда находится в непосредственной близости от районного центра, а состояние реки и прилегающих к ней земель уже значительно ухудшилось в результате деятельности человека. Таким образом, затронутую местность вряд ли можно отнести к естественным средам обитания, что ставит под вопрос применимость ОР 4.04. Это будет подтверждено при ведущейся в настоящее время разработке отчета ОВОС.

D. ЖАЛОБЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫМ НАЧАЛОМ РАБОТ В САЙРАМСКОМ РАЙОНЕ

42. Заявители утверждают, что весной 2011 года подрядчик начал работы на двух земельных участках, в отношении которых еще не было достигнуто соглашение о размере компенсации и не выплачены соответствующие суммы в связи с приобретением земель для целей реализации Проекта. По мнению заявителей, это является нарушением ОР 4.12 "Вынужденное переселение".

43. После получения Банком указанной информации в августе 2011 года сотрудники Банка выехали на место, чтобы разобраться в ситуации. В ходе поездки представителям банка сообщили, что один из подрядчиков разместил оборудование и приступил к работам на земельных участках, являющихся частной собственностью, условия компенсации за отчуждение которых являлись на тот момент предметом спора и компенсация за которые еще не была выплачена. Комитет автодорог сообщил представителям Банка, что подрядчик получил ошибочную информацию о возможности приступить к работе на указанных земельных участках. После получения жалоб от арендаторов земель, подрядчик немедленно остановил все работы. Представителей Банка проинформировали, что инцидент продолжался лишь один день, а вся работа сводилась к выравниванию площадки и снятию верхнего слоя почвы.

44. Руководство Всемирного банка отмечает работу, проведенную Комитетом автодорог с затронутыми домохозяйствам с целью достижения соглашения о выплате компенсации. 31 августа 2011 года Комитет автодорог уведомил Банк о том, что указанное соглашение было достигнуто с семьей из восьми затронутых землепользователей, а одно дело пока не урегулировано.

45. Банк разъяснил Комитету автодорог, что оставшиеся вопросы необходимо разрешить до того, как будет возможно продолжать работы на участке земли, в отношении которого размер компенсации оспаривается. В ходе посещения объекта представителями Банка в августе 2011 года было подтверждено, что на участке, вопрос о компенсации за который еще не решен, никаких работ не ведется.

46. Руководство также отмечает, что заявители ничего не сообщают о причинении подрядчиком какого-либо существенного ущерба, а также не предлагают каких-либо конкретных мер по исправлению ситуации. Банк продолжает принимать меры по получению информации о каком-либо существенном ущербе, который мог быть нанесен в ходе указанных событий. В отсутствие каких-либо конкретных жалоб и информации, подтверждающей нанесение ощутимого ущерба, не требуется, по мнению Руководства, принятия каких-либо дальнейших действий в отношении данного инцидента.

VI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

47. **Жалобы заявителей и подробные ответы Руководства на них приведены в приложении 1. По мнению Руководства, Банк с пониманием отнесся ко всем поднятым вопросам и принял все разумные меры для обеспечения применения своих принципов политики и процедур в рамках Проекта. Учитывая вышеизложенное, Руководство полагает, что права или интересы заявителей не были и не будут ущемлены в результате несоблюдения Банком своих принципов политики и процедур. Руководство продолжит контролировать все аспекты реализации Проекта, включая вопросы, поднятые заявителями, для обеспечения неукоснительного соблюдения процедур Банка.**

**Приложение 1
Претензии и ответы на них**

№	Претензия	Ответ
1.	<p>Нам может быть причинен ущерб в результате недостатков или упущений Всемирного Банка в ходе реализации Проекта развития автомобильных дорог "Юг–Запад": Международный транзитный коридор "Западная Европа – Западный Китай" (ЦАРЭС – 1В и 6В)", (Заем МБРР № 7681-KZ) (Проект коридора), осуществляемого в Республике Казахстан.</p> <p>Проектным решением участок проектируемой дороги по городу Туркестан намечен по существующей объездной трассе. На пересечении улиц М. Шокая и Ж. Кармена вдоль проектируемой трассы расположен земельный участок, принадлежащий гражданину [Заявитель] на праве частной собственности. На данном земельном участке построено коммерческий объект – магазин по продаже строительных материалов. В строительство этого объекта владелец инвестировал весь свой семейный капитал, денежные средства, взятые займы у близких знакомых и коллег по бизнесу, а также банковский кредит в размере 45 тыс. долл. США с процентной ставкой 3 тыс. долл. США в год. Уведомление о начале реализации проекта реконструкции автодороги Западная Европа – Западный Китай [Заявитель] получил именно в тот момент, когда он закончил строительство объекта, но не смог начать его эксплуатацию и получение планируемого дохода. В связи с этим он стал неплатежеспособным кредитором, его задолженность по всем полученным займам увеличивается с каждым месяцем. Таким образом, необходимо на основании имеющихся финансовых документов подсчитать сумму упущенной выгоды от вышеуказанного коммерческого объекта. Кроме того, на общественной земле оборудована благоустроенная автостоянка для посетителей объекта. Необходимо компенсировать и эти расходы. Решением коллегии по гражданским делам Южно-Казахстанского областного суда по кассационной жалобе [Заявителя] коммерческий объект узаконен. Однако Туркестанская городская администрация отказала [Заявителю] в выдаче правоустанавливающих документов по принятию магазина в эксплуатацию. Более того, свой отказ представители местного органа государственной власти не оформили в письменном виде, лишив таким образом [Заявителя] возможности обратиться в суд с иском о признании действия чиновников. В то же время они, злоупотребляя своими полномочиями, неоднократно пытались снести оборудованную автостоянку перед магазином силами строительно-подрядной организации "DENA RAHSAZ CONSTRUCTION Co.", с которой правительством Республики Казахстан заключен контракт по участку автодороги 2057 км–2111 км от границы Российской Федерации (на Самару) до Шымкента.</p> <p>Налицо явное нарушение Операционной политики Банка "Вынужденное переселение", Документа по политике переселения и законодательства Республики Казахстан.</p>	<p>В базе данных системы рассмотрения жалоб г. Туркестан зарегистрирована жалоба Заявителя, который утверждает, что в 2008 году он получил право на использование участка земли для коммерческих целей и построил на данном участке коммерческий объект. Он все еще не получил никакой компенсации, поскольку законность его права собственности была оспорена районным акиматом. Заявитель обратился в суд. Согласно последней имеющейся у Банка информации суд еще не принял решения по вопросам, касающимся Заявителя.</p> <p>Учитывая неясность ситуации, Заявитель утверждает, что он не может начать коммерческую деятельность, в результате чего его коммерческий объект простаивает. Несмотря на то, что судебное рассмотрение продолжается, Заявителю, судя по всему, сообщили, что его иск о выплате компенсации будет удовлетворен в соответствии с законодательством Казахстана, если он сможет получить в акимате документы, подтверждающие его права на пользование землей.</p> <p>В соответствии с положениями политики Банка Заявитель является лицом, интересы которого затрагиваются в результате реализации Проекта, и согласно таблицам данных ПДП ему должна быть выплачена компенсация.</p> <p>Представителей Банка проинформировали о том, что Комитет автодорог подготовит и рассмотрит возможные варианты изменения проекта. Принимая во внимание информацию, полученную при посещении места проведения работ в августе 2011 года и от Заявителя, Банк пришел к выводу, что предлагаемые изменения проекта в границах существующего землеотвода, скорее всего, создадут проблемы, связанные с обеспечением безопасного проживания, парковкой и доступом, которые потребуют тщательного изучения. В любом случае, выплата компенсации по-прежнему будет необходима для покрытия убытков, связанных с утратой активов и земли, которые будут находиться в зоне землеотвода.</p> <p>Банк рекомендовал Комитету автодорог напрямую вступить в дело с целью обеспечить, чтобы окончательный вариант проекта предполагал принятие соответствующих мер, направленных на обеспечение безопасности проживания и доступа, и чтобы Заявителю была выплачена в полном объеме компенсация за изымаемую землю и собственность.</p> <p>В ходе посещения места проведения работ в августе 2011 года сотрудники Банка также встретились с представителями подрядчика и группы по осуществлению надзора. Каких-либо доказательств того, что на принадлежащем Заявителю земельном участке начаты работы нет. Представители подрядчика и группы по осуществлению надзора заверили, что до получения соответствующего уведомления никакие строительные работы, затрагивающие объекты собственности, проводиться не будут.</p>

№	Претензия	Ответ
2.	<p>Следующая проблема касается Проекта реконструкции автомобильной дороги от границы с Российской Федерацией (на Самару) до Шымкента на участке 2231 км–2260 км. 30 июля 2009 года на совещании по вопросам реализации проекта "Западная Европа – Западный Китай" по Южно-Казахстанской области с участием представителей Всемирного Банка, Акимата области, Комитета автодорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, областного Комитета автодорог, заинтересованной общественности, проектных и землеустроительных организаций и других заинтересованных сторон в числе прочих поднимался нижеследующий вопрос:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проектировщик утверждает, что выполненные расчеты в местах расположения застройки с учетом наличия ограждений высотой 2–3 метра, выполняющих роль защитных экранов, позволяют установить, что концентрация токсичных веществ, содержащихся в выхлопных газах (оксидов углерода, углеводородов, сажи, соединений свинца в воздухе), находится в пределах допустимых стандартов на расстоянии 35–40 метров от ближайшей полосы движения и не будет оказывать отрицательного воздействия на окружающую среду. На самом деле, в микрорайоне Ынтымак, расположенном вдоль трассы на расстоянии 5 км, расстояние между линиями застройки противоположных жилых домов в самой широкой части дороги составляет 54,7 метров. При проектируемой ширине проезжей части 15 метров на каждую сторону дороги до линии застройки остается максимум 20 метров вместо 35–40 метров, как утверждает проектировщик. • Утверждение проектировщика о том, что расстояние от проектируемой автодороги до населенного пункта Ынтымак составляет 40 метров, не соответствует действительности, оно равно 15–20 метрам. • По утверждению проектировщика уровень шума не будет оказывать негативного воздействия на условия проживания населения поселка Ынтымак, при условии установки ограждений на расстоянии 10 метров от дороги; следовательно, ограждения должны быть установлены на расстоянии 5 метров от линии застройки жилых домов. • Как утверждает проектировщик, существующие лесополосы вдоль реконструируемой автодороги расположены на расстоянии 30–40 метров от оси полосы движения, тогда как требуемая ширина полосы отчуждения под реконструкцию автодороги составляет от 16 до 28 метров от оси дороги. Следовательно, при реконструкции автодороги существующие лесополосы вырубке не подлежат. На самом деле, в поселке Ынтымак по обочине существующей автодороги расположены деревья, которые будут вырублены в ходе реализации проекта. <p>Мы поставили вопрос общего характера: насколько это соответствует стандартам</p>	<p>Руководство считает необходимым отметить, что в настоящее время в проект вносятся изменения, обусловленные обращением жителей микрорайона Ынтымак в Комитет автодорог. Первоначальный проект разрабатывался исходя, в частности, из стремления свести к минимуму площадь землеотвода и объем мероприятий по переселению в густонаселенном районе.</p> <p>Руководство осведомлено о проблемах, связанных с ограниченностью места для строительства, и технических трудностях, с которыми сопряжено проектирование участка автодороги, проходящего через микрорайон Ынтымак, являющийся пригородом Шымкента. Местные жители высказали вполне обоснованную обеспокоенность, связанную со строительством четырехполосной автодороги в соответствии с первоначальным проектом.</p> <p>Руководство считает необходимым отметить, что в проект указанного участка автодороги в настоящее время вносятся изменения по итогам совещаний с участием представителей Комитета автодорог, проектной организации и консультантов по управлению проектом (КУП), обязанностью которых является анализ проектных решений и проведение консультаций с местным населением. Представители Банка, выезжавшие на место проведения работ, пришли к выводу о том, что реализация проекта в его первоначальном виде оказала бы в той или иной форме существенное негативное воздействие на жизнь и хозяйственную деятельность местных жителей, проживающих вдоль пятикилометрового участка автодороги, проходящего через микрорайон Ынтымак.</p> <p>Руководство отмечает тот факт, что Банк и органы государственной власти с пониманием отнеслись к проблемам местных жителей, и Комитет автодорог в настоящее время изучает альтернативные варианты проекта строительства участка автодороги через Ынтымак. Комитет автодорог в настоящее время предполагает уменьшить ширину полос четырехполосной дороги с тем, чтобы увеличить расстояние между линией застройки и проезжей частью.</p> <p>В августе 2011 года представители Банка посетили место проведения работ, обсудили новый вариант проекта данного участка дороги и предложили Комитету автодорог снова встретиться с местными жителями для обсуждения и корректировки нового проекта перед его окончательным утверждением. В ходе обследования места проведения работ представители Банка обнаружили, что, в связи с ограниченностью пространства и узостью коридора прохождения трассы, вероятность того, что перепроектирование позволит обеспечить соблюдение стандартов проектирования городских автодорог и удовлетворение требований местных жителей, весьма невелика. Банк внес предложения, касающиеся возможных мер по снижению или уменьшению экологических рисков, однако в настоящее время Банк не может с уверенностью утверждать, что удовлетворение соответствующих требований к проекту может быть обеспечено без дополнительного землеотвода и переселения населения.</p> <p>Необходимо отметить, что строительство участка дороги через микрорайон Ынтымак не относится к</p>

№	Претензия	Ответ
	<p>экологической безопасности?</p> <p>В своем ответе заместитель Председателя Комитета автодорог Н. Б. УМИРБАЕВ сообщил, что заинтересованная общественность может подать свои замечания после заключения контрактов со строительно-подрядными организациями. В Технических спецификациях контрактов эти замечания будут учтены и включены в задания подрядным организациям, если они обоснованы. В отношении микрорайона Ынтымак, как сказал Н. Б. УМИРБАЕВ, можно рекомендовать меры по обеспечению соблюдения экологических требований.</p> <p>Эту проблему мы поднимали перед Шу-Таласским Комитетом по окружающей среде Министерства охраны окружающей среды Республики Казахстан в сентябре 2009 года.</p> <p>В начале июня 2011 года мы получили Технические спецификации по данному участку из офиса Консультанта по управлению проектом (КУП) и из Комитета автодорог. При изучении данного документа мы выяснили, что рекомендации проектировщика, изложенные в отчете ОВОС, по строительству шумозащитного экрана и посадки декоративных лесонасаждений с полным техническим описанием не учтены.</p> <p>На основании вышеизложенного, мы настаиваем на внесении в Технические спецификации контракта компании "Kukdong Engineering & Construction Co. Ltd" изменений, связанных с выполнением требований и стандартов экологической безопасности Всемирного банка и экологического законодательства Республики Казахстан, а именно:</p> <p>1) оборудование шумозащитного экрана на 2255–2258 км проектируемой автодороги по обеим сторонам улицы в пределах микрорайона Ынтымак;</p> <p>2) посадка декоративных лесонасаждений на 2255–2260 км проектируемой автодороги.</p> <p>Налицо явное нарушение Операционной политики Всемирного банка ОР 4.01 "Экологическая оценка".</p>	<p>первоочередным задачам, поэтому еще есть время для корректировки нового проекта по итогам его обсуждения с местными жителями с тем, чтобы обеспечить его соответствие как требованиям пользователей автодороги (более высокая пропускная способность, безопасность движения и т.д.), так и пожеланиям местных жителей в части сведения к минимуму возможного негативного воздействия. Банк обратился к Комитету автодорог с просьбой составить перечень проектных решений, касающихся защиты от шума, парковки/доступа для целей ведения хозяйственной деятельности и озеленения, и представить его общественности в контексте продолжающегося диалога между местными жителями и проектными организациями. После того, как черновой вариант нового проекта будет готов, Банк обеспечит проведение консультаций по данному вопросу.</p> <p>Банк считает необходимым ответить, что независимо от того, какое техническое решение будет принято, интенсивность движения на данном участке дороги существенно уменьшится после завершения строительства северно-восточного объезда г. Шымкент (также финансируемого в рамках Проекта) и его ввода в эксплуатацию (примерно через 2 года). Дорога станет безопаснее, поскольку транзитный транспорт будет направлен по объездному пути, и дорога, проходящая через Ынтымак, будет использоваться в основном местным транспортом (двигающимся с меньшей скоростью и состоящим, в среднем, из более легких автомашин).</p>
3.	<p>Что касается третьего вопроса, то в соответствии с условиями Соглашения о займе, подписанного между Республикой Казахстан и Международным банком реконструкции и развития 13 июня 2009 года и ратифицированного Законом Республики Казахстан от 10 июля 2009 года № 172-4, Заемщик реализует Проект коридора в Южно-Казахстанской области через посредство Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан с помощью Консультанта по управлению проектом канадской компанией "SNC Lavalin".</p> <p>В октябре 2010 года в Южно-Казахстанское областное Управление природных ресурсов и природопользования (далее – Эксперт) Шу-Таласского Департамента охраны окружающей среды (ООС) Министерства ООС Республики Казахстан направлен отчет ОВОС Товарищества с ограниченной ответственностью (ТОО) "ГрадСтройЭкоПроект" (далее – Эколог) по</p>	<p>Руководство считает необходимым отметить, что предлагаемый проект объезда села Темирлановка был разработан по итогам проведенных в январе 2009 года консультаций с местными жителями по первоначальному проекту, предполагающему строительство автомобильной эстакады длиной 2,3 км в центре населенного пункта. Местные жители отвергли план строительства эстакады, и в ходе последующих консультаций с общественностью вариант объездной дороги был принят в качестве альтернативного. В 2010 году Комитет автодорог заключил контракт с консультантом по проектированию на разработку проекта объезда. Разработка проекта предполагала подготовку ОВОС и ПДП применительно к объезду.</p> <p>В апреле 2011 года Банк рассмотрел текущую версию проекта ОВОС и признал ее неприемлемой, после чего Заемщик предложил консультанту доработать указанный документ, который был повторно представлен Банку в июле 2011 года. В августе</p>

№	Претензия	Ответ
	<p>проекту "Объезд села Темирлановка" для вынесения заключения государственной экологической экспертизы.</p> <p>Данный отчет не соответствует требованиям Инструкции по проведению оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду при разработке предплановой, плановой, предпроектной и проектной документации, утвержденной Приказом Министерства ООС Республики Казахстан от 28 июня 2007 года № 204-п, и стандартам Операционной политики Всемирного банка ОР 4.01, Операционная политика по "Экологической Оценке", от января 1999.</p> <p>В связи с этим, представителями "НАИР" [два Заявителя] Эксперту в октябре 2010 года были направлены Замечания к отчету ОВОС с предложением вернуть отчет Экологу для проведения повторных исследований и оценки воздействия на окружающую среду проекта "Объезд села Темирлановка" с соблюдением всех требований и стандартов Всемирного банка и законодательства Республики Казахстан.</p> <p>В дальнейшем уполномоченный орган в лице областного Комитета автодорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан не выполнил требований Инструкции по учету общественного мнения по проекту ОВОС, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> • не подтвердил регистрации писем с Замечаниями представителей "НАИР"; • не проанализировал поступившие от общественности замечания и предложения; • не оформил соответствующий протокол; • не изложил свои комментарии по предложениям общественности. <p>В свою очередь Эксперт дал неудовлетворительный ответ (№ 08/4778 от 7 декабря 2010 года) на наше письмо от 25 ноября 2010 года, высланное Эксперту по электронной почте:</p> <p>"Материалы по рабочему проекту строительства участка автомобильной дороги "Объезд села Темирлановка" находятся на рассмотрении государственной экологической экспертизы, и согласно статье 50 Экологического кодекса Республики Казахстан срок рассмотрения экологической экспертной группой не должен составлять 3 месяца с момента подачи заявки. Также доводим до Вашего сведения, что согласно статье 53 Экологического кодекса Республики Казахстан, статье 9 Закона Республики Казахстан "О государственной службе" и Указу о государственной службе государственные служащие, являющиеся экспертами государственной экологической экспертизы, обеспечивают сохранность материалов, не допуская разглашения вверенных им сведений, и выполняют приказы и распоряжения руководителей, а также решения и указания вышестоящих органов в пределах своих полномочий".</p> <p>Данным заявлением мы констатируем факт нарушения права "НАИР" на участие в процессе</p>	<p>2011 года представители Банка, inspectирующие места проведения работ, изучили доработанный вариант ОВОС и пришли к выводу, что он по-прежнему неприемлем. В ходе указанной инспекции 17 августа 2011 года район строительства предполагаемого объезда посетили представители Эколога. Дополнительные замечания Банка по пересмотренному варианту ОВОС были направлены Заемщику 18 августа 2011 года.</p> <p>Руководство отмечает, что отчет ОВОС в его текущем виде не готов для обнародования. Проект отчета ОВОС по-прежнему не отвечает требованиям Банка и поэтому находится в доработке. Банк согласен с критическими замечаниями Заявителей относительно низкого качества отчета ОВОС, о чем было прямо и недвусмысленно заявлено Заемщику. В августе 2011 года при посещении места проведения работ представители Банка выдали Комитету автодорог четкие рекомендации и руководящие указания касательно улучшения отчета ОВОС. После доработки и повышения качества отчета ОВОС до уровня, приемлемого для Банка, он будет направлен представителям общественности с последующим проведением консультаций по нему в соответствии с ОР 4.01, законодательством РК и Орхусской конвенцией.</p> <p>В ходе осмотра территории проекта представители Банка обратили внимание на то, что большая часть трассы объездной дороги будет проходить по сельскохозяйственным угодьям и пастбищам. Представители Банка также отметили наличие двух коротких участков дороги (оба длиной не более 1 км), которые являются относительно более уязвимыми с экологической точки зрения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Населенный пункт вдоль дороги, идущей на восток от Темирлановки, который будет пересекаться трассой объезда. 2) Участок автодороги длиной около 1,5 км и четырехполосной мост длиной около 350 м, пересекающие пойму реки Арысь и саму реку. <p>По результатам проведенной Банком предварительной оценки информации, собранной в ходе посещения территории проекта в августе 2011 года, предлагаемое место строительства объездного пути находится в непосредственной близости от районного центра, а состояние реки и прилегающих к ней земель уже значительно ухудшилось вследствие интенсивной деятельности человека. Таким образом, затронутую проектом территорию вряд ли можно отнести к естественным средам обитания, что ставит под вопрос применимость ОР 4.04. Это будет подтверждено в процессе ведущейся в настоящее время подготовки отчета ОВОС.</p>

№	Претензия	Ответ
	<p>принятия решений по вопросам, касающимся окружающей среды, в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан (статья 14 Экологического кодекса Республики Казахстан от 9 января 2007 года № 212-III ЗРК), и факт ограничения права "НАИР" выразить свое мнение в период проведения государственной экологической экспертизы.</p> <p>В соответствии со статьей 6 "Участие общественности в принятии решений по конкретным видам деятельности" Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция):</p> <p>"7. Процедуры участия общественности позволяют ей представлять в письменной форме или, в необходимых случаях, в ходе публичного слушания или рассмотрения вопроса с участием подателя заявки любые замечания, информацию, анализ или мнения, которые, как она считает, имеют отношение к планируемой деятельности.</p> <p>8. Каждая Сторона обеспечивает, чтобы в соответствующем решении надлежащим образом были отражены результаты участия общественности.</p> <p>9. Каждая Сторона обеспечивает, чтобы после принятия решения государственным органом общественность была незамедлительно информирована об этом решении в соответствии с надлежащими процедурами. Каждая Сторона предоставляет общественности текст решения вместе с указанием причин и соображений, положенных в основу этого решения".</p> <p>Именно данные положения не были соблюдены уполномоченными государственными органами.</p> <p>Наконец, были нарушены следующие положения:</p> <ul style="list-style-type: none"> • пункт 15 Операционной политики Всемирного банка "Экологическая Оценка": "По всем проектам категории А в процессе ЭО заемщик проводит с группами населения и местными неправительственными организациями (НПО), которых затрагивает данный проект, консультации по экологическим аспектам проекта и учитывает их мнения"; • пункт 12 Операционного руководства Всемирного банка ВР 4.01: "По проектам категории А особое внимание в данной экспертизе уделяется [...] характеру консультаций с затрагиваемыми проектом группами и местными НПО и тому, насколько мнения этих групп были приняты во внимание"; • подпункт h пункта 2 Приложения В Операционной политики Всемирного банка "Экологическая Оценка": "iii) В документах по консультациям с группами населения и местными неправительственными организациями (НПО) конкретно указываются все средства, которые применялись в дополнение к консультациям для выяснения мнений затронутого местного населения и местных НПО. 	

№	Претензия	Ответ
4.	<p>Проектным решением участок проектируемой дороги "Объезд г. Шымкент" от 2231 км автодороги М-32 "граница Российской Федерации – Самара – Шымкент" до 674 км автодороги А-2 "Хоргос – Алматы – Шымкент – граница Республики Узбекистан" проходит по земельным участкам крестьянских хозяйств [восемь] граждан Республики Казахстан.</p> <p>Суть их претензий такова:</p> <p>а) подрядчиком СП "Азеркорпу/Тепе" весной 2011 года начаты земляные работы на земельных участках [двух граждан] до заключения Соглашения о размере возмещения убытков, понесенных в результате изъятия земли. 4 апреля 2011 года Южно-Казахстанский областной Комитет автодорог заключил с этими гражданами вышеуказанное Соглашение, которое было расторгнуто письмом от 12 апреля 2011 года;</p> <p>б) подрядчиком СП "Азеркорпу/Тепе" весной 2011 года начаты земляные работы на земельном участке [одного гражданина] без оформления Соглашения о размере возмещения убытков, понесенных в результате изъятия;</p> <p>в) на земельных участках остальных вышеуказанных граждан земляные работы не начаты только ввиду стихийного сопротивления данных землепользователей.</p> <p>В соответствии с письмом специалиста офиса КУП "SNC Lavalin" от 13 июня 2011 года следующим [четырем] гражданам:.....5 мая 2011 года Комитетом автодорог выплачена компенсация и земля изъята по Соглашению.</p> <p>В отношении остальных четырех землепользователей Комитетом автодорог совместно с местным акимом инициируется судебный иск о пересмотре предыдущего Акта оценки в связи с якобы завышенной суммой компенсации.</p> <p>Налицо явное нарушение Операционной политики Всемирного банка ОП 4.12 "Вынужденное переселение", а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> • пункт 10. "Осуществление мер по переселению увязывается с реализацией инвестиционного компонента проекта таким образом, чтобы изъятие земель или ограничение доступа к ним производилось только после реализации всех необходимых мер, связанных с переселением... В частности, изъятие земли и другого имущества может осуществляться только после выплаты соответствующих компенсаций". 	<p>В августе 2011 года выехавшие на место представители Банка выяснили, что Подрядчик преждевременно вывел технику на некоторые участки сельскохозяйственных земель, являющихся частной собственностью, в то время, как соглашения о выплате компенсации, за которые все еще находились в процессе рассмотрения. Подрядчик начал работы по выравниванию площадки и снятию верхнего слоя почвы, но, после уведомления о сложившейся ситуации, он незамедлительно остановил все работы, которые до настоящего момента не возобновлены.</p> <p>По сообщению акимата Сайрамского района в настоящее время договоренность о выплате компенсации была достигнута с семью из восьми затронутых землепользователей, при этом вопрос с последним землепользователем ожидает решения. В настоящее время согласно требованиям ОП 4.12 строительные работы на соответствующем участке остановлены и будут возобновлены только после решения данного вопроса. Что касается последнего дела, то Комитет автодорог обратился в суд на предмет определения того, не является ли размер запрошенной компенсации чрезмерным. В августе 2011 года суд постановил, что оценка верна, и запрашиваемая сумма компенсации является адекватной. Комитет автодорог еще не принял решения относительно обжалования указанного судебного решения.</p> <p>Банк сообщил Комитету автодорог и КУП, что в случае проведения переоценки и уменьшения размера компенсации ниже цифры, указанной в ПДП, необходимо будет провести детальный анализ с целью подтвердить, что размер пересмотренной компенсации по-прежнему будет достаточным для приобретения активов, имеющих эквивалентную рыночную стоимость. Банк четко разъяснил Комитету автодорог свою позицию касательно того, что необходимо решить все оставшиеся вопросы до начала работ на том участке земли, размер компенсации за который все еще находится в стадии рассмотрения. При посещении территории проекта в августе 2011 года представители Банка подтвердили, что никаких работ на земельном участке, компенсация за который является предметом спора, не ведется. Банк также запросил Комитет автодорог представить официальный ответ относительно того, действительно ли Подрядчик ввел технику на земельные участки, являющиеся частной собственностью, до заключения соглашений о выплате компенсаций, и был ли нанесен какой-либо ощутимый ущерб частной собственности в результате таких действий. В отсутствие конкретных претензий и информации, подтверждающей нанесение ощутимого ущерба, Руководство Всемирного банка считает, что принятия каких-либо дальнейших действий в отношении данного инцидента не требуется.</p>
5.	<p>[Один из Заявителей] в течение 2009–2011 годов обращался за помощью в Туркестанскую городскую администрацию, областной Комитет автодорог, в другие уполномоченные органы, а также в Проектный комитет Всемирного банка. Комитет автодорог считает, что [Заявитель] имеет полное право на получение компенсации. Представители Проектного комитета Всемирного банка в своем ответе от 13 апреля 2011 года заявили, что не намерены решать конкретные</p>	<p>В ответ на жалобу Заявителя Банк намерен дать пояснения относительно процедур, в рамках которых поднимаются и решаются подобные вопросы. Согласно стандартной практике, перед тем как напрямую вмешаться в решение проблемы, Банк предпочитает подождать результатов рассмотрения вопроса в соответствии с местными процедурами. Тем не менее, во всех случаях результаты должны отвечать требованиям стандартов политики Банка. Что касается данного Проекта, то вопросы, связанные</p>

№	Претензия	Ответ
	<p>проблемы отдельных землепользователей и собственников, поскольку это является прерогативой Комитета автодорог и Консультанта по управлению проектом, и что утвержденный Банком План полностью удовлетворяет представителей Проектного Департамента. Туркестанский акимат отказывает [Заявителю] в праве на получение компенсации за прямое воздействие проекта.</p>	<p>с выплатой компенсации отдельным Затронутым лицам, освещены в ПДП. Банк продолжит осуществлять строгий надзор для обеспечения выполнения ПДП в полном объеме.</p> <p>Данное сообщение было также передано Главному заявителю в ходе встречи представителей Банка с Заявителями в г. Шымкент в апреле 2011 года.</p> <p>Положение дел с решением вопроса, касающегося собственности Заявителя в г. Туркестан, представлено в пункте 1.</p>
6.	<p>К данному Запросу прилагаются письма, с которыми мы обращались во все инстанции. Мы считаем, что Банк имеет право потребовать от Заказчика выполнения своей политики.</p> <p>Мы обращались к Руководителю Проекта Всемирного банка и в представительство Всемирного банка в Астане в октябре 2010 года, направив им электронной почтой письмо с приложением Замечаний [двух Заявителей] по отчету ОВОС ТОО "ГрадСтройЭкоПроект" по проекту "Объезд села Темирлановка". Ответа мы не получили.</p> <p>Мы обращались в Проектный департамент Всемирного банка по поводу нарушений, связанных с реализацией Плана действий по переселению для Южно-Казахстанской области, но 13 апреля 2011 года получили недвусмысленный ответ о том, что Банк не предполагает решать конкретные проблемы отдельных землепользователей и собственников, поскольку это – прерогатива Комитета автодорог и Консультанта по управлению проектом. А утвержденный Банком План полностью удовлетворяет представителей Проектного департамента.</p> <p>Мы обращались в Комитет автодорог (письмо и ответ прилагаются), и только 13 июня 2011 года мы получили письмо специалиста КУПа по Южно-Казахстанской области, в котором он нас проинформировал, что проблема по 4 землепользователям разрешена, а по делам остальных 4 землепользователей состоится судебное рассмотрение.</p>	<p>Руководство считает необходимым отметить, что письма, на которые ссылаются Заявители, к Запросу приложены не были.</p> <p>Руководство согласно с тем, что Банк несет ответственность за соблюдение Заемщиком всех процедур Банка при реализации Проекта. Соглашением о займе предусматривается использование Банком средств юридической защиты в случае невыполнения Заемщиком своих обязательств.</p> <p>Представители Банка поддерживали связь с Главным Заявителем и сообщили ему, что Банк разделяет его мнение касательно недостатков проекта отчета ОВОС и не утвердил указанный документ.</p> <p>В ответ на жалобу Заявителя Банк предполагает дать пояснения относительно того, в соответствии с какими процедурами и при помощи каких механизмов подобные жалобы могут быть поданы и рассмотрены. Перед тем как напрямую вмешаться в решение проблемы, Банк обычно предпочитает, чтобы жалобы рассматривались в рамках местных механизмов. Тем не менее, во всех случаях результаты должны отвечать требованиям внутренних документов Банка. Что касается данного Проекта, то вопросы, связанные с выплатой компенсации Затронутым лицам, освещены в ПДП. Банк продолжит осуществлять тщательный контроль за обеспечением неукоснительного соблюдения ПДП.</p> <p>Работа по решению проблем, связанных с выкупом земель в Сайрамском районе, продолжается. После вышеупомянутого инцидента, соглашение о размере компенсации было достигнуто с семью из восьми затронутых землепользователей.</p>
7.	<p>Просим Инспекционный совет рекомендовать Исполнительным директорам Всемирного банка провести расследование указанных вопросов по всем четырем эпизодам, а по участку в микрорайоне Ынтымак города Шымкент внести изменения в проект коридора.</p>	<p>Информация о положении дел с разработкой нового проекта, касающегося микрорайона Ынтымак, содержится в пункте 2.</p>
8.	<p><i>Какое экологическое и социальное воздействие может оказать проект строительства автодороги "Западная Европа – Западный Китай" на участке "Объезд села Темирлановка" в случае проведения строительных работ по проекту с учетом данной оценки воздействия на окружающую среду, выполненной ТОО "ГрадСтройЭкоПроект" (далее "Эколог") по техническому заданию ТОО "Дорис"?</i></p> <p>8а. По первому вопросу. В пункте 4.7. "Оценка воздействия объекта на состояние растительного покрова" отчета ОВОС Эколога указано: "В районе расположения строительной площадки</p>	<p>Мнение Банка о качестве нынешней версии отчета ОВОС по проекту "Объезд села Темирлановка" изложено в пункте 3.</p>

№	Претензия	Ответ
	<p>видов растений, занесенных в Красную книгу, нет. Воздействие объекта на состояние растительного покрова определяется выбросами вредных веществ в атмосферу", а в пункте 4.8. "Оценка воздействия объекта на состояние животного мира" указано: "В зоне, затронутой строительством, видов животных, занесенных в Красную книгу Республики Казахстан, нет. Эпидемий среди животных в зоне влияния хозяйственной деятельности по проекту не отмечено. Ввиду отсутствия существенного воздействия проекта на состояние фауны, изменений в животном мире и последствий этих изменений не ожидается".</p> <p>Такая информация Эколога позволяет сделать вывод о том, что Эколог либо не проводил необходимых полевых исследований для составления отчета, либо провел их поверхностно. Возникает ощущение, что проектируемая трасса по указанному участку пройдет через пустыню. На самом деле все обстоит прямо противоположным образом. В соответствии с проектом "Объезд села Темирлановка" через пойму реки Арысь шириной 1,4 километра предусмотрено строительство моста длиной 350 метров и дорожной насыпи. В этой пойме находится участок тугайного леса, где произрастают ивы, серебристая джида, перевитая лианой-ломоносом, на полянах растут чий, тамариск, джунгиль. Весной и осенью в этих лесах произрастает множество разнообразных грибов. Из представителей фауны здесь обитают утки, цапли, фазаны, пернатые хищники, шакалы; в самой реке водятся усачи, сомы, частиковая рыба. Для тысяч жителей расположенного всего в 30 км от среднего течения реки Арысь города Шымкент ее берега стали местом доступного отдыха и разнообразного активного досуга. Что произойдет с этим участком тугайного леса после ввода в эксплуатацию проектируемой трассы? Каков план природоохранных мероприятий по вышеназванным видам флоры и фауны? Этого нет в отчете ОВОС Эколога. Следовательно, произойдет прямое необратимое физическое воздействие проекта на экосистему реки Арысь на небольшом участке. По данным ученых НИИ промышленной экологии и биотехнологии Южно-Казахстанского государственного университета имени Мухтара Ауэзова река Арысь по химическим показателям относится к высоко загрязненным водам, по качеству вод относится к средне загрязненным водам 3 класса. Водорослевая флора реки представлена 6 видами диатомовых водорослей. Зоопланктон реки представлен 3 видами животных-жгутиконосцев, по одному виду амёб и инфузорий. Источниками загрязнения вод являются нитраты, соли аммония, сульфаты, медь, свинец, цинк, ионы магния и продукты нефти. Концентрации этих загрязнителей в 2–7 раз превышают предельно допустимые концентрации. Как не допустить роста загрязнения реки Арысь после ввода автодороги в эксплуатацию? Как снизить неблагоприятное экологическое воздействие проекта? Что предлагают в этом плане сделать специалисты, эксперты? Судя по отчету ОВОС, они ничего не предлагают, кроме посадки деревьев вдоль</p>	

№	Претензия	Ответ
	<p>трассы вблизи зоны под строительством.</p>	
	<p>8b. В отчете ОВОС Эколога отсутствует комплекс исследований по социальным вопросам: медико-биологическим, демографическим, социокультурным. Не дана характеристика населенного пункта, через который пройдет обход села Темирлановка, – аула Кажымукан:</p> <p>- численность и половозрастной состав населения, трудовые ресурсы, уровень занятости, распространенные виды заболеваний, связанных с экологическим воздействием, досуг и так далее. Какие произойдут изменения по этим индикаторам после ввода проектируемой автотрассы в эксплуатацию? Каков план снижения неблагоприятного воздействия? В отчете ОВОС нет ни исследований, ни плана мероприятий. А между тем Южно-Казахстанская область лидирует в стране по распространенности анемии среди молодых матерей и по уровню смертности детей в возрасте до 1 года. Вредное экологическое воздействие является одной из ведущих причин этих и других заболеваний.</p> <p>Кроме того, как учитель системы образования области, я хотел бы указать, что в школах области преподавание школьникам знаний по безопасности пересечения проезжей части дорог носит бессистемный и поверхностный характер. В области впервые строится автодорога первой технической категории: скоростная, с высокой интенсивностью движения, со своей транзитной спецификой. В отчете ОВОС необходимо было указать уровень, объем и специфику программы распространения в школах минимума информации о самой автотрассе и о безопасности детей в особых условиях скоростной автомагистрали.</p>	<p>Мнение Банка о качестве нынешней версии отчета ОВОС по проекту "Объезд села Темирлановка" изложено в пункте 3. Указанные вопросы были доведены до сведения Комитета автодорог и компании, занимающейся доработкой ОВОС.</p>
	<p>8с. Экологом не дана оценка эпизода с подтоплением домов жителей села Темирлановка, как это произошло в ночь на 27 февраля 2008 года, когда талые воды переполнили арык Найман и прорвали его. Поток были повреждены дороги и мосты, школа и водопровод, пострадали жители 30 домов.</p>	<p>Мнение Банка о качестве нынешней версии отчета ОВОС по проекту "Объезд села Темирлановка" изложено в пункте 3. Указанный вопрос будет доведен до сведения Комитета автодорог и компании, занимающейся доработкой ОВОС.</p>

Приложение 2
Информация о надзорных миссиях и посещениях представителями Банка
мест выполнения работ (июль 2010 года – август 2011 года)

№	Дата	Участники	Район
1	29 июля – 1 августа 2010 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Руководитель рабочей группы • Специалист по операциям • Консультант – инженер, инструктор 	Астана Кызылординская область
2	27 сентября – 1 октября 2010 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Руководитель рабочей группы • Старший специалист по вопросам охраны окружающей среды • Инженер • Специалист по операциям • Консультант – инженер, инструктор 	Астана Кызылординская область
3	7–14 декабря 2010 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Руководитель сектора • Руководитель рабочей группы • Специалист по операциям 	Астана
4	19–23 января 2011 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Ведущий специалист по социальному развитию • Специалист по операциям 	Астана Южно-Казахстанская область
5	12–17 апреля 2011 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Руководитель рабочей группы • Старший специалист по вопросам охраны окружающей среды • Специалист по операциям • Консультант – инженер, инструктор 	Астана Южно-Казахстанская область
6	2 июня 2011 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Страновой директор • Страновой руководитель • Руководитель сектора • Специалист по операциям 	Астана Южно-Казахстанская область Кызылординская область
7	8 августа – 31 августа 2011 г.	<ul style="list-style-type: none"> • Руководитель рабочей группы • Старший специалист по вопросам охраны окружающей среды • Ведущий специалист по социальному развитию • Специалист по операциям • Консультант – инженер, инструктор 	Алма-Ата Южно-Казахстанская область Кызылординская область Астана

Примечание: не включает выезды специалистов группы фидуциарного надзора Банка.

Приложение 3
Информация об обмене сообщениями с Главным заявителем
(ноябрь 2010 года – август 2011 года)

ОТ	ДАТА	КОМУ	КАСАТЕЛЬНО
Главный заявитель	25.11.2010	INT, Руководителю рабочей группы	Жалоба во Всемирный банк
Главный заявитель	25.11.2010	Руководителю рабочей группы	Воздействие на окружающую среду в селе Темирлановка
Главный заявитель	25.11.2010	Руководителю рабочей группы Саметовой	Просьба представить результаты государственной экологической экспертизы
Руководитель рабочей группы	25.11.2010	Главному заявителю	Вопросы, связанные с отчетом ОВОС
Главный заявитель	04.12.2010	Руководителю рабочей группы	Информация об успешной кампании, связанной с контролем со стороны АБР
Главный заявитель	05.12.2010	Руководителю рабочей группы	Просьба представить документы о политике ВБ
Руководитель рабочей группы	10.12.2010	Главному заявителю	Информация о работах по строительству отсутствует
Главный заявитель	20.12.2010	Руководителю рабочей группы	План переселения
Главный заявитель	24.12.2010	Руководителю рабочей группы	Новый вариант проекта мониторинга и новые данные о деятельности НПО, а также запрос на выделение бюджета в 33 тыс. долл. США
Главный заявитель	15.02.2011	INT, Руководителю рабочей группы	Напоминание о статусе двух жалоб
Руководитель рабочей группы	23.02.2011	Главному заявителю	Рассылка проекта письма Группе проекта и предложение о проведении селекторного совещания
Главный заявитель	03.03.2011	ЕЭК ООН, ЕС, Руководителю рабочей группы	Жалоба
Главный заявитель	03.03.2011	Руководителю рабочей группы	Напоминание о нарушении Операционной политики применительно к вопросам переселения
Главный заявитель	03.03.2011	Минтранском, Руководителю рабочей группы	Уведомление GOR о том, что жалоба будет направлена в ЕС
Главный заявитель	04.03.2011	Руководителю рабочей группы	Дополнительные исторические сведения о городе Хурлуг
Главный заявитель	05.03.2011	ЕЭК ООН, Руководителю рабочей группы	Справка о соблюдении положений Орхусской конвенции
Руководитель рабочей группы	08.03.2011	Главному заявителю	Относительно вашего сообщения по электронной почте от 15 февраля касательно ПДП ЮКО
Главный заявитель	14.03.2011	Руководителю рабочей группы, IP	Жалоба о причинении ущерба и соблюдении экологических стандартов ВБ
Руководитель рабочей группы	15.03.2011	Главному заявителю	Ответ на письмо, полученное от ШымкентКаздорпроекта, с жалобами
Главный заявитель	16.03.2011	Руководителю рабочей группы	Запрос на проведение инспекции

ОТ	ДАТА	КОМУ	КАСАТЕЛЬНО
Главный заявитель	16.03.2011	Руководителю рабочей группы	Просьба оказать содействие в получении ответов от дорожных организаций РК
Главный заявитель	16.03.2011	Руководителю рабочей группы	Внесение исправлений в приложения
Главный заявитель	24.03.2011	Руководителю рабочей группы	Новая жалоба от ШымкентКаздорпроекта
Руководитель рабочей группы	25.03.2011	Главному заявителю	Ответ на жалобу, полученную от ШымкентКаздорпроекта
Главный заявитель	27.03.2011	Руководителю рабочей группы	Ответ на письмо от 25 марта – отсутствие конфликта интересов между Главным заявителем и Проектировщиком
Главный заявитель	28.03.2011	Руководителю рабочей группы	Обещание не поднимать каких-либо политических или социальных вопросов, связанных с Темирлановкой, в ходе посещения места проведения работ
Руководитель рабочей группы	28.03.2011	Главному заявителю	Подтверждение выезда на место проведения работ и участия старшего специалиста по вопросам охраны окружающей среды
Руководитель рабочей группы	28.03.2011	Главному заявителю	Подтверждение получения сообщения по электронной почте и графика выезда на место проведения работ
Главный заявитель	09.04.2011	Руководителю рабочей группы	Повторное подтверждение выезда на место проведения работ
Руководитель рабочей группы	09.04.2011	Главному заявителю	Повторное подтверждение выезда на место проведения работ со стороны ВБ
Главный заявитель	19.04.2011	Руководителю рабочей группы, ИС	Жалоба в адрес ИС
Главный заявитель	02.06.2011	Руководителю рабочей группы	Запрос на представление комментариев по фактам, содержащимся в письме ШымкентКаздорпроекта
Главный заявитель	25.08.2011	Руководителю рабочей группы	АЗС и Инспекционный совет
Руководитель рабочей группы	30.08.2011	Главному заявителю	АЗС и Инспекционный совет

Настоящий документ является переводом с английского. В случае каких-либо расхождений между текстом перевода и оригинала, текст оригинала обладает преимущественной силой.