

Данный переведенный ИБП основан на его англоязычной версии от 30 сентября 2015 года.



## Казахстан: Проект модернизации дороги, соединяющей транспортные коридоры ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 6 (Актобе – Макат)

|  |  |                   |
|--|--|-------------------|
| Наименование проекта   | Проект модернизации дороги, соединяющей транспортные коридоры ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 6 (Актобе – Макат)   |                   |
| Номер проекта  | 48424-001  |                   |
| Страна   | Казахстан  |                   |
| Статус проекта   | Одобен   |                   |
| Тип проекта / модальность содействия                                   | Техническое содействие   |                   |
| Источник финансирования / сумма  | <b>ТП 8888-KAZ: Проект модернизации дороги, соединяющей транспортные коридоры ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 6 (Актобе – Макат)</b>   |                   |
|  | Специальный фонд Технической помощи  | 400 000 долл. США |
| Стратегические вопросы   | Инклюзивный экономический рост   |                   |
| Стимулы к изменениям   | Управление и развитие потенциала   |                   |
| Сектор / подсектор   | <b>Транспорт</b> - Автомобильный транспорт (негородской)   |                   |
| Гендерное равенство и продвижение                                      | Некоторые гендерные элементы   |                   |
| Описание   | В рамках предлагаемого проекта будет реконструирован примерно 300-километровый участок дороги между административными центрами Актюбинской и Атырауской областей на западе Казахстана, а также будут введены ключевые компоненты интеллектуальной транспортной системы.  |                   |
| Обоснование проекта и его связь со страновой / региональной стратегией | Дороги обеспечивают связность и мобильность, являющиеся необходимыми условиями для экономического роста и развития. Это особенно актуально для Казахстана — крупнейшего в мире государства, не имеющего выхода к морю, с уровнем дохода выше среднего, богатой ресурсами экономикой и плотностью населения около 6 человек на квадратный километр, что является одним из самых низких показателей в мире. Месторождения основных природных ресурсов Казахстана — углеводородов и рудных ископаемых (нефть, газ, черные и цветные металлы) — неравномерно распределены по всей стране и из-за инфраструктурных ограничений освоены далеко не в полной мере. Междугородние поездки сопряжены со значительными затратами времени и финансов. По этой причине доступ на региональные и зарубежные рынки является |                   |

---

проблематичным. Согласно оценке, данной в исследовании Всемирного банка, транспортные расходы составляют 8 - 11% от конечной стоимости товаров – это почти в два раза больше, чем в большинстве промышленно развитых стран. По этой причине развитие транспортной инфраструктуры параллельно с повышением эффективности сектора может стать катализатором устойчивого социального и экономического развития страны. Необходимы постоянные вложения в государственный сектор для модернизации инфраструктурной базы, которая сильно коррелирует с диверсификацией и ростом экономики.

В стратегическом плане Казахстан имеет большие возможности для связывания быстрорастущих рынков КНР и Восточной Азии с Россией и Западной Европой через автомобильные и железные дороги, а также через порты Каспийского моря, замкнутого внутри континента. Начиная с 2007 года, Правительство проводит модернизацию национальной транспортной системы в целях содействия более эффективной интеграции Казахстана в мировую экономику. Модернизация включает в себя реконструкцию международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" (также известного как коридоры ЦАРЭС 1b и 6b) для повышения его эффективности и результативности. Общая протяженность коридора составляет 2 787 км, приблизительная стоимость работ - 6,5 млрд. долл. США. Страна уже привлекает значительный объем транзитных перевозок через автомобильные и железные дороги.

На начавшееся с 2014 года снижение цен на нефть и спроса на нее на внешнем рынке, в результате чего произошло замедление темпов экономического развития, Казахстан ответил новой экономической антикризисной программой. Президент в своем обращении к нации 11 ноября 2014 года объявил о новой государственной программе инфраструктурного развития Казахстана "Нурлы жол" (далее - НЭП) на период 2015-2019 годов. В целях создания благоприятной среды для региональной экономической интеграции на основе бизнеса, НЭП, среди прочего, определяет приоритетность внутренних транспортных связей, которые имеют стратегическое значение и оказывают влияние на ситуацию в регионе, и соединяют Астану, находящуюся в "сердце" страны (Центр), с "городскими агломерациями" и/или "городами второго эшелона" на Востоке, Западе и Юге страны. Соответственно, Правительство, при поддержке партнеров в области развития, в настоящий момент придало ускорение развитию коридоров "Центр – Юг" (Астана – Алматы), "Центр – Восток" (Астана – Усть-Каменогорск) и "Центр – Запад" (Астана – Актау). Стоимость работ, которые планируется осуществить в 2016-2020 годах, составляет порядка 6,6 млрд. долл. США. Ожидается, что НЭП будет способствовать

---

---

созданию значительного числа новых рабочих мест и источников доходов за счет государственных инвестиций.

Являясь частью коридора "Центр – Запад" и Транс-Каспийского транзитного коридора, 470-километровая дорога Актобе – Макат проходит через богатые нефтью и другими полезными ископаемыми Актюбинскую и Атыраускую области, в которых проживает около 1,7 миллиона человек. Дорога является двухполосной, относится к дорогам республиканского значения III/IV категорий, соединяет областной центр Актобе с крупным нефтедобывающим городом Атырау на западе и единственным в стране международным морским торговым портом Актау на юго-западе. В результате безнадзорного и ненадлежащего содержания дороги с момента ее постройки около 30 лет назад, изношенное дорожное покрытие, а также мосты и водопропускные трубы не смогли справиться с растущей интенсивностью движения большегрузных автомобилей, обеспечивающих работу нефтяных скважин и нефтеперерабатывающих предприятий региона, и в буквальном смысле препятствуют транспортной активности. Много транзитных перевозок между Актобе и Атырау осуществляется по северному маршруту Актобе – Орал – Атырау, так как это занимает почти столько же времени, несмотря на дополнительные 390 км объездного пути. Низкий уровень связности дорог также стал ключевой социальной проблемой, так как это способствовало росту разрыва в уровнях доходов и благосостояния между сельскими и городскими районами. В рамках проекта будет осуществлена реконструкция 300-километрового участка дороги Актобе – Макат, а Исламским банком развития (ИБР) будут параллельно финансироваться оставшиеся смежные 150 км участка дороги. Реконструкция дороги Актобе – Макат будет способствовать инклюзивному экономическому росту и региональной торговле, а также генерировать положительный косвенный эффект при открытии новых торговых и бизнес-возможностей с учетом того факта, что областные центры Актобе и Атырау являются экономическими центрами своих областей, а также что важность данного транспортного коридора для региона заключается в стыке коридоров ЦАРЭС 1b и 6b.

За последние десятилетия Казахстан добился успехов в институциональном развитии и повышении потенциала своей дорожной отрасли посредством реализации мероприятий со стороны партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк. Данные мероприятия касаются: реорганизации обязанностей внутри дорожной отрасли с четким разделением между функциями владения активами, управления и выполнения работ; развития системы управления дорожными активами; внедрения планирования и мониторинга,

---

---

ориентированных на результаты, и современных информационных технологий; стандартизации аудитов безопасности дорожного движения; введения контроля за перегрузкой дорожного движения и расширения толлинговых операций полностью на авансовой основе. При переходе Правительства к следующему этапу модернизации дорожной сети, для дальнейшего повышения эффективности и качества обслуживания транспортной сети решающее значение будет иметь продолжение тесного взаимодействия в области институционального развития и повышения потенциала между партнерами по развитию. Несмотря на институциональные улучшения, основными причинами чрезмерных затрат времени и финансов на перевозку людей и товаров по-прежнему остаются недостаточный уровень организации дорожного движения, а также плохое состояние дорог. В целях решения этих проблем Правительство предлагает внедрить интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для улучшения коммуникации по всей сети основных дорог. Введение ИТС позволит улучшить общую производительность системы транспортировки посредством сокращения заторов, повышения уровня дорожной безопасности, а также повышения эффективности перевозки товаров и пассажиров.

Целью Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (Транспортной стратегии 2020), принятой Правительством 13 января 2014 года, является формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, которая будет способствовать (i) обеспечению высокой и эффективной транспортной связности внутри страны, увеличению грузопотоков по территории Республики Казахстан и координации работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта; (ii) комплексному обеспечению села и малых городов качественным транспортным сообщением; и (iii) развитию местной транспортной инфраструктуры в регионах. Являясь частью данной Государственной программы, проект относится к одним из наиболее приоритетных направлений Правительства, о чем особо подчеркивается в НЭП. Проект согласуется со Страновой стратегией партнерства АБР с Казахстаном на 2012-2016 годы и Промежуточным обзором АБР "Стратегии 2020". Он поддерживает Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года и включен в Бизнес-план по страновым операциям для Казахстана на 2016 - 2018 годы.

---

Воздействие

**Результат проекта**

---

Описание результата

---

Ход работ для достижения результата

---

## Ход реализации

Описание итогов проекта

Статус хода реализации  
(итоги, мероприятия и вопросы)

Географическое местоположение

## Сводная информация об экологических и социальных аспектах

Экологические  
аспекты

Вынужденное  
переселение

Коренное  
население

## Взаимодействие, участие и консультации с заинтересованными сторонами

В период проектирования проекта Будут проводиться встречи с местными органами власти, НПО и/или общинными организациями, консультации с местными общинами и/или лицами, подвергшимися воздействию, в формате фокус-групп, дополненные соответствующими обследованиями. Должны быть обсуждены, помимо прочего, вопросы, касающиеся компенсации расходов, связанных с переселением лиц, подвергшихся воздействию (если таковые будут), защиты общин от строительных помех и экологических нарушений, обеспечения безопасности рабочих и населения в процессе строительства, возможностей временного трудоустройства, а также выгод от проекта для населения, живущего как вдоль дороги, так и вдали от нее.

В период реализации проекта В рамках Технического содействия в подготовке проекта будут определены организации гражданского общества. В ходе подготовки и реализации проекта будут проводиться консультации с общественностью.

## Бизнес возможности

Консультационные услуги Для реализации Технического содействия в подготовке проекта потребуется 12 человеко-месяцев международных специалистов и 13 человеко-месяцев национальных экспертов, которые будут набраны в индивидуальном порядке. Для проведения комплексной экспертизы проекта в случаях, когда в соответствии с государственными внутренними требованиями подготовка ТЭО осуществляется Исполнительным агентством, привлечение индивидуальных консультантов на короткий срок будет более приемлемым вариантом как с точки зрения быстрой мобилизации консалтинговых услуг, так и с точки зрения минимизации затрат, которых бы потребовало привлечение фирм для выполнения данного задания. Привлечение индивидуальных экспертов будет осуществляться АБР в соответствии с Руководством по привлечению консультантов (версия 2013 года с периодически вносимыми изменениями).

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Закупки                       | Не применимо   |
| Ответственный специалист АБР  | Чжэн Ву  |
| Ответственный департамент АБР | Департамент Центральной и Западной Азии  |
| Ответственный отдел АБР       | Отдел транспорта и коммуникаций, ДЦЗА  |
| Исполнительные агентства      | Министерство по инвестициям и развитию<br>"Транспорт Тауэр", проспект Кабанбай Батыра, 47, Астана<br>010000, Казахстан |

### График

|                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Утверждение концепции проекта         | -                     |
| Сбор информации                       | -                     |
| Обзорное совещание руководства        | -                     |
| Одобрение                             | 23 апреля 2015 года   |
| Последняя обзорная миссия             | -                     |
| Последнее обновление паспорта проекта | 21 сентября 2015 года |

### ТП 8888-KAZ

| Этапы реализации  |                          |                      |                         |                    |        |             |                                   |           |  |
|---|--------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------|--------|-------------|-----------------------------------|-----------|--|
| Одобрение   | Подписани<br>е           | Вступление<br>в силу | Первоначальн<br>о       | Закрытие           |        | Фактическое |                                   |           |  |
|   |                          |                      |                         | Пересмотренн<br>ое |        |             |                                   |           |  |
| 23 апреля 2015<br>года                                    | 15 мая 2015<br>года      | 15 мая 2015<br>года  | 31 августа 2016<br>года | -                  | -      |             |                                   |           |  |
| План финансирования/Использование технического содействия |                          |                      |                         |                    |        |             | Общая сумма<br>выделенных средств |           |  |
| АБР   | Софинан<br>сировани<br>е | Партнеры             |                         |                    |        | Итого       | Дата                              | Сумма     |  |
|   |                          | Правител<br>ьство    | Бенефици<br>иары        | Спонсор<br>проекта | Другие |             |                                   |           |  |
| 400 000   | 0                        | 0                    | 0                       | 0                  | 0      | 400 000     | 23 апреля<br>2015 года            | 41 586,26 |  |

Информационный бюллетень о проекте (ИБП) содержит сводную информацию по проекту или программе: в связи с тем, что ИБП является незавершенной работой, некоторая информация может быть не включена в его первоначальную версию, но будет добавлена по мере доступности. Информация о предлагаемых проектах является предварительной и индикативной.

АБР предоставляет информацию, содержащуюся в настоящем информационном бюллетене о проекте (ИБП), исключительно как ресурс для пользователей без какой-либо формы гарантии. В то время как АБР стремится предоставлять содержание высокого качества, информация предоставляется «как есть», без какой-либо гарантии, выраженной или подразумеваемой в том числе, без ограничений, гарантий коммерческого применения, пригодности для определенной цели и отсутствия нарушения авторских прав. АБР специально не дает каких-либо гарантий или заявлений относительно точности или полноты любой такой информации.