



ASIAN DEVELOPMENT BANK

Қазақстан: Орта Азиялық аймақтық экономикалық ынтымақтастық 1 (ОААЭЫ) және ОААЭЫ 6 (Ақтөбе – Мақат) транспорттық дәліздерін қосатын жолды жаңарту туралы жоба

Жобаның атауы	ОААЭЫ 1 және ОААЭЫ 6 (Ақтөбе – Мақат) транспорттық дәліздерді қосатын жолды жаңарту туралы жоба	
Жобаның нөмірі	48424-001	
Елі	Қазақстан	
Жобаның мәртебесі	Мақұлданды	
Жобаның түрі	Техникалық көмек	
Қаржыландыру көзі / сома	ТК 8888-KAZ: ОААЭЫ 1 және ОААЭЫ 6 (Ақтөбе – Мақат) транспорттық дәліздерді қосатын жолды жаңарту туралы жоба	
	Техникалық көмектің арнайы қоры	400 000 АҚШ долл.
Стратегиялық сұрақтар	Инклюзивті экономикалық өсу	
Өзгеруге түрткілер	Басқару және әлеуетті дамыту	
Сектор / кіші сектор	Транспорт - Автокөлік транспорты (қалалық емес)	
Гендерлік теңдік және оны жылжыту	Кейбір гендерлі элементтер	
Сипаттамасы	Ұсынылып отырған жоба аясында Қазақстанның батысында орналасқан Ақтөбе және Атырау облыстар әкімшілік орталықтардың арасындағы 300 километрлік жол бөлігі жаңартылатын болады, сондай-ақ интеллектуалды транспорттық жүйенің негізгі компоненттері енгізіледі.	
Жобаның негіздемесі және оның елдік/аймақтық стратегиямен байланысы	Жолдар елдің экономикалық өсуі мен дамуына тікелей әсер ететін байланыс пен мобильділікті қамтамасыз етеді. Бұл, теңізге шығар жолы жоқ, табыс деңгейі ортадан жоғары, халықтың тығыздығы бір шаршы километрге 6 адамнан келетін, яғни дүниежүзінде ең төмен көрсеткіштердің бірі және табиғи қорларға бай экономикасы бар Қазақстан үшін аса маңызды. Қазақстанның негізгі табиғи қорлардың (мұнай, газ, қара және түсті металлдар) шығатын	

жерлері ел бойынша әркелкі орналасқандықтан, және инфрақұрылымдық кедергілерден толықтай игерілмеген. Қалааралық сапарлар ұзақ уақыт пен қомақты қаржыны талап етеді. Сол себептен аймақтық және шетел нарықтарға жету оңай іс емес. Дүниежүзілік банк жүргізген зерттеулер бойынша, тауарлардың шекті бағасының 8 - 11% транспорттық шығыстар құрайды, бұл басқа өнеркәсібі дамыған елдермен салыстырғанда екі есе артық. Сол себептен транспорттық инфрақұрылымның дамуы және сектор тиімділігінің артуы, мемлекеттің әлеуметтік және экономикалық тұрақты дамуына түрті болуы мүмкін. Өртараптандыру мен экономиканың өсумен күшті арақатынастық орнатқан инфрақұрылымдық негізін жаңарту үшін мемлекеттік секторға қаражат үздіксіз бөлініп тұруы қажет.

Стратегиялық тұрғыдан қарағанда, Қазақстанның автокөлік және темір жолдары арқылы, сондай-ақ Каспий теңізінің порттары арқылы қарқынды өсіп келе жатқан ҚХР және Шығыс Азия нарықтарын Ресей мен Батыс Еуропамен байланыстыруға зор мүмкіндіктері бар. Қазақстанның әлемдік экономикаға нәтижелі интеграциясы үшін, 2007 жылдан бастап Үкімет ұлттық транспорттық жүйені жаңартып келеді. "Батыс Еуропа - Батыс Қытай" (ОААЭЫ 1b және 6b дәлізі ретінде белгілі) халықаралық транзиттік дәліздің нәтижелілігі мен тиімділігін арттыру мақсатымен, модернизация жоспары бойынша оның реконструкциясы жүргізілетін болады. Дәліздің жалпы ұзындығы 2 787 шақырымды құрайды, жұмыстардың жуықтама бағасы 6,5 млрд. АҚШ долл. Қазірдің өзінде Қазақстан транзиттік тасымалдардың басым бөлігін автокөлік және темір жолдары арқылы өткізіп отыр.

2014 жылы мұнайдың бағасы түсіп, сыртқы нарықта оған деген сұраныс азайды, сол кезден бастап экономикалық өрлеу қарқыны баяулай бастады, бұған Қазақстан экономикалық кризиске қарсы бағытталған жаңа бағдарламамен жауап берді. Президент 2014 жылдың 11 қарашасында халыққа жасаған жолдауында инфрақұрылымды дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған "Нұрлы жол" (одан әрі-ЖЭС) мемлекеттік бағдарламасы туралы жариялады. Бизнеске негізделген аймақтық экономикалық интеграцияға қолайлы жағдай жасау мақсатымен, ЖЭС, стратегиялық маңыздылығы бар және аймақтағы жағдайға әсер ететін, ел "жүрегінде" (Орталықта) орналасқан Астананы Шығыс, Батыс және Оңтүстіктегі "қалалық агломерациялармен" және/немесе "екінші эшелондағы қалалармен" қосатын, ішкі транспорттық байланыстардың басымдылығын белгілейді. Осыған сәйкес, даму облысындағы серіктестердің қолдауымен Үкімет "Орталық-Оңтүстік" (Астана-Алматы), "Орталық-Шығыс" (Астана-Өскемен) және "Орталық-Батыс" (Астана-Ақтау) дәліздердің дамуын тездетіп отыр. 2016-2020 жылдар аралығында жасауға жоспарланған жұмыстарға 6,6 млрд. АҚШ доллар жұмсалады. ЖЭС біршама жаңа жұмыс орындардың

ашылуына және мемлекеттік инвестициялар есебінен табыс көздердің өсуіне жағдай жасайды деп күтілуде.

"Орталық-Батыс" және Транскаспий транзиттік дәліздердің бөлігі бола тұрып, 470 километрге созылған Ақтөбе-Мақат жолы, 1,7 миллионға жуық адам тұратын мұнай және басқа да пайдалы қазбаларға бай Ақтөбе және Атырау облыстары арқылы өтеді. Жол III/IV санаттағы республикалық маңыздылығы бар екі сызықты болып келеді, батыста ол Ақтөбе облыстық орталығын ірі мұнай өндіруші Атырау қаласымен және оңтүстік-батыста елдегі жалғыз халықаралық теңіз сауда порты Ақтаумен қосып отыр. 30 жылдай, яғни салынған кезден бастап жол жөнді бақыланып, бабында ұсталмағандықтан, ескірген жол төсемі, және де көпірлер мен су өткізгіш құбырлар аймақтағы мұнай ұңғымалары мен мұнай өңдеу кәсіпорындардың жұмысын қамтамасыз ететін ауыр жүк автокөліктердің өсіп келе жатқан қозғалыс қарқынына төзе алмады, осылайша жол транспорттық белсенділікке тосқауыл болды. Ақтөбе мен Атырау арасындағы транзиттік тасымалдардың басым бөлігі Ақтөбе-Орал-Атырау солтүстік маршруты арқылы жүргізіліп отыр, себебі қосымша 390 километрге созылған айналып өтетін жолға қарамастан бірдей уақытты қажетсінеді. Жолдар байланыстығының төмен деңгейі негізгі әлеуметтік мәселелердің біріне айналды, себебі бұл ауыл және қала аймақтары арасындағы табыс деңгейі мен әл-ауқаттың алшақтығының өсуіне жағдай жасады. Жоба аясында Ақтөбе-Мақат жолының 300 километрлік учаскесі жаңартылатын болады, ал қалған 150 километрлік шектес жол учаскесі Ислам даму банкімен (ИДБ) қаржыландырады. Ақтөбе-Мақат жолының жаңартылуы инклюзивті экономикалық өсу мен аймақтық сауданың жандануына жағдай жасайды, сондай-ақ жаңа сауда және бизнес мүмкіндіктердің ашылған кездегі жағымды жанама әсерді тудырады, бұнда Атырау және Ақтөбе өз облыстарының экономикалық орталықтары екенін, және аталған транспорттық дәліздің аймаққа маңыздылығы ОААЭЫ 1b и 6b дәліздердің торабында екенін ескеру қажет.

Соңғы жылдары Қазақстан институционалдық дамуды және Азия даму банкі, Еуропалық қайта құру және даму банкі, Дүниежүзілік банк секілді даму бойынша серіктестердің жобаларын іске асыра тұрып, өзінің жол саласының потенциалын күшейтіп келеді. Аталмыш іс-шаралар активтерді ұстау, жұмыстарды жасау және басқару функцияларын айқын айыра отырып, жол саласындағы міндеттерді қайта ұйымдастыруға; жол активтердің басқаруын қадағалайтын жүйені дамытуға; заманауи ақпараттық технология мен нәтижеге негізделген жоспарлау және мониторингті құруға; жол қозғалыс қауіпсіздігінің аудитін стандарттауға; жол қозғалысының шамадан тыс жүктемесін бақылау мен алғытөлемге негізделген толлинг операцияларының ұлғаюына байланысты. Үкімет жол жүйесін жаңартудың келесі кезеңіне көшерде, транспорттық жүйені одан әрі жетілдіру мен сапасын арттыру

үшін, серіктестер арасындағы потенциалды нығайту және институционалды даму облысында тығыз байланысты жалғастыру ең маңызды болып келеді. Институционалдық дамуларға қарамастан, адамдар мен тауарларды тасымалдауға жұмсалатын уақыт пен қаржының шамадан тыс болуына, жолдардың нашар сапасы мен жол қозғалысын ұйымдастырудың деңгейі әлі де жеткіліксіз болғаны себеп. Бұл мәселелерді шешу мақсатымен, Үкімет негізгі жолдар жүйесінің қатынасын жақсарту үшін интеллектуалды транспорттық жүйелерін (ИТЖ) іске қосуды ұсынып отыр. ИТЖ-ің көмегімен кептелістерді азайту арқылы тасымалдау жүйесінің жалпы өнімділігін арттыруға, жол қауіпсіздігінің деңгейін көтеруге, сондай-ақ жолаушылар мен тауарлар тасымалдау тиімділігін арттыруға болады.

2014 жылдың 13 қаңтарында Үкімет қабылдаған "Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі транспорттық жүйесінің инфрақұрылымы интеграциясы мен дамуының мемлекеттік бағдарламасының" (Транспорттық стратегия 2020) мақсаты (i) жоғары және тиімді ел ішіндегі транспорттық қатынасты қамтамасыз ететін, Қазақстан Республикасының аумағындағы жүк тасқынын арттыратын және жер үсті, теңіз бен әуе транспорттың жұмысын үйлестіретін; (ii) ауыл мен кіші қалаларды сапалы транспорттық қатынаспен кешенді қамтамасыз ететін; (iii) аймақтарда жергілікті транспорттық инфрақұрылымды дамытатын Қазақстанның заманауи транспорттық инфрақұрылымын құру. Жоба аталмыш Мемлекеттік бағдарламаның бөлігі бола тұрып, Үкіметтің басым бағыттардың біріне жатады, бұған ЖЭС-та ерекше көңіл бөлінді. Жоба 2012-2016 жылдарға арналған Қазақстан мен АДБ арасындағы серіктестік туралы елдік стратегиямен және АДБ-ның "Стратегия 2020" бойынша аралық шолумен үйлеседі. Жоба ОААЭЫ-тың 2020 жылға дейінгі транспорт және саудаға қолдау көрсету туралы стратегиясын қолдайды және 2016 - 2018 жылдарға арналған Қазақстандағы елдік операциялар туралы бизнес-жоспарға енгізілген.

Жобаның ықпал етуі

Жобаның нәтижесі

Нәтиженің сипаттамасы

Нәтижеге жету жолы

Жобаны іске асыру жолы

Жобаның тәжірибелік нәтижелердің сипаттамасы

Жобаны іске асыру жолы (тәжірибелік нәтижелер, іс-шаралар, және күрделі сұрақтар)

Экологиялық және әлеуметтік аспектілер туралы жиынтық ақпарат

Экологиялық аспектілер

Мәжбүрлі көшіру

Жергілікті халық

Мүдделі жақтармен қатысу, консультация және өзара іс- қимыл

Жобаны даярлау кезеңінде Жергілікті билік органдармен, үкіметтік емес ұйымдармен және/немесе қауымдық ұйымдармен кездесулер жүргізіледі, ықпалға ұшыраған жергілікті қауымдармен және/немесе тұлғалармен консультациялар фокус-топтар форматында жүргізілетін болады. Консультациялар кезінде басқа да сұрақтармен қатар, көшуге мәжбүр болған адамдардың (ондайлар болған жағдайда) шығыстарын қайтару, қауымды экологиялық бұзушылықтар мен құрылыс кедергілерден қорғау, құрылыс кезінде жұмысшылар мен тұрғындардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, уақытша жұмыспен қамту мүмкіндігі секілді сұрақтар талқылануы тиіс, сондай-ақ жоба жол бойында және жолдан алшақ тұратын халық үшін қандай пайда әкелетіні туралы айтылатын болады.

Жобаны іске асыру кезеңінде Техникалық көмек аясында азаматтық қоғам ұйымдары белгіленетін болады. Жобаны даярлау және іске асыру кезеңдерінде қоғамдастықпен консультациялар жүргізіліп тұрады.

Бизнес мүмкіндіктер

Консалтинг қызметтері Техникалық көмекті жүзеге асыру үшін 12 адам-айлар халықаралық маман және 13 адам-айлар ұлттық сарапшылар қажет, олар жұмысқа жеке тәртіппен алынатын болады. Жобаның кешенді сараптамасын жасау үшін, мемлекеттің ішкі талаптары бойынша техникалық-экономикалық негіздемені Атқарушы агенттік іске асыру қажет болған жағдайда, консалтинг қызметтерін жедел жұмылдыру және шығындарды азайту мақсатымен, жеке консультанттар жұмысқа қысқа мерзімге тартылады. Жеке сарапшылар АДБ консультанттарды жұмысқа тарту туралы нұсқаулығына (2013 жылғы нұсқасы) сәйкес жұмысқа алынатын болады.

Сатып алулар Қолданымсыз

АДБ жауапты маманы Чжэн Ву

АДБ жауапты департаменті	Орта және Батыс Азия Департаменті
АДБ жауапты бөлімдері	Транспорт және коммуникациялар бөлімі, ОБАД
Атқарушы агенттіктер	Инвестициялар және даму министрлігі "Транспорт Тауэр", Қабанбай Батыр даңғылы, 47, Астана 010000, Қазақстан

Уақыт графигі

Жоба концепциясын бекіту	-
Ақпаратты жинау	-
Басшылардың шолу кеңесі	-
Жобаны мақұлдау	2015 жылдың 23 сәуірі
Жоба бойынша соңғы шолу миссиясы	-
ЖАБ-нің соңғы жаңартылған күні	2015 жылдың 21 қыркүйегі

ТА 8888-KAZ

Бақылау кезеңдері					
Мақұлдау	Қол қою	Күшке ену	Алғашқы	Жабылуы	
				Қайта қаралған	Нақты
2015 жылдың 23 сәуірі	2015 жылдың 15 мамыры	2015 жылдың 15 мамыры	2016 жылдың 31 тамызы	-	-

Қаржыландыру жоспары/Техникалық көмектің қолданылуы							Бөлінген қаражаттың жалпы сомасы		
АДБ	Бірлесіп қаржыландыру	Серіктестер					Барлығы	Күні	Сом
		Үкімет	Бенефициарлар	Жоба демеушілері	Басқалар				
400 000	0	0	0	0	0	400 000	2015 жылдың 23 сәуірі	41 586,26	

Жоба туралы ақпараттық бюллетень (ЖАБ) жоба немесе бағдарлама бойынша жинақтық ақпаратты қамтиды. Жоба туралы ақпараттың өзгеру мүмкіндігіне байланысты, кейбір ақпарат оның бірінші нұсқасына қосылмауы мүмкін, бірақ қолжетімділігіне қарай ұсынылатын болады. Ұсынылған жобалар туралы ақпарат алдын ала.

АДБ жоба туралы ақпараттық бюллетеньдегі ақпаратты ешбір кепілсіз пайдаланушыларға ресурс түрінде беріп отыр. АДБ ақпарды қашан да жоғары сапалы болып беруге тырысады, ақпарат еш көрсетілген немесе ұйғарынды кепілсіз, шектеусіз, коммерциялық қолданыс кепілдігінсіз, авторлық құқық бұзушылықсыз сол күйінде беріліп отыр. АДБ әдейі бұндай ақпараттың дәлдігі мен толықтығы жайлы ешқандай кепілдер мен мәлімдемелер жасамайды.