



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	48424-002	
Страна	Казахстан	
Статус проекта	Предложен	
Тип проекта / модальность содействия	Заем	
Источник финансирования / сумма	Заем: Проект модернизации дороги, соединяющей транспортные коридоры ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 6 (Актобе – Макат)	
	Обычные капитальные ресурсы	350,00 млн. долл. США
Стратегические вопросы	Инклюзивный экономический рост Региональная интеграция	
Стимулы к изменениям	Управление и развитие потенциала	
Сектор / подсектор	Транспорт - 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 увеличению 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 побочный 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

Модернизация транспортной системы с увеличением объема транзитных перевозок, повышением связности дорожной сети и созданием инфраструктурных центров, как подчеркивается в Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года.

Результат	Улучшение эксплуатационных показателей сети дорог республиканского значения в целом и автомобильного коридора между административными центрами Актюбинской и Атырауской областей в частности.
Итоги	Примерно 300-километровый участок двухполосной автомагистрали, соединяющей Актобе и Макат, реконструирован до уровня II категории и запущен в эксплуатацию
	Готовый к реализации план внедрения ИТС

Географическое
расположение

Категории защитных мер

Окружающая среда	B
Вынужденное переселение	B
Коренное население	C

Сводная информация об экологических и социальных аспектах

Экологические
аспекты

Вынужденное
переселение

Коренное
население

Взаимодействие, участие и консультации с заинтересованными сторонами

В период разработки проекта

Консультации с общественностью в Атырауской области были проведены в мае 2015 года, а в Актюбинской области - в августе 2015 года. В ходе консультаций обсуждались, помимо прочего, вопросы, касающиеся компенсации расходов, связанных с переселением лиц, подвергшихся воздействию, 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

Консультации с общественностью будут проводиться время от времени в ходе реализации проекта.

Ответственный сотрудник 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
"Транспорт Тауэр", проспект Кабанбай Батыра, 47, Астана
010000, Казахстан

График

Утверждение концепции проекта	23 апреля 2015 года
Сбор информации	9 - 17 сентября 2015 года
Обзорное совещание руководства	21 октября 2015 года
Одобрение	4 декабря 2015 года
Последняя обзорная миссия	-
Последнее обновление паспорта проекта	22 сентября 2015 года

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.