



European Bank
for Reconstruction and Development



КАЗАХСТАН: АВТОДОРОГА БЕЙНЕУ - БОЗОЙ
- САКСАУЛЬСК - ОЦЕНКА ТЕХНИКО-
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ
ПРОЕКТА, PR 017140

Нетехническое резюме

Октябрь 2026

РЕЕСТР РЕДАКЦИЙ ОТЧЁТА

НАЗВАНИЕ ПРОЕКТА	КАЗАХСТАН: АВТОДОРОГА БЕЙНЕУ - БОЗОЙ - САКСАУЛЬСК - ОЦЕНКА ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ ПРОЕКТА
КОД ПРОЕКТА	PR 017140
БЕНЕФИЦИАР	АО КАЗАВТОЖОЛ НЦ
СТРАНА	КАЗАХСТА
ЗАКАЗЧИК	ЕБРР
ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО	Гарри Карандейнос
КОНСУЛЬТАНТ	SYSTEMA CONSULTING S.A.
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА	Наталья Целенти
НАЗВАНИЕ ОТЧЕТА	Нетехническое резюме

Содержание

1	Введение	4
1.1	Предыстория	4
2	Описание Проекта	5
2.1	Расположение	5
2.2	Описание	6
2.3	Связанные объекты	7
2.4	Альтернативные варианты Проекта	7
3	Применимая законодательная и нормативно-правовая база	9
4	Экологические и социальные исходные условия	11
5	Обобщение экологических и социальных преимуществ, потенциальных негативных воздействий, мер по их смягчению и управлению ими	28
6	Общественные консультации и раскрытие информации	47

Список рисунков

Рис. 1 - Существующая дорожная сеть в более широкой зоне реализации Проекта и расположение автомобильной дороги Бейнеу-Бозой-Саксаульск	5
Рис. 2 - Карта трассы проектируемой автомобильной дороги (км 0 - км 286) и основных компонентов в пределах участка, финансируемого ЕБРР (км 0 - км 160)	5
Рис. 3 - Варианты трассировки автомобильной дороги Бейнеу-Саксаульск, рассмотренные в ходе разработки технико-экономического обоснования (ТЭО)	8
Рис. 4 - Типичный ландшафт в районе реализации Проекта	11
Figure 5 - Схематическая карта климатического зонирования в РК	12
Рис. 6 - Миграционный ареал устьуртской популяции сайгака <i>Saiga tatarica tatarica</i>	19
Рис. 7 - Участки антропогенного воздействия вдоль трассы автомобильной дороги	20

Список таблиц

Таблица 1 - Компоненты проектной дороги близлежащие поселения	6
Таблица 2 - Компоненты проектируемой автомобильной дороги и расположенные поблизости населённые пункты	15
Таблица 3 - Основные демографические показатели Мангистауской области и Бейнеуского района по состоянию на январь 2026 года	23
Таблица 4 - Основные демографические показатели Актюбинской области, Байганинского и Шалкарского районов по состоянию на январь 2026 года	23
Таблица 5 - Резюме воздействий Проекта на физическую окружающую среду и предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению	34
Таблица 6 - Резюме воздействий Проекта на социальную и социально-экономическую среду и преимуществ, получаемых от его реализации, а также предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению	38
Таблица 7 - Резюме воздействий Проекта на культурную среду и предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению	44
Таблица 8 - Резюме воздействий Проекта на здоровье и безопасность населения, а также на охрану труда и технику безопасности, и предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению	44

Сокращение

ЗВ	Зона влияния
ИЗВ	Индекс загрязнения воздуха
ББС	Бейнеу-Бозой-Саксаульск
НДТ	Наилучшие доступные технологии
ПУКН	План управления культурным наследием
ОКВ	Оценка кумулятивных воздействий
ЭОТА	Экологически обоснованные территории анализа
ОТЗОС	охрана труда, здоровья и окружающей среды
ОВОС	оценка воздействия на окружающую среду
ЕС	Европейский союз
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕК	Европейская комиссия
ЭСКП	Экологическая и социальная комплексная проверка
ОВОСС	Оценка воздействия на окружающую и социальную среду
ПЭСМ	План экологических и социальных мер
ПЭСУ	План экологического и социального управления
ЭСП	Экологическая и социальная политика
ЭСТ	Экологические и социальные требования
ФГО	Фокус-групповое обсуждение
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
ПМОГР	План мероприятий по обеспечению гендерного равенства
ГНДГ	Гендерное насилие и домогательства
НОП	Надлежащая отраслевая практика
КОТ	Ключевая орнитологическая территория
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
МФК	Международная финансовая корпорация
МОТ	Международная организация труда
ИТС	Интеллектуальные транспортные системы
АО	Акционерное общество
КТБ	Ключевая территория биоразнообразия
РДПЗП	Рамочная документация по приобретению земель и переселению
НПО	Неправительственная организация
НТР	Нетехническое резюме
ОТБ	Охрана труда и безопасность
ВЛ	Воздушная линия электропередачи
ООК	Отчёт о проведении общественных консультаций
РК	Республика Казахстан
РФ	Российская Федерация
ДЭУ	Дорожно-эксплуатационный участок
РГП	Республиканское государственное предприятие
ПО	Полоса отвода
ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
СИ	Стандартный индекс
ООПТ	Особо охраняемые природные территории
ОООО	Отчёт по определению области оценки
ТЗ	Техническое задание
TRACECA	Транспортный коридор «Европа - Кавказ - Азия»
ПОДД	План организации дорожного движения
ВБ	Всемирный банк

1 Введение

1.1 Предыстория

Строительство автомобильной дороги Бейнеу–Бозой–Саксаульск (ББС) протяжённостью 559 км в соответствии с техническими нормативами II технической категории станет частью транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия (TRACECA), обеспечивающего развитие сухопутной торговли между Китаем и Западной Европой через Казахстан. Автомобильная дорога ББС будет способствовать укреплению транспортно-логистического потенциала Мангистауской и Актюбинской областей за счёт повышения технических характеристик дороги, увеличения её пропускной способности и сокращения времени в пути. Являясь частью транспортного коридора «Центр–Запад», дорога также будет способствовать развитию современной транспортной инфраструктуры, улучшению региональной транспортной связанности и повышению эффективности перевозок пассажиров и грузов.

Европейский банк реконструкции и развития (далее - «ЕБРР» или «Банк») рассматривал возможность предоставления суверенно гарантированного кредита АО¹ «Национальная компания «КазАвтоЖол» (далее - «Компания», «Заёмщик» или «QAJ») - национальному дорожному оператору Казахстана, 100% акций которого принадлежат государству, - для финансирования проектирования, строительства и содержания участков 1–4 автомобильной дороги ББС (км 0+000 - км 160+000; протяжённость около 161,5 км), включая сопутствующие компоненты, такие как подъездные дороги, дорожно-эксплуатационные пункты и другую вспомогательную инфраструктуру.

Банк привлёк консультанта (далее - «Консультант») для проведения оценки воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) и подготовки полного комплекта документации для раскрытия информации по ОВОСС для участков 1–7 (км 0+000 - км 286+000) Проекта в соответствии с Экологической и социальной политикой ЕБРР (ЭСП, 2024) и применимыми экологическими и социальными требованиями (ESR). В соответствии с Письмом о праве полагаться на результаты оценки (Reliance Letter), согласованным между ЕБРР, Консультантом² и Всемирным банком, Всемирный банк вправе использовать указанные результаты ОВОСС на тех же условиях, что и ЕБРР, для целей собственного финансирования, оценки и надзора за реализацией участков 5–7.

Проект потенциально может повлечь за собой значительные неблагоприятные экологические и/или социальные последствия в будущем. В связи с этим, в соответствии с Экологической и социальной политикой ЕБРР (ЭСП, 2024), Проекту присвоена категория «А». Соответственно, Проект подлежит комплексной оценке воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС) с подготовкой соответствующей экологической и социальной документации. Комплект документации ОВОСС будет опубликован для всеобщего доступа не менее чем за 120 дней до рассмотрения Проекта Советом директоров ЕБРР для принятия решения о его одобрении.

Финансирование строительства автомобильной дороги ББС протяжённостью 559 км осуществляется ЕБРР, Международным банком реконструкции и развития (МБРР) / Всемирным банком, Азиатским банком развития (АБР) и Республикой Казахстан через Банк развития Казахстана (БРК). Дорога разделена на четыре группы участков в соответствии с источниками финансирования, каждая из которых финансируется отдельной организацией:

- ЕБРР: участки 1–4 (км 0+000 - км 160+000);
- МБРР / Всемирный банк: участки 5–7 (км 160+000 - км 286+000);
- АБР: участки 8–10 (км 286+000 - км 410+000);
- БРК: участки 11–14 (км 410+000 - км 559+166).

¹Акционерное общество

²SYSTEMA CONSULTING S.A.

2 Описание Проекта

2.1 Расположение

Трасса автомобильной дороги Бейнеу–Бозой–Саксаульск (ББС) и планируемые соединения с существующей дорожной сетью Казахстана представлены на **Рисунке 1**. Проектируемая автомобильная дорога ББС проходит по территории Мангистауской, Актыубинской и Кызылординской областей. На **Рисунке 2** представлена более подробная схема трассы проектируемой дороги (км 0 - км 286) с указанием основных компонентов дорожной инфраструктуры на участке км 0 - км 160, финансируемом ЕБРР.

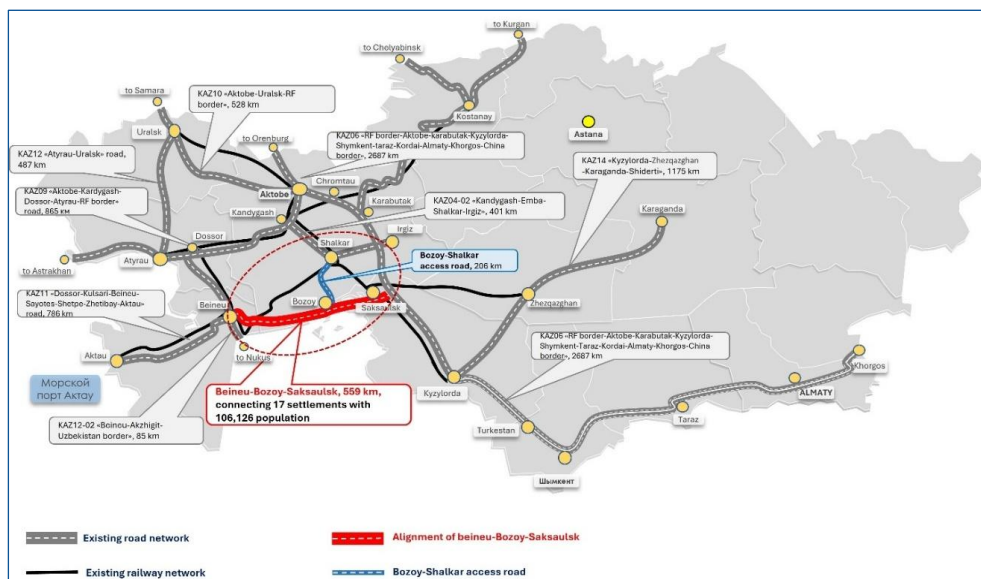


Рис. 1 - Существующая дорожная сеть в более широкой зоне реализации Проекта и расположение автомобильной дороги Бейнеу–Бозой–Саксаульск

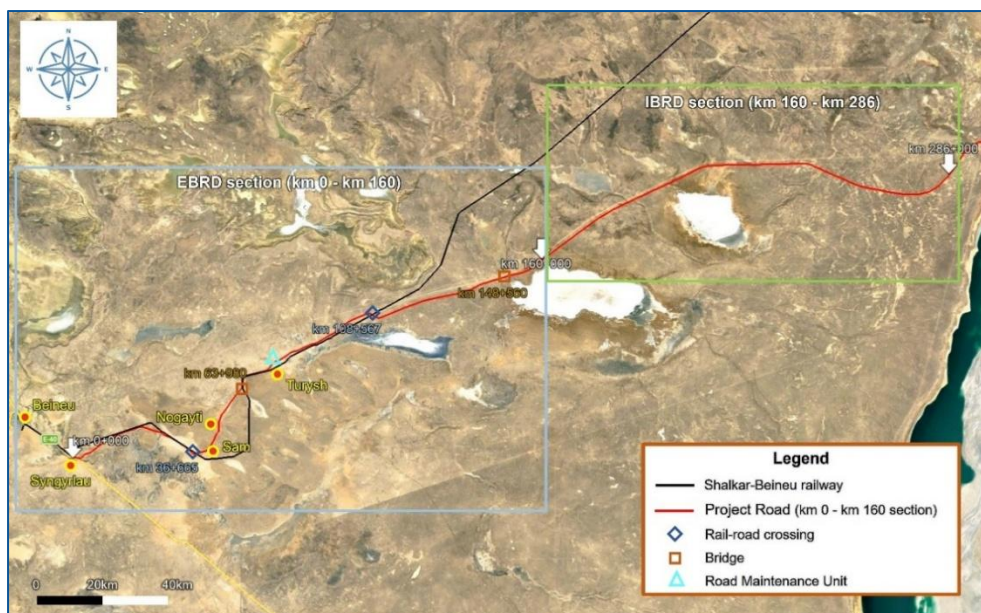


Рис. 2 - Карта трассы проектируемой автомобильной дороги (км 0 - км 286) и основных компонентов в пределах участка, финансируемого ЕБРР (км 0 - км 160)

2.2 Описание

Местное технико-экономическое обоснование (ТЭО) предусматривает строительство автомобильной дороги Бейнеу–Бозой–Саксаульск II технической категории. Участок проектируемой дороги протяжённостью 286 км, являющийся предметом настоящего исследования ОВОСС, проходит по территории Мангистауской и Актыбинской областей Республики Казахстан (РК). Основные компоненты Проекта, включая переходы для диких животных, предложенные Консультантом по результатам проведения ОВОСС, их местоположение, а также расположенные поблизости населённые пункты представлены в **Таблице 1**.

Таблица 1 - Компоненты проектной дороги близлежащие поселения

ЕБРР: участки 1 - 4 (км 0 - 160)				МБРР: участки 5 - 7 (км 160 - 286)		
Мангистауская область			Актыбинская область			
Участок 1: км 0 - 40	Участок 2: км 40 - 80	Участок 3: км 80 - 125	Участок 4: км 125 - 160	Участок 5: км 160 - 200	Участок 6: км 200 - 246	Участок 7: км 246 - 286
• Транспортная развязка в начале дороги с путепроводом • 2 скотопргона • Переход чврез ж/д	• 4 путепровода для сель.хоз. техники • 2 скотопргон • мост • 9 водопропускных труб • 6 автобусные остановки • 2 зоны отдыха	• ДЭИ к северу от Турыш • Подъездная дорога к селу Туруш протяжённостью 1,487 км, V-ой категории • Скотопргон • Переход чврез ж/д • 10 водопропускных труб • зона отдыха	• мост • 7 водопропускных труб • Зона отдыха	• 7 водопропускных труб • Зоны отдыха	• 4 моста • 3 водопропускные трубы • Зоны отдыха	• 4 моста • 4 водопропускных труб • Зоны отдыха
Предложенные переходы для сайги						
км 15+235 - 20+235	км 45+120 - 50+120 км 61+500 - 66+500	км 115+500 - 120+500	км 126+800 - 131+800 км 142+000 - 147+000 км 152+300 - 157+300	км 172+700 - 177+700 км 188+200 - 193+200	км 203+600 - 208+600 км 220+400 - 225+400	км 245+300 - 250+300* км 276+200 - 281+200
Ближайшие населённые пункты / Расстояние от трассы проектируемой автомобильной дороги						
Сынгырлау / 1400 м	Сам / 138 м Ногайты / 207 м Турыш / 825 м	-	-	-	-	-

* Частично расположен в пределах участка 6

Вспомогательные компоненты Проекта расположены на следующем расстоянии от жилой застройки: (i) дорожно-эксплуатационный пункт (ДЭП), расположенный к северу от села Туруш, находится в 1 200 м от ближайшего жилого дома; (ii) подъездная дорога к селу Туруш расположена на расстоянии 2 200 м от ближайшего жилого дома.

Общая продолжительность строительства, с учётом параллельного выполнения строительных работ и частичного совпадения отдельных этапов строительства, оценивается в 34 месяца, включая трёхмесячный подготовительный период.

2.3 Связанные объекты

В соответствии с ЭСП ЕБРР (2024), участок автомобильной дороги Бейнеу–Бозой–Саксаульск протяжённостью 273 км (км 286 - км 559), финансируемый АБР и БРК, вместе с сопутствующей инфраструктурой, включая дорожно-эксплуатационные пункты (ДЭП), подъездные дороги и другие вспомогательные объекты является связанным объектом к проектной дороге.

2.4 Альтернативные варианты Проекта

В ходе проведения ОВОСС были рассмотрены нулевой вариант (отказ от реализации Проекта), альтернативные варианты трассировки автомобильной дороги и их приемлемость с точки зрения воздействия на популяцию устьуртского сайгака, а также альтернативные проектные решения для отдельных компонентов дороги, включая различные типы пересечений.

В настоящее время проезд между Саксаульском и Бейнеу возможен только по существующему маршруту протяжённостью 1 460 км: «Саксаульск - Иргиз - Карабута́к - Хромтау - Акто́бе - Кандыа́гаш - Доссор - Кульсары - Бейнеу». В отличие от него, проектируемая автомобильная дорога Бейнеу–Бозой–Саксаульск протяжённостью 559 км обеспечит прямое сообщение между этими двумя населёнными пунктами, что позволит сократить расстояние и время в пути примерно в три раза.

В ходе разработки технико-экономического обоснования Проекта были оценены три альтернативных варианта трассировки автомобильной дороги, соединяющей Бейнеу и Саксаульск (**Рисунок 3**). Предпочтительным был признан вариант 1 (обозначен красным цветом), проходящий по маршруту Бейнеу–Бозой–Саксаульск и имеющий протяжённость 559 км. Данный вариант был признан наиболее целесообразным с точки зрения протяжённости маршрута, транспортной доступности населённых пунктов, а также совокупности технических и социально-экономических факторов.

С точки зрения сохранения популяции устьуртского сайгака вариант 1 представляется наиболее предпочтительным из трёх рассматриваемых альтернатив. Его основное преимущество заключается в том, что проектируемая автомобильная дорога не будет на значительном протяжении проходить непосредственно вдоль железной дороги Шалкар-Бейнеу. Это позволит избежать формирования единого расширенного транспортного коридора и снизить риск усиления уже существующего барьерного эффекта железной дороги.

Ещё одним важным преимуществом варианта 1 является сохранение открытого пространства между проектируемой автомобильной дорогой и железной дорогой. Поддержание пространственного разрыва между этими двумя инфраструктурными коридорами может позволить сайгакам продолжать подходить к железной дороге и обследовать её в поисках потенциально проходимых мест пересечения. Это особенно важно для сохранения долгосрочного потенциала восстановления миграционной связанности ландшафта.

Таким образом, вариант 1 - трасса автомобильной дороги Бейнеу–Бозой–Саксаульск протяжённостью 559 км, рассматривается как предпочтительный вариант, обеспечивающий преимущества с точки зрения сокращения расстояния и времени в пути, улучшения транспортной доступности населённых пунктов, а также общих технических и социально-экономических характеристик. При этом данный вариант также позволяет минимизировать потенциальное воздействие на миграционные перемещения популяции устьуртского сайгака.

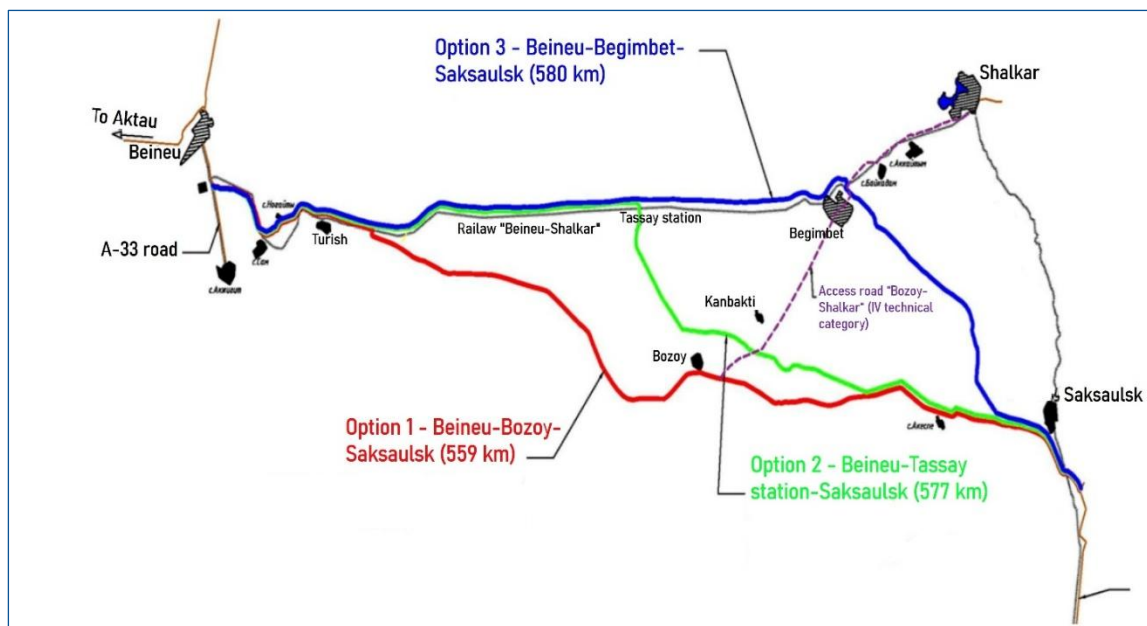


Рис. 3 - Варианты трассировки автомобильной дороги Бейнеу-Саксаульск, рассмотренные в ходе разработки технико-экономического обоснования (ТЭО)

3 Применимая законодательная и нормативно-правовая база

Экологическое законодательство Республики Казахстан (РК) устанавливает правовые основы охраны окружающей среды, оценки воздействия на окружающую среду, выдачи разрешений и устойчивого управления природными ресурсами. Ключевыми нормативными актами являются Экологический кодекс (2021 г.), нормативные документы, регулирующие проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и общественных слушаний, классификацию объектов по степени воздействия на окружающую среду и выдачу экологических разрешений, а также Закон «О разрешениях и уведомлениях» (2014 г.). Данная нормативно-правовая база дополняется Водным кодексом (2025 г.), Законом «Об охране почв» (2026 г.), Земельным кодексом (2003 г.), Кодексом «О недрах и недропользовании» (2017 г.) и Лесным кодексом (2003 г.), регулирующими охрану и использование земель, водных ресурсов, почв, лесов и полезных ископаемых.

Социальное законодательство Республики Казахстан устанавливает правовые основы защиты прав человека, обеспечения справедливых условий труда, содействия гендерному равенству, охраны здоровья населения и социальной поддержки. К основным нормативным актам относятся Конституция (1995 г.), Трудовой кодекс (2015 г.), Закон «О государственных гарантиях равных прав и равных возможностей мужчин и женщин» (2009 г.), а также нормативные документы, регулирующие оценку условий труда на рабочих местах. К другим применимым законодательным актам относятся Закон «О государственном имуществе» (2011 г.), Социальный кодекс (2023 г.), Кодекс «О здоровье народа и системе здравоохранения» (2020 г.), Закон «Об образовании» (2007 г.) и Закон «О противодействии коррупции» (2015 г.). В совокупности указанные нормативные акты формируют правовую базу для управления социальными рисками и обеспечения соблюдения применимых требований в области труда, охраны здоровья, равенства и надлежащего управления.

Экологическая и социальная политика ЕБРР (ЭСП, 2024) требует от клиентов соблюдения применимых экологических и социальных требований (ЭСТ) для обеспечения эффективного управления экологическими и социальными рисками и воздействиями, а также достижения устойчивых результатов реализации проектов. На основании анализа имеющейся информации к Проекту применимы требования ЭСТ 1-10, охватывающие оценку и управление экологическими и социальными аспектами, трудовые отношения и условия труда, рациональное использование ресурсов и предотвращение загрязнения, охрану здоровья и обеспечение безопасности, приобретение земель и вынужденное переселение, сохранение биоразнообразия, коренные народы, культурное наследие, финансовых посредников, а также раскрытие информации и взаимодействие с заинтересованными сторонами.

При реализации Проекта также необходимо учитывать соответствующее экологическое законодательство и стандарты Европейского союза (ЕС), включая Директиву об оценке воздействия на окружающую среду (2011/92/EU с поправками, внесёнными Директивой 2014/52/EU), Директиву о промышленных выбросах (2010/75/EU), Директиву о птицах (2009/147/ЕС), Директиву о местообитаниях (92/43/ЕЕС) и Рамочную директиву об отходах (2008/98/ЕС). Кроме того, для управления рисками в области охраны здоровья и безопасности работников имеют значение директивы ЕС, регулирующие воздействие шума (2003/10/ЕС) и вибрации (2002/44/ЕС) на рабочих местах. В совокупности указанные требования формируют основу для оценки и смягчения экологических и социальных воздействий Проекта в соответствии с применимыми стандартами ЕБРР и ЕС.

При реализации Проекта также могут применяться соответствующие международные экологические и социальные конвенции и протоколы, ратифицированные Республикой Казахстан и включённые в национальное законодательство. К ним относятся Конвенция о биологическом разнообразии и Картахенский протокол по биобезопасности, Орхусская конвенция о доступе к

экологической информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды, а также 26 конвенций Международной организации труда (МОТ), ратифицированных Казахстаном, включая 10 основополагающих конвенций, регулирующих вопросы принудительного и детского труда, свободы объединения и права на ведение коллективных переговоров, равного вознаграждения, недискриминации, минимального возраста для трудоустройства и охраны труда и техники безопасности. Эти международные документы устанавливают важнейшие принципы и обязательства в области сохранения биоразнообразия, экологического управления, защиты трудовых прав и обеспечения безопасности работников.

При проведении экологической и социальной оценки Проекта учитывается руководство ЕБРР «Отраслевые экологические и социальные рекомендации: строительная деятельность» (Sub-sectoral Environmental and Social Guidelines: Building and Construction Activities, 2010), в котором определены типичные экологические и социальные риски, связанные со строительством, эксплуатацией, техническим обслуживанием и выводом объектов из эксплуатации. Другие применимые руководства ЕБРР и Международной финансовой корпорации (МФК) охватывают вопросы переселения, принудительного труда, гендерного равенства, недискриминации, равных возможностей, размещения работников и другие связанные экологические и социальные аспекты.

4 Экологические и социальные исходные условия

Географическое положение, геоморфология и рельеф

Проектируемая автомобильная дорога Бейнеу–Бозой–Саксаульск проходит по территории Бейнеуского района Мангистауской области, Байганинского и Шалкарского районов Актыбинской области, а также Аральского района Кызылординской области. Рассматриваемый участок дороги (км 0–286) начинается в населённом пункте Бейнеу Мангистауской области и заканчивается примерно за 40 км до населённого пункта Бозой в Актыбинской области. На территории Мангистауской области трасса проходит вблизи населённых пунктов Сынгырлау, Туруш, Ногайты и Сам. В целом трасса проектируемой дороги простирается преимущественно в северо-восточном направлении.

Район реализации Проекта расположен у юго-восточной окраины Прикаспийской низменности. Территория характеризуется низкой плотностью населения и небольшим количеством постоянных населённых пунктов. При этом обширные пространства плато Устюрт используются в качестве пастбищ для выпаса скота. Помимо животноводства, экономика региона характеризуется развитой добывающей промышленностью, прежде всего нефтегазодобычей, обеспеченной соответствующей производственной инфраструктурой. К ней относятся временные рабочие посёлки, некоторые из которых впоследствии преобразуются в постоянные населённые пункты.

В районе реализации Проекта имеется сеть дорог с твёрдым покрытием и грунтовых дорог. В сухой сезон грунтовые дороги, как правило, доступны для движения автотранспорта. Однако междюнные понижения, днища которых заняты солончаками (сорами), труднопроходимы, а в отдельных местах полностью непроходимы.

Ландшафт

Для региона характерны пустынные и полупустынные ландшафты, отличающиеся низкой устойчивостью к антропогенному воздействию, поскольку преобладающие климатические условия в целом неблагоприятны для формирования и восстановления почвенного и растительного покрова.



Рис. 4 - Типичный ландшафт в районе реализации Проекта

Климат и метеорология

В соответствии со Сводом правил Республики Казахстан СП РК 2.04.01-2017³, проектируемая автомобильная дорога Бейнеу–Бозой–Саксаульск (ББС) расположена в климатической зоне IV, а именно в климатическом подрайоне IVG (см. [Рисунок 5](#)). Для климатической зоны IV характерны

³СП РК 2.04.01-2017 «Строительная климатология»

Прогнозы изменения количества осадков характеризуются большей неопределённостью по сравнению с температурными прогнозами. Климатические модели в целом указывают на относительно умеренные изменения годового количества осадков в западном Казахстане. Вместе с тем ожидается повышение изменчивости режима осадков, включая увеличение частоты и интенсивности кратковременных сильных дождей, чередующихся с более продолжительными засушливыми периодами.

Геология и инженерно-геологические условия

Современный рельеф исследуемой территории сформировался в течение длительного периода континентального развития, начавшегося после отступления Понтического моря. Геоморфологические процессы продолжают оказывать влияние на формирование рельефа и в настоящее время.

В пределах исследуемой территории выделяются четыре основных генетических типа рельефа:

- **Структурно-денудационный тип рельефа.** Представлен слаборасчленённой постпонтической поверхностью плато Устюрт, являющейся наиболее древней геоморфологической единицей исследуемой территории. Морфология плато определяется преимущественно особенностями тектонического строения подстилающих пород.
- **Денудационный тип рельефа.** В пределах исследуемой территории представлен двумя подтипами. Первый включает эрозионные и оползневые склоны (чинки) среднего плиоцена — четвертичного периода, второй — четвертичные и современные эрозионные формы рельефа, преимущественно овраги и промоины.
- **Аккумулятивный тип рельефа.** Представлен тремя подтипами: хвалынской морской равниной, современным пролювиальным предгорным шлейфом и современной озёрно-соровой равниной.
- **Дефляционно-аккумулятивный тип рельефа.** Представлен четвертичными эоловыми песками холмистой и грядовой формы, включая песчаный массив Сам.

На исследуемой территории опасные физико-геологические процессы не выявлены.

Согласно СП РК 2.03-30-2017 «Строительство в сейсмических зонах», сейсмичность региона оценивается в 5–6 баллов по шкале сейсмической интенсивности.

Недра и почвенный покров

Территория Проекта преимущественно покрыта пустынными карбонатными почвами с очень низким содержанием органического вещества (гумуса), высокой степенью засоления и загипсованности. Растительность характерна для пустынной зоны и представлена преимущественно солянково-полынными и полынно-солянковыми сообществами.

Для исследуемой территории характерно наличие примитивных морских засоленных почв (соров), не имеющих гумусового горизонта и непригодных для сельскохозяйственного использования. Почвы характеризуются высокой степенью засоления; среди растворимых солей преобладают сульфаты, при этом также присутствуют значительные концентрации хлоридов.

Почвенно-растительный слой распространён по всей исследуемой территории, его мощность составляет от 10 до 30 см. Он представлен преимущественно суглинистыми и супесчаными почвами. Почвы плотные, слабовлажные, лёссовидные, рыхлые и засоленные, содержат лишь редкие остатки корней травянистых растений. Согласно ГОСТ 17.5.1.03-86, почвы обследованной территории классифицируются как ограниченно пригодные для снятия, складирования и последующего использования при рекультивации земель.

Гидрогеология

Подземные воды в Мангистауской области приурочены к различным геологическим образованиям, включая трещиноватые пермско-триасовые породы, карбонатные отложения, песчаные массивы, а также делювиально-пролювиальные и морские отложения. Глубина залегания подземных вод существенно варьируется: от приблизительно 0,5–10 м в неглубоко залегающих отложениях и 1–40 м в песчаных образованиях до 140–150 м и нескольких сотен метров и более в глубоких геологических структурах. Подземные воды преимущественно безнапорные, однако по окраинам горных массивов и в глубоких геологических горизонтах встречаются напорные (артезианские) водоносные горизонты. Питание подземных вод осуществляется главным образом за счёт инфильтрации атмосферных осадков, перетекания из нижележащих водоносных горизонтов и межпластового водообмена. Дополнительное питание обеспечивается паводковыми водами и ливневым стоком в долинах центральной части Мангышлакского полуострова.

Поверхностные воды

В пределах Бейнеуского района Мангистауской области, а также Байганинского и Шалкарского районов Актюбинской области водные объекты поверхностных вод в непосредственной близости от проектируемой автомобильной дороги отсутствуют. Трасса проектируемой дороги проходит за пределами водоохранных зон и водоохранных полос поверхностных водных объектов.

Подземные воды

Условия залегания подземных вод определяются региональным геологическим строением и существенно различаются на территории Проекта. Неглубоко залегающие безнапорные подземные воды, как правило, встречаются в четвертичных и более молодых осадочных отложениях на глубине приблизительно 0,5–30 м от поверхности земли, хотя на отдельных участках глубина их залегания может достигать 40 м. Более глубокие подземные воды приурочены к напорным или полупонапорным водоносным горизонтам, связанным с более древними геологическими образованиями. Обычно они залегают на глубине 50–400 м, а в отдельных местах – более 1 000 м от поверхности земли. Эти глубокие водоносные горизонты являются основными региональными источниками подземных вод, используемыми для водоснабжения.

Визуальная привлекательность ландшафта

В настоящее время город Бейнеу и село Туруш соединяет грунтовая дорога протяжённостью около 73 км. Село Туруш расположено примерно в 825 м от трассы проектируемой дороги. Помимо Туруша, на различных расстояниях от существующей дороги находятся три сельских населённых пункта: Сынгырлау (около 1 400 м), Сам (138 м) и Ногайты (207 м). Дорога также обеспечивает доступ к нескольким объектам культурного и духовного значения.

Вдоль трассы Проекта на участке от км 73 до км 286, где заканчивается исследуемый ЕБРР участок, расположенный примерно в 40 км от села Бозой, населённые пункты отсутствуют. В настоящее время непрерывная дорога, соединяющая эти населённые пункты, отсутствует. Вместе с тем на данном участке территории Проекта имеется сеть местных грунтовых подъездных дорог. Они используются преимущественно для обеспечения доступа к региональной инфраструктуре и её обслуживания, включая газопровод, компрессорные станции, воздушные линии электропередачи (ВЛ) и другие объекты инженерной инфраструктуры.

Качество атмосферного воздуха

Оценка исходного состояния атмосферного воздуха выполнена на основе данных мониторинга, собранных Республиканским государственным предприятием (РГП) «Казгидромет» в рамках национальной сети экологического мониторинга Национальной гидрометеорологической службы.

Согласно данным поста мониторинга в Бейнеу, уровень загрязнения атмосферного воздуха оценён как низкий. Данная оценка основана на индексе загрязнения атмосферы (ИЗА), равном 3 (низкий уровень), стандартном индексе (СИ), равном 1,8 (низкий уровень), установленном для сероводорода (H₂S), и наибольшей повторяемости превышений (НП), равной 0 % (низкий уровень).

Вблизи трассы Проекта в пределах Актюбинской области посты мониторинга качества атмосферного воздуха отсутствуют. В целом на качество атмосферного воздуха в регионе влияют выбросы ряда крупных промышленных объектов, преимущественно связанных с добычей и переработкой нефти и газа. Согласно данным мониторинга качества атмосферного воздуха в Актюбинской области за 2025 год, уровень загрязнения атмосферного воздуха был классифицирован как очень высокий. Эта оценка основана на стандартном индексе (СИ), равном 16,1 (очень высокий уровень), и наибольшей повторяемости превышений (НП), равной 3 % (повышенный уровень); оба показателя зарегистрированы для сероводорода (H₂S).

Интенсивность движения

Согласно прогнозу интенсивности движения, представленному в местном технико-экономическом обосновании (ТЭО), к 2045 году (расчётный период - 20 лет) интенсивность движения на участке автомобильной дороги ББС, по прогнозам, достигнет 5 842 транспортных средств в сутки при условии среднегодового коэффициента роста интенсивности движения 1,05. Для сравнения, в базовом 2025 году интенсивность движения составляла 2 097 транспортных средств в сутки. В пересчёте на легковые автомобильные единицы (ЛАЕ) прогнозируемая интенсивность движения составит 13,626 ЛАЕ/сутки, что соответствует проектным требованиям для автомобильной дороги II технической категории.

В структуре транспортного потока преобладают легковые автомобили, на долю которых приходится 58,01 % общего объёма движения. Грузовые автомобили с прицепами и полуприцепами составляют 30,62 %, а двух- и трёхосные грузовые автомобили - 10,21 %. Доля автобусов составляет 0,95 %, тракторов - 0,18 %, мотоциклов - 0,03 %.

Шум и вибрация

Территория Проекта характеризуется низкой плотностью населения и преимущественно сельским характером землепользования, при этом общий уровень антропогенного шума, как правило, невысок. Существующий акустический фон обычно формируется эпизодическим движением транспортных средств, работой сельскохозяйственной техники в периоды сезонных работ, звуками домашнего скота и природными шумами, такими как шум ветра.

В ходе консультационной миссии по социально-экономическим вопросам на территории Проекта в августе 2026 года Консультант провёл точечные измерения уровня шума продолжительностью 10 минут в жилых зонах населённых пунктов Сынгырлау, Сам, Ногайты и Туруш с использованием регистраторов звуковых данных «General-DSM20». Результаты измерений приведены в [Таблице 2](#).

Таблица 2 - Компоненты проектируемой автомобильной дороги и расположенные поблизости населённые пункты

Эквивалентный (средний) уровень шума, дБА			
Сынгырлау	Сам	Ногайты	Туруш
53	47	48	50

В существующих условиях источники вибрации, распространяющейся через грунт, также ограничены. Эпизодическая вибрация может возникать при проезде тяжёлой сельскохозяйственной техники или грузовых автомобилей по местным дорогам, однако такие

случаи редки и кратковременны. В связи с этим исходный уровень вибрации в жилых зонах незначителен.

Опасные природные явления

Мангистауская и Актыбинская области в целом характеризуются низкой подверженностью гидрологическим опасностям, но высокой подверженностью климатическим и геологическим опасностям, обусловленным засушливыми и полузасушливыми природными условиями. К типичным природным опасностям, актуальным для территории Проекта, относятся засухи, сильные ветры, экстремально высокие температуры, опустынивание, наводнения, природные пожары и землетрясения.

Культурное наследие

Археологическое обследование коридора автомобильной дороги ББС проводилось на территории Бейнеуского района Мангистауской области, Байганинского и Шалкарского районов Актыбинской области, а также Аральского района Кызылординской области. Обследование охватывало полосу отвода автомобильной дороги шириной 40 м (по 20 м в каждую сторону от оси дороги) на всём протяжении трассы протяжённостью 559 км, а также более широкую зону исследования, простирающуюся на 100 м в каждую сторону от оси дороги.

Результаты археологического обследования представлены в Отчёте об археологическом обследовании № AES-521 от 30.06.2025, подготовленном товариществом с ограниченной ответственностью «Archaeological Expertise». В общей сложности в ходе археологических изысканий, проведённых в пределах зоны исследования, было выявлено восемь объектов историко-культурного наследия. Из них четыре объекта расположены в пределах рассматриваемого участка проектируемой автомобильной дороги (км 0,0 - км 286,0), а остальные четыре объекта в пределах участков дороги, финансируемых Азиатским банком развития (АБР) и Банком развития Казахстана (БРК) (км 286,0 - км 559,0).

Охраняемые природные территории

В Казахстане насчитывается 120 особо охраняемых природных территорий (ООПТ), занимающих более 10 % территории страны. Их общая площадь составляет приблизительно 29,3 млн гектаров (га). Национальная система охраняемых природных территорий включает 10 государственных природных заповедников, 14 государственных национальных природных парков, 7 государственных природных резерватов, 50 государственных природных заказников, 5 государственных охранных зон, 6 государственных ботанических садов, 1 государственный дендрологический парк и 25 памятников природы местного значения.

Согласно письму Мангистауской областной территориальной инспекции лесного хозяйства и животного мира № 02-08/360 от 14 июля 2025 года и письму Актыбинской областной территориальной инспекции лесного хозяйства и животного мира № ЗТ-2025-02130679 от 10 июля 2025 года, в пределах трассы проектируемой автомобильной дороги и в непосредственной близости от неё на территории Мангистауской и Актыбинской областей особо охраняемые природные территории отсутствуют.

В Казахстане насчитывается 125 ключевых орнитологических территорий (Important Bird Areas, IBA) / ключевых территорий биоразнообразия (Key Biodiversity Areas, KBA), занимающих площадь 155 920 км². Однако, согласно результатам камерального анализа, коридор проектируемой автомобильной дороги не затрагивает указанные территории IBA/KBA. В Казахстане отсутствуют территории, включённые в перечень Альянса за нулевое вымирание (Alliance for Zero Extinction, AZE).

В Казахстане расположено 10 водно-болотных угодий международного значения, включённых в Рамсарский список. При этом в Мангистауской области такие территории отсутствуют. В

Актюбинской области находится только одно рамсарское угодье - «Озёра в нижнем течении рек Иргиз и Тургай», расположенное в границах государственного природного резервата «Иргиз-Тургай» и государственного природного заказника «Тургай». Данная территория находится приблизительно в 200 км к северо-востоку от посёлка Саксаульск.

Казахстан охватывает значительную часть глобального ареала сайгака и является одним из основных районов обитания этого вида. Из пяти сохранившихся популяций сайгака три - Уральская, Устьюртская и Бетпак-Далинская, обитают на территории Казахстана. Для существования этих популяций важное значение имеют обширные степные и полупустынные экосистемы страны, обеспечивающие условия для обитания животных и их сезонных миграций.

Биоразнообразие

Район исследования биоразнообразия охватывает участок автомобильной дороги Бейнеу - Бозой (км 0 - км 326), включая территорию её постоянного воздействия и коридор шириной приблизительно 500 м по обе стороны дороги, который составляет зону влияния проекта (). Для оценки местообитаний была выбрана буферная зона шириной 10 км вдоль трассы, поскольку она считается достаточно репрезентативной для отражения различных стадий трансформации растительности, почв и экосистем.

Флора и растительность

Территория проекта расположена в Западно-Северотуранской подпровинции Северотуранской провинции, входящей в Ирано-Туранскую подобласть Сахаро-Гобийской области. Трасса автомобильной дороги в Мангистауской и Актюбинской областях проходит через зону средних пустынь, а вблизи населённого пункта Бозой пересекает границу и входит в зону северных пустынь.

Для данной территории характерна полынно-боялычевая и солянково-боялычевая растительность. Традиционно она использовалась в качестве пастбищ для овец, верблюдов, коз и лошадей. Поэтому основными историческими факторами деградации земель являлись выпас скота и сенокосение. В более поздний период дополнительную нагрузку на природные экосистемы оказали масштабные работы по разведке и освоению нефтегазовых месторождений.

В настоящее время степень нарушения почвенного покрова на данной территории варьируется от умеренной до сильной. Например, вблизи скважин и зимовок многочисленные сети несанкционированных проездов привели к сильной деградации до 30 % площади пастбищ. Глинистые и суглинистые почвы вблизи дорог особенно подвержены сильной эрозии, а придорожная растительность является разреженной, низкорослой и покрытой пылью. Восстановление нарушенных территорий происходит очень медленно.

Наибольшее видовое разнообразие флоры наблюдается весной. Однако к началу июня, с наступлением жаркого и засушливого сезона, растительный покров практически полностью высыхает.

Флора высших сосудистых растений представлена 376 видами, относящимися к 51 семейству. Наиболее многочисленным является семейство Амарантовые (Amaranthaceae), включающее 68 таксонов (18,1 %). Далее следуют семейства Астровые (Asteraceae) - 51 таксон (13,6 %), Капустные (Brassicaceae) - 42 таксона (11,2 %), Злаки (Poaceae) - 40 таксонов (10,6 %), Бобовые (Fabaceae) - 28 таксонов (7,4 %) и Бурачниковые (Boraginaceae) - 21 таксон (5,6 %).

На долю пяти ведущих семейств приходится около 60,9 % исследованной флоры, а шести ведущих семейств - около 66,5 %.

На уровне родов наибольшим разнообразием представлены астрагал (Astragalus) - 15 таксонов и полынь (Artemisia) - 14 таксонов. Род лебеда (Atriplex) включает 8 таксонов, род Caroxylon - 7 таксонов, а роды ковыль (Stipa), бассия (Bassia) и клоповник (Lepidium) - по 6 таксонов каждый.

Фауна

Фауна северных пустынь характеризуется высоким биологическим разнообразием, поскольку сочетает в себе элементы пустынных, полупустынных и степных фаунистических комплексов. Наряду с ксерофильными и пустынными видами здесь встречаются виды, характерные для более увлажнённых местообитаний, включая гигрофильные и интразональные виды, преимущественно приуроченные к понижениям рельефа, речным и озёрным долинам, а также водоёмам.

В результате анализа доступных источников выявлено 222 вида наземных позвоночных животных, которые потенциально могут встречаться в районе исследования и на прилегающих территориях, в том числе 2 вида земноводных, 25 видов пресмыкающихся, 144 вида птиц (в период миграции) и 51 вид млекопитающих. Во всех перечисленных систематических группах, за исключением земноводных, присутствуют редкие и охраняемые виды, включённые в национальные и международные перечни.

Из 25 видов пресмыкающихся полоз узорчатый (*Elaphe sauromates*) включён в Красную книгу Республики Казахстан (РК) (III категория), а среднеазиатская черепаха (*Testudo horsfieldii*) - в Красный список Международного союза охраны природы (МСОП) в категории «Уязвимые виды» (VU).

В районе реализации проекта могут встречаться 94 редких и охраняемых вида птиц, включая виды, охраняемые в соответствии с Конвенцией по сохранению мигрирующих видов диких животных (CMS). Большинство видов птиц использует территорию проекта в качестве миграционного коридора. Поскольку территория проекта окружена временными водоёмами, наполняющимися водой весной и осенью и пересыхающими с образованием солончаков летом, через неё проходят миграционные пути многих видов птиц, в том числе водоплавающих и околоводных.

Из 51 вида млекопитающих, потенциально обитающих на территории проекта и прилегающих участках, десять видов включены в Красную книгу Республики Казахстан, в том числе три вида, отнесённые к категории «Уязвимые виды» (VU) в Красном списке МСОП.

Согласно данным МСОП, ареалы нескольких охраняемых видов млекопитающих пересекаются с планируемой полосой отвода автомобильной дороги или частично совпадают с ней. К таким видам относятся кулан (*Equus hemionus*), уrial (*Ovis vignei*), барханная кошка (*Felis margarita*) и перевязка (*Vormela peregusna*). Ареал манула (*Otocolobus manul*) также распространяется на территорию проекта, однако, согласно данным МСОП, в этой части ареала вид, возможно, уже исчез.

Ареал каракала (*Caracal caracal*) расположен южнее территории проекта. В 2019 году один случай регистрации каракала был зафиксирован в Узбекистане, в 85 км к югу от проектной территории (по данным Глобальной информационной системы по биоразнообразию - GBIF)⁵.

Согласно данным МСОП, ареал джейрана (*Gazella subgutturosa*) охватывает территорию проекта. В ходе регулярных полевых экспедиций Ассоциации сохранения биоразнообразия Казахстана АСБК⁶, проводившихся в разные сезоны 2020–2025 годов с целью изучения сайгака и мониторинга биоразнообразия Северного Устюрта в целом, джейраны в районе планируемой автомобильной дороги не наблюдались. Тем не менее этот вид потенциально может обитать на указанных участках, поскольку выбранный маршрут дороги проходит вблизи известных мест обитания джейрана в северной части Кызылкума и восточной части Аральского моря.

С 2023 года сайгак (*Saiga tatarica*) исключён из Красной книги Республики Казахстан, однако включён в перечень видов животных, численность которых подлежит регулированию⁷, а с 2025

⁵<https://www.gbif.org/occurrence/search?taxonKey=QZRR&view=map>

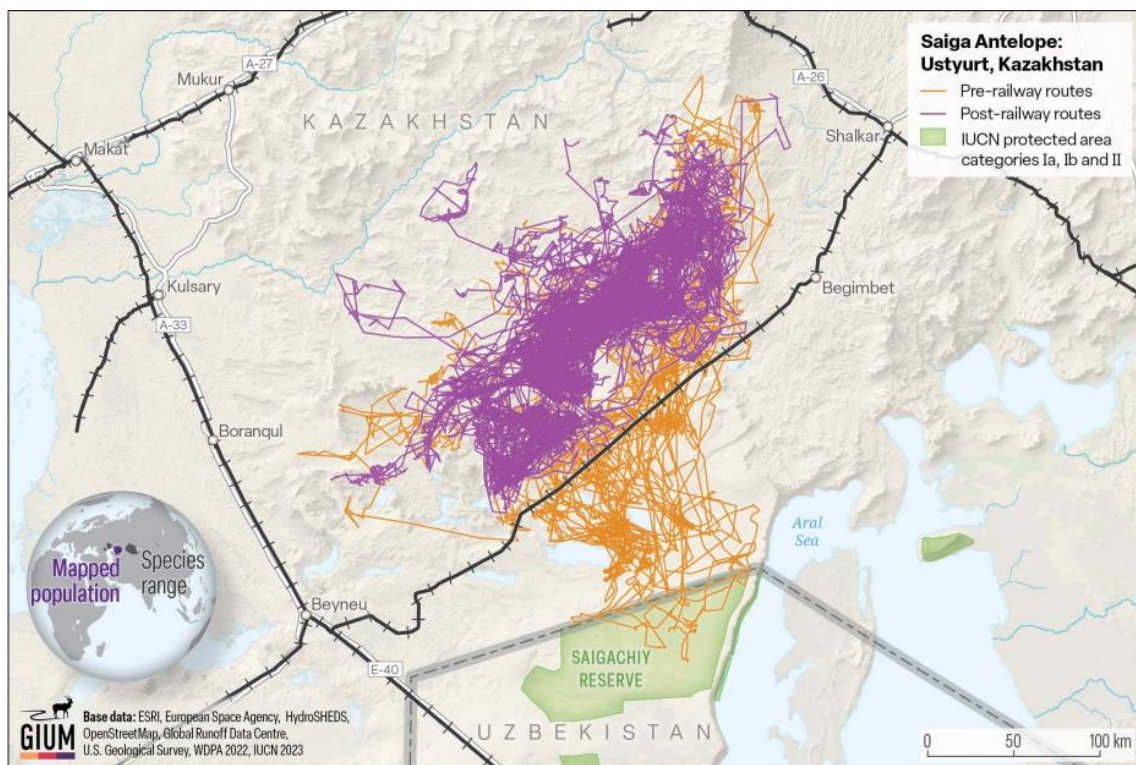
⁶Казахстанская ассоциация сохранения биоразнообразия

⁷<https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2300033442>

года - в перечень ценных видов животных, являющихся объектами охоты⁸. При этом в Красном списке МСОП сайгак по-прежнему отнесён к категории «Близкие к уязвимому положению» (Near Threatened, NT)⁹.

Строительство железной дороги Шалкар - Бейнеу в Казахстане в 2015 году разделило миграционный ареал устьуртской популяции сайгака на две части. Строительство железной дороги существенно изменило условия миграции популяции: после её ввода в эксплуатацию сайгаки утратили доступ к местам зимовки, расположенным к югу от железнодорожной линии, включая охраняемую природную территорию в Узбекистане (Рисунок 6). В результате в настоящее время миграции сайгаков происходят преимущественно в пределах части ареала, расположенной к северу от железной дороги; иногда животные перемещаются в юго-западном направлении вдоль железнодорожной линии.

Согласно предварительной оценке, на территории исследования и прилегающих участках потенциально могут встречаться не менее 2 600 видов насекомых. Основу энтомофауны составляют представители одиннадцати отрядов: жесткокрылые (Coleoptera), перепончатокрылые (Hymenoptera), полужесткокрылые (Hemiptera), двукрылые (Diptera), прямокрылые (Orthoptera), чешуекрылые (Lepidoptera), стрекозы (Odonata), сетчатокрылые (Neuroptera), богомолы (Mantodea), таракановые (Blattodea) и уховёртки (Dermaptera).



Источник: Saiga Antelope: Ustyurt, Kazakhstan. Fact Sheet. CMS, GIUM. September 04, 2024

Рис. 6 - Миграционный ареал устьуртской популяции сайгака *Saiga tatarica tatarica*

Большинство насекомых региона характеризуется коротким периодом сезонной активности, синхронизированным с весенним развитием эфемерной растительности. Пик видового разнообразия наблюдается в апреле и мае, когда после выпадения осадков быстро увеличивается

⁸<https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500010494#z4>

⁹The saiga global population was critically reduced in 1993-2003 due to illegal killing; this caused the species to become Critically Endangered on the IUCN Red List. Thanks to strong conservation measures, the species has rebounded and, quite appropriately, it was reclassified as Near Threatened in the IUCN Red List in 2023 (source: Saiga Antelope: Ustyurt, Kazakhstan. Fact Sheet. CMS, GIUM. September 04, 2024).

доступность кормовых объектов. Летом, по мере повышения температуры и высыхания почвы, активность большинства фитофагов значительно снижается, тогда как численность ксерофильных жуков, муравьёв и ряда видов прямокрылых остаётся относительно высокой.

Классификация и картирование местообитаний

Экосистемы (местообитания), выявленные в пределах района исследования, были классифицированы по 15 типам. Значительную часть территории, непосредственно занимаемой проектом, составляют антропогенно трансформированные экосистемы. Вместе с тем вдоль трассы автомобильной дороги, в непосредственной близости от территории проектного воздействия, встречаются естественные и полуестественные местообитания, в том числе солончаки. В связи с отсутствием в Казахстане национальной системы классификации местообитаний (экосистем), а также официально определённых приоритетных экосистем в настоящее время невозможно установить, присутствуют ли в пределах района исследования какие-либо приоритетные экосистемы.

В пределах обследованной территории выявлены различные источники антропогенного воздействия, включая выпас скота, линии электропередачи, грунтовые дороги, карьеры, планировку земель и другие подготовительные дорожные работы, выполняемые до начала строительства, а также объекты нефтегазовой инфраструктуры (**Рисунок 7**). Эти источники воздействия рассредоточены на обширной, преимущественно равнинной территории и, как правило, находятся на значительном удалении друг от друга. Зона потенциального воздействия каждого источника может распространяться на несколько сотен метров от него.



Рис. 7 - Участки антропогенного воздействия вдоль трассы автомобильной дороги

Результаты оценки критически важных местообитаний

Предварительный скрининг на предмет наличия оснований для определения критически важных местообитаний (Critical Habitat, CH) и приоритетных характеристик биоразнообразия (Priority Biodiversity Features, PBF) был проведён в соответствии с последней редакцией Экологического и социального требования 6 (ЭСТ 6) ЕБРР (2024г.) и сопутствующим Руководством по его применению (ноябрь 2025 г.), опубликованными ЕБРР.

На территории проекта отсутствуют уникальные или находящиеся под угрозой исчезновения типы экосистем, а также специфические эволюционные процессы, которые могли бы стать основанием для определения критически важных местообитаний в соответствии с Критерием 1 ЕБРР - «Экосистемы/местообитания, находящиеся под угрозой исчезновения» (см. таблицу 1 Руководства по применению ЭСТ 6 ЕБРР). В связи с этим скрининг на предмет выявления критически важных местообитаний был ограничен оценкой отдельных видов и групп видов.

Оценка видов, выявленных в ходе камерального исследования как потенциально обитающих в районе исследования, не выявила видов с ограниченным ареалом (Критерий 3 - «Виды с ограниченным ареалом»). Затем эти виды были оценены на основании Красного списка МСОП, Красной книги Республики Казахстан и Конвенции по сохранению мигрирующих видов диких животных (CMS).

По результатам оценки были сформированы перечни, включающие 7 видов растений, 2 вида пресмыкающихся, 94 вида птиц, 10 видов млекопитающих и 24 вида беспозвоночных (насекомых) (таблицы 17, 19, 20 и 21).

Для проведения окончательной оценки критически важных местообитаний (Critical Habitat Assessment, CHA) указанные перечни были проанализированы на соответствие следующим двум критериям (таблица 1 Руководства по применению ЭСТ 6 ЕБРР):

Критерий 2. Виды, находящиеся под угрозой исчезновения: а) виды, отнесённые к категориям «Уязвимые» (VU), «Находящиеся под угрозой исчезновения» (EN) или «Находящиеся на грани полного исчезновения» (CR) в Глобальном Красном списке Международного союза охраны природы (МСОП); б) виды, отнесённые к категориям EN или CR в национальных или региональных Красных списках либо включённые в аналогичные национальные перечни.

Критерий 4. Мигрирующие и скопляющиеся виды: а) все мигрирующие виды; б) все скопляющиеся виды.

По результатам окончательной оценки критически важных местообитаний (CHA) выявлено 103 вида, в том числе 5 видов растений и 98 видов животных, включая 1 вид пресмыкающихся, 89 видов птиц, 4 вида млекопитающих и 4 вида насекомых.

К критически важным местообитаниям (CH) относится местообитание одного вида копытных - сайгака (*Saiga tatarica*).

Административно-территориальное положение коридора проекта

Участки автомобильной дороги общей протяжённостью около 286 км, финансируемые ЕБРР и МБРР и охватываемые настоящей оценкой воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС), проходят по территории Мангистауской и Актыбинской областей на западе Казахстана. Участок, финансируемый ЕБРР, включает приблизительно 125 км в Бейнеуском районе Мангистауской области и 35 км в Байганинском районе Актыбинской области. Участок, финансируемый МБРР, включает приблизительно 86 км в Байганинском районе и 40 км в Шалкарском районе Актыбинской области. Таким образом, участки дороги, охватываемые настоящей ОВОСС, проходят по территории двух областей и трёх районов. При этом Байганинский район включает участки проекта, финансируемые как ЕБРР, так и МБРР.

Социальная и социально-экономическая среда

Мангистауская область является крупным промышленным и логистическим центром западного Казахстана. Её экономика преимущественно ориентирована на нефтегазовый сектор, а также опирается на транспорт, портовую деятельность, строительство и обрабатывающую промышленность. Стратегическое значение области обусловлено наличием каспийских портов Актау и Курык, а также её ролью в функционировании Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Бейнеуский район, расположенный в северо-восточной части области, является важным транспортно-логистическим узлом, связывающим западный Казахстан с Актыбинской областью, Узбекистаном и другими странами Центральной Азии. Экономика района менее индустриализирована по сравнению с Мангистауской областью в целом и преимущественно основывается на животноводстве, деятельности, связанной с нефтегазовым сектором, местной добыче полезных ископаемых, торговле и предоставлении государственных услуг. Для сельских населённых пунктов Сындырлау, Ногайты, Сам и Турыш характерна низкая плотность населения, а средства к существованию местного населения в значительной степени зависят от экстенсивного животноводства, включая разведение овец, коз, крупного рогатого скота, лошадей и верблюдов. Ограниченная диверсификация экономики и различия в доступности автомобильных дорог сдерживают доступ к рынкам сбыта, возможностям трудоустройства и общественным услугам.

Актюбинская область отличается более диверсифицированной экономикой, основанной на горнодобывающей и металлургической промышленности, нефтегазовом секторе, обрабатывающем производстве, сельском хозяйстве и транспорте. Область является важным транспортным узлом, связывающим западный Казахстан с центральными и северными регионами страны, а также с Российской Федерацией. Трасса проектируемой автомобильной дороги проходит по территории Байганинского и Шалкарского районов, для которых характерно преимущественно редкое расселение вдоль дорожного коридора.

Экономика Байганинского района в значительной степени зависит от добычи нефти и газа, на долю которой приходится около 98 % промышленного производства района. При этом сельское животноводство, государственные услуги и мелкая торговля обеспечивают средства к существованию сельского населения. Шалкарский район характеризуется более сбалансированной структурой промышленности: добывающая и обрабатывающая отрасли вносят практически равный вклад в промышленное производство. Важную роль в экономике района также играют сельское хозяйство и железнодорожный транспорт.

Ожидается, что строительство автомобильной дороги Бейнеу - Саксаульск позволит укрепить региональные транспортные связи, улучшить доступ к рынкам сбыта и каспийским портам, сократить расстояния перевозок, а также содействовать экономическому развитию и диверсификации экономики.

В пределах коридора ОВОСС, проходящего по Байганинскому и Шалкарскому районам, трасса автомобильной дороги не проходит в непосредственной близости от населённых пунктов. Землепользование на данной территории преимущественно характеризуется наличием открытых пространств с разреженным растительным покровом и ограниченной сельскохозяйственной деятельностью. В связи с этим основные социально-экономические аспекты, связанные с реализацией проекта на указанных участках, касаются землепользования, выпаса скота, транспортной инфраструктуры и потенциального воздействия на доступность территорий и мобильность населения, а не прямого воздействия на жилые населённые пункты.

Демографическая характеристика

Население Казахстана составляет приблизительно 20,5 млн человек при общей площади территории страны 2,725 млн км², что обуславливает низкую среднюю плотность населения - около 7,5 человека на км². Площадь Мангистауской области составляет 165 600 км², численность населения - приблизительно 819 500 человек. Население сосредоточено преимущественно в городах Актау и Жанаозен, а также в районных центрах.

Актюбинская область, занимающая второе место среди областей страны по площади, охватывает приблизительно 300 629 км². Численность её населения составляет около 955 300 человек, а плотность населения особенно низкая и составляет 3,2 человека на км². Основная часть населения сосредоточена в городе Актобе, тогда как для южных районов области, включая Шалкарский район, характерны небольшие, значительно удалённые друг от друга сельские населённые пункты. Таким образом, коридор проектируемой автомобильной дороги проходит по малонаселённым территориям обеих областей.

Бейнеуский район Мангистауской области имеет ярко выраженный сельский демографический профиль: все 72 009 жителей проживают в сельских населённых пунктах, а плотность населения составляет всего 1,73 человека на км², что приблизительно в три раза ниже среднего показателя по области. В отличие от Мангистауской области в целом, где наблюдается устойчивый рост численности населения, в Бейнеуском районе за отчётный период зафиксировано сокращение населения на 1,14 %. Это может свидетельствовать о наличии демографических проблем, таких как отток населения из сельской местности.

Указанные демографические особенности подчёркивают важность развития транспортной связанности и обеспечения доступа к основным услугам для содействия социально-экономическому развитию сельских сообществ. Основные демографические показатели Мангистауской и Актыбинской областей представлены в **Таблицах 3 и 4** соответственно.

Таблица 3 - Основные демографические показатели Мангистауской области и Бейнеуского района по состоянию на январь 2026 года

Область / район	Население, чел.	Городское, %	Сельское %	Плотность населения, чел./км	Темп прироста населения за 2025-2026 гг., %
Мангистауская область	819,824	46.8%	53.2%	4.95	1.82
Бейнеуский район	72,009		100.0%	1.73	-1.14

Таблица 4 - Основные демографические показатели Актыбинской области, Байганинского и Шалкарского районов по состоянию на январь 2026 года

Область / район	Население, чел.	Городское, %	Сельское %	Плотность населения, чел./км	Темп прироста населения за 2025-2026 гг., %
Актыбинская область	955,970	76.3%	23.7%	3.18	0.68
Байганинский район	22,286		100.0%	0.37	-1.78
Шалкарский район	41,116	66.4%	33.6%	0.67	-2.08

Бедность и безработица, доходы и расходы

Мангистауская область характеризуется одним из самых высоких уровней доходов в Казахстане, что обусловлено прежде всего концентрацией предприятий нефтегазовой отрасли. В IV квартале 2025 года среднемесячный номинальный доход на душу населения достиг 285 674 тенге (приблизительно 500 евро), что примерно на 12 % превышает среднереспубликанский показатель, составляющий 254 446 тенге (приблизительно 445 евро). Несмотря на относительно высокий уровень доходов, уровень безработицы в области составил 5,0 %, что немного выше среднереспубликанского показателя (4,8 %). Кроме того, в 2024 году 8,0 % населения области проживали за чертой прожиточного минимума по сравнению с 5,1 % населения страны в целом. Эти показатели свидетельствуют о неравномерном распределении доходов, генерируемых нефтегазовым сектором, среди населения. Относительно высокая стоимость жизни в Мангистауской области дополнительно ограничивает покупательную способность домохозяйств с низкими доходами.

В связи с отсутствием сопоставимой статистики доходов на районном уровне для оценки относительного уровня жизни в Бейнеуском районе Мангистауской области, а также Байганинском и Шалкарском районах Актыбинской области в качестве косвенного показателя использовалась среднемесячная заработная плата. В 2025 году среднемесячная заработная плата в Бейнеуском районе составила 306 676 тенге (приблизительно 557 евро), что значительно ниже среднего показателя по области, равного 623 059 тенге (приблизительно 1 133 евро). Данное различие обусловлено концентрацией высокооплачиваемых рабочих мест в нефтегазовом секторе и смежных отраслях, преимущественно расположенных в других районах области.

Гендерные различия в уровне заработной платы также существенно различались. На уровне области заработная плата женщин была приблизительно на 52,5 % ниже заработной платы мужчин. Это отражает влияние отраслей с преобладанием мужской занятости и высоким уровнем

оплаты труда, прежде всего нефтегазового сектора. В Бейнеуском районе гендерный разрыв в оплате труда был менее выраженным: заработная плата женщин была приблизительно на 13,8 % ниже заработной платы мужчин. Это соответствует более диверсифицированной структуре занятости в сельской местности, включающей транспорт, сферу услуг, торговлю и сельское хозяйство.

Этнические меньшинства

Казахи являются преобладающей этнической группой в Мангистауской и Актыубинской областях, составляя приблизительно 91 % и 83 % населения соответственно. Остальная часть населения представлена рядом этнических групп, включая русских, узбеков, украинцев, татар и другие народы, каждый из которых составляет относительно небольшую долю населения соответствующей области. Представители этих сообществ, как правило, хорошо интегрированы в социальную и экономическую жизнь регионов и не проживают обособленно либо компактно в отдельных населённых пунктах. Согласно имеющимся исходным данным и результатам проведённых на текущий момент консультаций с заинтересованными сторонами, не выявлено этнических групп, которые были бы непропорционально уязвимы к воздействию проекта или нуждались бы в специальных мерах по смягчению воздействия по этническому признаку.

Существующая инфраструктура и объекты вдоль коридора проекта

В Бейнеуском районе Мангистауской области участок проектируемой автомобильной дороги начинается на пересечении автомобильной дороги Е40 и районной дороги КР-БГ-2. Примерно в 150 м от данного пересечения расположены придорожное кафе и гостиница для временного размещения, а ближайшие жилые дома в сельском населённом пункте Сынгырлау находятся приблизительно в 1 400 м от него. Вблизи сельского населённого пункта Сам проектируемая трасса проходит примерно в 50 м от сооружений, связанных с местными фермерскими хозяйствами, при этом ближайший жилой дом расположен на расстоянии около 350 м. В населённом пункте Ногайты ближайший жилой дом также находится приблизительно в 350 м от трассы. В пределах села Турыш трасса проходит на достаточном удалении от жилых зданий и объектов социальной инфраструктуры. Вдоль участка дороги Сынгырлау - Турыш вблизи трассы выявлено несколько мест захоронений и религиозных сооружений.

Трасса также проходит вблизи высоковольтной электрической подстанции и в нескольких местах пересекает железнодорожную линию Шалкар - Бейнеу либо проходит параллельно ей. Кроме того, в нескольких местах трасса пересекает существующие линии электропередачи и водопроводные трубопроводы. От села Турыш до административной границы между Мангистауской и Актыубинской областями, а далее через Байганинский и Шалкарский районы трасса проходит по грунтовой дороге через малонаселённые, преимущественно неосвоенные территории. В непосредственной близости от этих участков населённые пункты отсутствуют, а объёмы существующей застройки крайне незначительны.

Общественная инфраструктура и услуги

В затрагиваемых проектом населённых пунктах Сынгырлау, Сам, Ногайты и Турыш Бейнеуского района Мангистауской области имеется базовая социальная инфраструктура, включающая общеобразовательные школы, детские сады и учреждения первичной медико-санитарной помощи. Пропускная способность школ, как правило, достаточна для обеспечения текущего контингента учащихся: в Сынгырлау обучается 111 учеников, в Саме - более 120, в Турыше - 121 ученик. Образовательные услуги в целом считаются соответствующими местным потребностям, а школы доступны в пределах населённых пунктов. Вместе с тем неудовлетворительная транспортная связанность и состояние дорог ограничивают возможности участия во внешкольных мероприятиях, сдачи экзаменов и повышения квалификации за пределами населённых пунктов.

Медицинское обслуживание ограничивается оказанием первичной медицинской помощи, которую, как правило, обеспечивают два медицинских работника в каждом населённом пункте. К основным проблемам относятся нехватка кадров, отсутствие машин скорой медицинской помощи и ограниченный доступ к специализированным медицинским услугам. Плохое состояние дорог, значительные расстояния и неблагоприятные погодные условия могут дополнительно увеличивать время доступа к районным и областным медицинским учреждениям, особенно для пациентов, нуждающихся в экстренной или специализированной помощи.

Во всех четырёх населённых пунктах обеспечен полный охват населения системами питьевого водоснабжения, электроснабжения и снабжения природным газом. Это свидетельствует о широкой доступности базовых коммунальных услуг, несмотря на ограничения в сфере транспорта и предоставления общественных услуг.

Гендерные аспекты

Различия между мужчинами и женщинами в возможностях трудоустройства и уровнях доходов являются важным социальным фактором для сельских населённых пунктов Мангистауской и Актюбинской областей. Возможности местного трудоустройства ограничены и в значительной степени определяются сложившейся структурой экономики. Женщины преимущественно заняты в сфере образования, здравоохранения, государственного управления, розничной торговли и других услуг, тогда как более высокооплачиваемые рабочие места в горнодобывающей промышленности, строительстве и животноводстве в основном занимают мужчины. Сезонная работа и работа вахтовым методом в нефтегазовом секторе предоставляют мужчинам дополнительные возможности получения дохода, однако для женщин такие возможности менее доступны.

Обсуждения в фокус-группах (ОФГ) с участием женщин в селе Турыш подтвердили, что возможности официального трудоустройства ограничены и сосредоточены преимущественно в местных школах, детских садах и учреждениях здравоохранения. Женщины, не занятые в формальном секторе экономики, обычно выполняют неоплачиваемую работу по ведению домашнего хозяйства и уходу за детьми. Возможности самостоятельной занятости, как правило, ограничиваются мелкотоварным домашним производством и продажей молочной, хлебобулочной и другой сельскохозяйственной продукции. При этом основными препятствиями являются ограниченный доступ к финансированию, стартовому капиталу и потенциальным работодателям.

Недостаточная транспортная связанность дополнительно ограничивает экономическое участие женщин и их доступ к основным услугам. Женщины в Турыше и Бозое сообщили, что для поездок в районные центры с целью получения медицинской помощи, решения административных вопросов, совершения покупок и удовлетворения других потребностей они преимущественно пользуются услугами такси или личным транспортом. Плохое состояние дорог, высокие транспортные расходы и неблагоприятные зимние погодные условия могут увеличивать продолжительность поездок, а в отдельных случаях приводить к нарушению транспортного сообщения.

По имеющимся сведениям, в Бозое такси до Шалкара обычно курсируют не более одного раза в день, а стоимость поездки составляет приблизительно 3 500 тенге на человека. Доступ к специализированной медицинской помощи представляет особую проблему, поскольку ни в одном из этих населённых пунктов такие услуги не предоставляются, а на момент проведения ОФГ машины скорой медицинской помощи отсутствовали. Ненадёжная мобильная связь и ограниченный доступ к интернету дополнительно затрудняют использование электронных государственных услуг. В целом результаты исследования свидетельствуют о совокупном воздействии ограниченных возможностей местного трудоустройства, недостаточных возможностей для предпринимательской деятельности, неоплачиваемых обязанностей по уходу

за членами семьи, а также транспортных и коммуникационных барьеров на экономическое участие женщин, их мобильность и доступ к основным услугам.

Вопросы землепользования

Участки проекта ББС, финансируемые ЕБРР и МБРР, проходят по территории Бейнеуского района Мангистауской области, а также Байганинского и Шалкарского районов Актюбинской области. Согласно местному технико-экономическому обоснованию (ТЭО) и результатам полевых обследований в рамках ОВОСС, в пределах предлагаемого коридора изъятия земель не выявлено жилых зданий, коммерческих объектов или других постоянных сооружений.

По предварительным оценкам, потребность в земельных участках составляет около 535 га в Бейнеуском районе, включая 491 га земель государственного запаса и 45 га земель, предоставленных в аренду сельскохозяйственным предприятиям, а также 498 га в Байганинском районе, полностью относящихся к землям государственного запаса. В Шалкарском районе может потребоваться около 520 га, в том числе 420 га земель государственного запаса и 100 га земель, предоставленных в аренду сельскохозяйственным предприятиям. Однако данная оценка охватывает как участок, финансируемый МБРР и входящий в сферу применения Рамочной программы по приобретению земель и переселению (LARF), так и участок, финансируемый АБР и не входящий в её сферу применения. Имеющиеся данные не позволяют разграничить эти участки.

Характер землепользования различается вдоль коридора проекта. В Байганинском и Шалкарском районах трасса преимущественно проходит по засоленным землям с разреженным растительным покровом, ограниченно пригодным для выпаса скота и практически не используемым в настоящее время в сельскохозяйственных целях. Поэтому, исходя из имеющейся на данный момент информации, существенного воздействия на существующие источники средств к существованию, связанные с сельским хозяйством, на этих участках не ожидается.

Вместе с тем в Бейнеуском районе новые участки дороги, проходящие через сельские округа Сам и Турыш, затронут пастбищные земли, предоставленные в аренду сельскохозяйственным предприятиям. В округе Сам в аренде находится приблизительно 20 760 га из 21 682 га пастбищных угодий. Оставшиеся 922 га относятся к землям государственного запаса и включают коридор существующей грунтовой дороги КР-БГ-2. В округе Турыш сельскохозяйственным предприятиям предоставлено в аренду около 15 000 га пастбищных земель.

Арендные пастбища в Бейнеуском районе используются преимущественно для выпаса лошадей и верблюдов и в меньшей степени крупного рогатого скота. Некоторые арендаторы обустроили инфраструктуру для ведения животноводства, включая артезианские скважины, водопойные сооружения, ограждения, зимние помещения для содержания скота и жильё для работников фермерских хозяйств. В целом земли в пределах коридора проекта относятся преимущественно к двум категориям: земли государственного запаса, практически не используемые или вовсе не используемые в настоящее время в хозяйственных целях, и пастбищные земли, предоставленные в аренду для выпаса скота, на которых в отдельных случаях имеются соответствующая инфраструктура и улучшения. Точные границы и площади земель, подлежащих изъятию, а также характер затрагиваемых активов будут определены на этапе детального проектирования и в ходе последующих обследований земельных участков и

Социально незащищённые группы населения и уязвимые категории населения

В соответствии с Социальным кодексом Республики Казахстан к социально уязвимым группам населения могут относиться лица с инвалидностью, малообеспеченные домохозяйства, пожилые люди, нуждающиеся в социальной помощи, многодетные и неполные семьи, безработные и другие лица, нуждающиеся в социальной поддержке. В районе реализации проекта уязвимость также может быть обусловлена низкими или нестабильными доходами, ограниченными возможностями трудоустройства, затруднённым доступом к транспорту и специализированной

медицинской помощи, а также дополнительными обязанностями по ведению домашнего хозяйства и уходу за членами семьи.

Согласно информации, предоставленной сельскими администрациями, в селе Турыш проживают 20 лиц с инвалидностью, при этом зарегистрировано пять безработных. В Самском сельском округе, включающем населённые пункты Сам и Ногайты, проживают 12 лиц с инвалидностью, насчитывается 74 многодетные семьи, шесть неполных семей и 14 безработных. На момент сбора информации получатели адресной социальной помощи ни в одной из указанных территорий не были зарегистрированы. В Сынгырлау численность населения составляет 554 человека, включая 46 пенсионеров и 203 человека в возрасте до 18 лет. Экономически активное население насчитывает 217 человек, а уровень зарегистрированной безработицы составляет 2,68 %.

Консультации с представителями уязвимых групп населения в Сынгырлау, Саме и Турыше, включая членов многодетных и неполных семей, а также одиноко проживающих пожилых людей, выявили финансовые трудности, связанные с расходами на продукты питания, транспорт, коммунальные услуги, медицинское обслуживание и образование. Участники консультаций также отметили, что ограниченные возможности трудоустройства на местах и неудовлетворительная транспортная связанность существенно затрудняют обеспечение благополучия домохозяйств и доступ к основным услугам, рынкам сбыта и административным учреждениям. Эти проблемы особенно актуальны для домохозяйств с ограниченными финансовыми ресурсами, лиц с инвалидностью и одиноко проживающих пожилых людей, которые могут сталкиваться с дополнительными трудностями при получении услуг за пределами своих населённых пунктов.

В целом уязвимость населения в районе реализации проекта обусловлена сочетанием демографических, социально-экономических факторов и факторов, связанных с доступностью транспорта и услуг. Характер и степень воздействия на конкретные домохозяйства различаются в зависимости от индивидуальных обстоятельств.

5 Обобщение экологических и социальных преимуществ, потенциальных негативных воздействий, мер по их смягчению и управлению ими

Оценка трансграничного воздействия

Проект автомобильной дороги BBS полностью расположен на территории Республики Казахстан и предусматривает строительство и эксплуатацию дорожного коридора, проходящего от района Бейнеу в Мангистауской области до района Саксаульского в Кызылординской области. Согласно результатам проведённой оценки, в период строительства и эксплуатации проекта значительного негативного трансграничного воздействия на окружающую среду не ожидается.

В отношении проекта проведена предварительная оценка на предмет соответствия положениям Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенции Эспо). Компоненты и виды деятельности, предусмотренные проектом, не относятся к категориям деятельности, перечисленным в Приложении I к Конвенции, для которых требуется проведение оценки воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте.

Обобщённая информация о воздействии проекта на физическую, социальную и культурную среду, а также на здоровье и безопасность населения и работников, включая предлагаемые меры по управлению воздействием и его смягчению, представлена в **Таблицах 5-8**.

Воздействие на биоразнообразие

Воздействие проекта на биоразнообразие будет проявляться как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации автомобильной дороги. Этап строительства включает выполнение строительных работ, а этап эксплуатации – движение транспортных средств и техническое обслуживание дороги.

Потенциальное воздействие на биоразнообразие обусловлено следующими видами деятельности.

1. Этап строительства

- Уничтожение (утрата) местообитаний в результате расчистки растительности, земляных работ, снятия плодородного слоя почвы, планировки территории и транспортировки материалов.
- Утрата видов растений вследствие расчистки растительности, земляных работ, снятия плодородного слоя почвы, планировки территории и транспортировки материалов.
- Беспокойство животных под воздействием шума, вибрации и светового загрязнения, вызванных работой строительной техники, движением транспорта и освещением строительной площадки.
- Утрата местообитаний малоподвижных животных и связанный с этим риск их гибели в результате земляных работ, снятия плодородного слоя почвы, планировки территории и транспортировки материалов.
- Утрата кормовых местообитаний средних и крупных млекопитающих вследствие земляных работ, снятия плодородного слоя почвы и планировки территории.
- Утрата кормовых местообитаний и мест отдыха птиц вследствие земляных работ, снятия плодородного слоя почвы, планировки территории и транспортировки материалов.
- Утрата мест размножения, кормовых местообитаний и мест зимовки беспозвоночных, а также риск гибели зимующих стадий их развития в результате расчистки растительности, земляных работ, снятия плодородного слоя почвы, планировки территории и транспортировки материалов.

- Возникновение барьерного эффекта автомобильной дороги для мигрирующих млекопитающих, включая копытных и хищников.

2. Этап эксплуатации

- Беспокойство животных вследствие шума, вибрации и светового загрязнения, связанных с движением транспорта по автомобильной дороге.
- Гибель животных в результате столкновений с транспортными средствами¹⁰.
- Возникновение барьерного эффекта автомобильной дороги для мигрирующих млекопитающих, включая копытных и хищников.
- Повышение доступности территорий, расположенных вдоль автомобильной дороги.

Оценка проводилась по каждому прогнозируемому виду воздействия на этапах строительства и эксплуатации, а также по каждой группе компонентов биоразнообразия, подверженных воздействию, сформированной с учётом их экологических характеристик. В случаях, когда это было возможно, оценивалось также воздействие на отдельные виды.

Этап строительства

Уничтожение (утрата) местообитаний

Практически на всём протяжении полосы отвода автомобильной дороги Бейнеу — Бозой проектируемая трасса проходит по существующим грунтовым дорогам. На других участках существующие грунтовые дороги проходят параллельно проектируемой трассе или пересекают её. В пределах приблизительно 2–3 км от трассы наблюдается высокая концентрация грунтовых дорог, объездных путей и других источников антропогенного воздействия. В связи с этим местообитания непосредственно в границах планируемой полосы отвода практически повсеместно уже частично нарушены. Вместе с тем на прилегающих к полосе отвода территориях сохраняются естественные и полуестественные местообитания.

Расчистка территории, выемка и планировка грунта, снятие плодородного слоя почвы с последующим возведением дорожной насыпи приведут к полному уничтожению местообитаний в пределах площади, непосредственно занимаемой дорогой (общей площадью до 10,55 км²).

В Казахстане приоритетные местообитания официально не определены, что не позволяет установить наличие приоритетных местообитаний (экосистем) в пределах полосы отвода автомобильной дороги.

Утрата видов растений

Расчистка территории, земляные работы, планировка грунта, снятие плодородного слоя почвы и последующее возведение дорожной насыпи приведут к уничтожению растительного покрова на тех же участках, где произойдёт частичная утрата местообитаний (см. выше). Воздействие затронет преимущественно полынные и солянковые сообщества, а также некоторые виды кустарников, полукустарников и древовидных кустарников, например чёрный саксаул.

Согласно результатам исходного камерального анализа, в пределах полосы отвода автомобильной дороги и к северу от неё могут встречаться семь редких и охраняемых видов растений. Некоторые из них зарегистрированы в пределах 10-километровой «чувствительной зоны», в том числе в местах произрастания тюльпана двуцветкового (*Tulipa biflora*), расположенных непосредственно в полосе отвода или в непосредственной близости от неё.

Беспокойство животных

¹⁰Согласно ОВОСС, расчётная интенсивность движения на автомобильной дороге II технической категории на расчётный 2046 год составляет 13 626 приведённых автомобилей в сутки (приведённых единиц легковых автомобилей, ед./сут.)

Движение транспорта по существующим грунтовым дорогам вдоль проектируемой трассы уже оказывает определённое негативное воздействие на животных. Большинство из них либо покинули эту территорию, либо посещают её лишь время от времени. Вместе с тем некоторые оседлые виды, например грызуны, могут по-прежнему обитать на данной территории, наиболее вероятно – вблизи полосы отвода автомобильной дороги.

Наземных млекопитающих, выявленных в ходе исходного исследования, можно разделить на три группы в зависимости от размеров и образа жизни.

- **Первая группа** включает постоянных обитателей территории, таких как мелкие и средние виды, преимущественно грызуны, насекомоядные и мелкие хищники.
- **Вторая группа** включает временно пребывающих животных, перемещающихся через территорию, в том числе хищников, преимущественно представителей семейства псовых и кунных, а также копытных, которые могут использовать эту территорию для выпаса.
- **Третья группа** включает летающих млекопитающих — летучих мышей.

Мелкие постоянные обитатели территории (грызуны и насекомоядные) обычно прячутся, например в норах, в ответ на внешние раздражители, но не покидают свои убежища. В условиях реализации проекта такое поведение представляет опасность, поскольку разрушение убежищ может привести к гибели животных. Потенциальное воздействие на эту группу животных рассматривается в подразделе ниже.

Млекопитающие второй группы, временно посещающие территорию, как правило, удаляются от источников беспокойства или избегают нарушенных участков. Летучие мыши также будут покидать такие участки, поскольку шум в соответствующем акустическом диапазоне оказывает на них отпугивающее воздействие.

Выявленные виды птиц подразделяются на две группы: (i) виды, использующие данную территорию как часть своих кормовых угодий, и (ii) виды, пролетающие через неё в период сезонных миграций. Весной затопленные солончаки могут использоваться птицами в качестве мест остановки во время миграции. Представители обеих групп, как ожидается, будут покидать зоны воздействия или избегать их. Гнездование птиц на данной территории представляется маловероятным ввиду наличия существующих грунтовых дорог и других факторов антропогенного воздействия. Однако окончательный вывод может быть сделан только по результатам целевого полевого обследования, проведённого в соответствующий сезон.

Выявленные виды пресмыкающихся и земноводных являются постоянными обитателями территории. В ответ на внешние раздражители они, вероятно, будут использовать ту же стратегию укрытия, что и мелкие оседлые млекопитающие (см. выше), в связи с чем окажутся под угрозой гибели. Потенциальное воздействие на эту группу животных рассматривается ниже.

Утрата местообитаний оседлых животных и связанный с этим риск их гибели

Выявлены две группы постоянных обитателей территории: мелкие млекопитающие (грызуны и насекомоядные), а также пресмыкающиеся и земноводные. Представители обеих групп используют определённые типы убежищ (например, норы, укрытия среди камней, дупла и т. п.) и прячутся в них в случае возникновения опасности или беспокойства. Такой фактор воздействия, как шум, заставляет животных укрываться. Интенсивная вибрация может вынуждать животных покидать свои убежища, однако они не удаляются далеко, а пытаются найти временное укрытие и возвращаются после прекращения воздействия.

Таким образом, наиболее вероятно, что эти две группы животных будут подвергаться воздействию в ходе строительных работ в пределах полосы отвода автомобильной дороги и на прилегающих территориях. Аналогичное воздействие ожидается в местах размещения временных объектов, таких как подъездные дороги, площадки для складирования и размещения избыточного грунта, строительные городки, а также асфальтобетонные и бетонно-смесительные установки.

Утрата кормовых местообитаний средних и крупных млекопитающих

Млекопитающие, относящиеся к группе временно пребывающих животных, будут покидать участки воздействия или избегать их после начала планировочных и строительных работ. Основными факторами беспокойства будут шум и освещение.

Хищники перемещаются через данную территорию и могут время от времени охотиться здесь на птиц и грызунов. В период строительства ожидается смещение их кормовых участков; при этом существенного негативного воздействия на возможности кормодобывания этих видов не прогнозируется.

Копытные также перемещаются через данную территорию и могут использовать её для выпаса. Поскольку эти животные придерживаются сложившихся миграционных маршрутов и используют определённые пастбища, строительство дороги может вынудить их изменить маршруты передвижения и перейти на альтернативные пастбищные участки. В суровых климатических условиях такие изменения могут оказывать дополнительное негативное воздействие на животных.

Вместе с тем имеющихся полевых данных недостаточно для подтверждения присутствия этих видов на рассматриваемой территории, как и для оценки значимости данной территории в качестве кормовых угодий. Поэтому необходимо провести полевое обследование для уточнения этих вопросов и, при необходимости, разработки соответствующих мер по смягчению воздействия.

Утрата кормовых местообитаний и мест отдыха птиц

Расчистка растительности и планировка территории приведут к утрате кормовых местообитаний растительноядных видов птиц, таких как саджа (Pallas's sandgrouse). Уничтожение колоний грызунов также приведёт к утрате кормовых местообитаний хищных птиц. Ожидается, что эти потери не будут критическими для указанных видов, поскольку они смогут компенсироваться за счёт существующих местообитаний на прилегающих территориях.

Строительство приведёт к утрате некоторых водно-болотных местообитаний, используемых водоплавающими и околоводными птицами для остановки и отдыха в периоды сезонных миграций, преимущественно весной. Однако эти потери могут быть компенсированы за счёт обширных солончаковых территорий, расположенных к северу и югу от полосы отвода автомобильной дороги.

Утрата мест размножения, кормовых местообитаний и мест зимовки беспозвоночных, а также риск гибели зимующих стадий их развития

Планировка территории и снятие плодородного слоя почвы приведут к полному уничтожению местообитаний насекомых, тесно связанных с растительностью и верхним почвенным слоем.

Поскольку данные о присутствии редких и охраняемых видов насекомых в пределах 10-километровой буферной зоны и на прилегающих территориях отсутствуют, рекомендуется провести предпроектное полевое обследование в соответствующий сезон - в апреле-мае. Если в ходе обследования будут выявлены охраняемые виды насекомых и установлено, что их местообитания находятся под угрозой уничтожения в результате строительства дороги, необходимо компенсировать утрату этих местообитаний посредством охраны подходящих естественных местообитаний. Данные мероприятия следует сочетать с сохранением местообитаний охраняемых видов растений.

Барьерный эффект строительства дороги для мигрирующих млекопитающих (копытных и хищников)

Учитывая наличие существующих грунтовых дорог вдоль трассы, а также близкое расположение железной дороги Шалкар - Бейнеу к проектируемой трассе на её западном участке, барьерный

эффект уже существует. Строительство автомобильной дороги усилит этот эффект - исключительно для животных, обитающих к югу от железной дороги Шалкар - Бейнеу, - и дополнительно затруднит перемещение активно передвигающихся животных, включая представителей семейства псовых, возможно, кошачьих, а также копытных, на центральных и восточных участках трассы. Животные будут избегать строительных площадок.

Данные о миграционных маршрутах представителей семейства псовых отсутствуют. Проектируемая трасса разделяет ареалы двух видов кошачьих: африканской дикой кошки (*Felis lybica*) и барханной кошки (*Felis margarita*), хотя полевые данные, подтверждающие присутствие этих видов на рассматриваемой территории, отсутствуют.

Среди копытных проектируемая трасса разделяет ареал джейрана (*Gazella subgutturosa*) и пересекает краевые участки ареалов уриала (*Ovis vignei*) и азиатского дикого осла - кулана (*Equus hemionus*). При этом актуальные полевые данные, подтверждающие присутствие этих видов на рассматриваемой территории, также отсутствуют.

Отдельное специфическое воздействие связано со среднеазиатской черепахой, которая иногда перемещается на небольшие расстояния до 1–2 км в день. Если этот вид обитает на территории проекта и прилегающих участках, строительство дороги может привести к фрагментации местообитаний и утрате связности между отдельными участками обитания. В результате барьерный эффект может возникнуть уже на этапе строительства и сохраняться в период эксплуатации автомобильной дороги.

Этап эксплуатации

Беспокойство животных вследствие шума, вибрации и светового загрязнения, связанных с движением транспорта

Расстояние распространения воздействия транспортного шума может составлять от 100 до 500 м и более в зависимости от чувствительности конкретных видов. Следовательно, ширина зоны воздействия на биоразнообразие вдоль автомобильной дороги может достигать 1 км. Большинство животных избегают дорог с интенсивным движением из-за шума и освещения, за исключением отдельных групп животных и определённых условий или периодов (см. ниже).

Гибель животных в результате столкновений с транспортными средствами

Животные могут погибать при выходе на дорогу в поисках пищи (например, насекомоядные или хищные птицы) либо при пересечении дороги (например, копытные и хищники). Кроме того, среднеазиатские черепахи нередко попадают под колёса транспортных средств, когда выходят на проезжую часть.

Для предотвращения таких случаев гибели животных необходимо предусмотреть комплекс мер по смягчению воздействия, включая экологически обоснованные подземные и надземные переходы для животных, переходы в одном уровне с дорогой, ограждения, ограничение скорости движения и организацию дорожного движения.

Барьерный эффект автомобильной дороги для мигрирующих млекопитающих

Барьерный эффект автомобильной дороги, проявляющийся уже на этапе строительства (см. выше), сохранится на протяжении всего срока её эксплуатации. Помимо хищников и копытных, этот эффект может оказывать негативное воздействие на среднеазиатскую черепаху, затрудняя её миграции и, как следствие, способствуя фрагментации местообитаний и утрате связности между отдельными участками обитания.

Что касается сайгака, строительство железной дороги Шалкар - Бейнеу в 2015 году стало критическим препятствием для миграции этих животных в южном направлении. После 2015 года сайгаков больше не наблюдали к югу от железной дороги, в том числе в пределах территории

проекта. С учётом этого прямого воздействия строительства и эксплуатации автомобильной дороги на сайгака не ожидается, поскольку в настоящее время эти животные на территории проекта отсутствуют.

Вместе с тем полоса отвода автомобильной дороги приведёт к дополнительному разделению ареала данного вида: железная и автомобильная дороги в совокупности разделят его на три фрагмента. Таким образом, эксплуатация автомобильной дороги будет оказывать долгосрочное воздействие на устьюртскую популяцию сайгака (*Saiga tatarica*) вследствие совокупного воздействия с железной дорогой Шалкар - Бейнеу.

Для снижения этого долгосрочного воздействия необходимо реализовать комплексные меры по смягчению воздействия вдоль обоих коридоров линейной инфраструктуры. Такие меры должны включать переходы в одном уровне с дорогой, подземные и надземные переходы, адаптированные к потребностям различных групп животных.

В рамках национальной ОВОСС уже определены 14 мест пересечения автомобильной дороги животными на территории Мангистауской и Актюбинской областей. Их расположение было подтверждено в ходе полевого обследования, проведённого в августе 2026 года в рамках настоящей оценки.

Местоположение этих переходов было определено специалистами государственных территориальных инспекций лесного хозяйства и животного мира областей, государственного предприятия «Охотзоопром» и Ассоциации сохранения биоразнообразия Казахстана (АСБК). При этом учитывались ранее полученные данные о миграциях сайгака, результаты экологической оценки территорий, включая особенности рельефа, а также наличие или отсутствие поблизости других объектов антропогенного воздействия.

Повышение доступности территорий вдоль автомобильной дороги

Новая дорога с твёрдым покрытием обеспечит более удобный доступ к малонаселённым полупустынным территориям. Поскольку эти территории являются местами обитания таких копытных, как джейран, сайгак и уриал, существует высокая вероятность браконьерства на участках, прилегающих к автомобильной дороге.

Оценка воздействия и меры по его смягчению

Для каждого компонента окружающей среды, подверженного воздействию, были разработаны соответствующие меры по смягчению воздействия. Значимость остаточного воздействия оценивалась с использованием той же методики, которая описана выше. Остаточное негативное воздействие, оценённое как незначительное или пренебрежимо малое, считается экологически приемлемым. Напротив, остаточное негативное воздействие, оценённое как умеренное или значительное, считается экологически неприемлемым и требует применения компенсационных мер. Для формирования основы последующих проектов по компенсации остаточного воздействия была разработана система компенсационных мероприятий. Данная система включена в План управления биоразнообразием (ПУБ).

Оценка кумулятивного воздействия

Оценка кумулятивного воздействия (ОКВ) была проведена для участка проектируемой автомобильной дороги с учётом ЭиС последствий реализации проекта, а также воздействия других проектов и видов деятельности, которые в настоящее время осуществляются или планируются к реализации в обозримом будущем в пределах зон влияния проекта.

При проведении оценки учитывались антропогенные виды деятельности и объекты, по которым имеется достаточный объём общедоступной информации, позволяющей выявить потенциальные взаимодействия с проектом во времени и (или) пространстве, а также оценить возникающие в результате совокупные эффекты.

Таблица 5 - Резюме воздействий Проекта на физическую окружающую среду и предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
Воздействие на качество атмосферного воздуха	Строительство	Умеренная / Коридор шириной 250 м по обе стороны дороги	Близлежащие населённые пункты, работники, фермеры, воздушный бассейн, почвенные и водные ресурсы, флора и фауна	- План мониторинга качества атмосферного воздуха - Меры по контролю и мониторингу выбросов в атмосферу и пылеобразования	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / Коридор шириной 250 м по обе стороны дороги	Близлежащие населённые пункты, фермеры, воздушный бассейн, почвенные и водные ресурсы, флора и фауна	Меры по контролю и мониторингу выбросов в атмосферу на этапе эксплуатации	Низкое
Устойчивость к изменению климата	Строительство	Умеренная / полоса отвода дороги, строительные площадки и лагеря для размещения персонала, подъездные дороги и другие вспомогательные объекты дорожной инфраструктуры	Пользователи дороги, инфраструктура, близлежащие населённые пункты, система водоотвода дороги и прилегающие земельные участки, биоразнообразие и природные места обитания	- Внедрение практик управления активами - Планирование действий в чрезвычайных ситуациях - План мероприятий по обеспечению климатической устойчивости	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / дорожное полотно, насыпи, выемки, обочины, водоотводные сооружения и пункты содержания и обслуживания дорог (ДЭУ		- Динамический план мероприятий по обеспечению климатической устойчивости на этапе эксплуатации - План оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с экстремальными погодными явлениями и лесными пожарами	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
Воздействие на геологическую среду, почвы и водные ресурсы	Строительство	Умеренная / Коридор шириной 200 м по обе стороны дороги	Водные и почвенные ресурсы, флора и фауна	• План управления плодородным слоем почвы • План управления отвалами грунта • План управления опасными материалами • План предотвращения и управления последствиями разливов • План мониторинга качества почвы • Меры по предотвращению эрозии и обеспечению устойчивости грунтов	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / Коридор шириной 200 м по обе стороны дороги	Водные и почвенные ресурсы, флора и фауна	• Меры по предотвращению эрозии и обеспечению устойчивости грунтов, а также по управлению сточными водами на этапе эксплуатации	Низкое
Визуальное воздействие	Строительство	Умеренная / Коридор шириной 1000 м по обе стороны дороги	Население сёл Сам, Ногайты и Турыш, фермеры	• Создание защитных полос из деревьев на участках дороги, проходящих в непосредственной близости от населённых пунктов Сам и Ногайты • Установка визуальных ограждений (например, сплошных экранов, временных строительных ограждений или заборов) по периметру строительных лагерей, действующих строительных площадок и парковочных зон • Другие меры по снижению визуального воздействия и управлению ландшафтом	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / Коридор шириной 1000 м по обе стороны дороги	Население сёл Сам, Ногайты и Турыш	Проведение работ по благоустройству и озеленению санитарно-защитной зоны вокруг ДЭУ в Турыш в соответствии с требованиями, установленными в ТЭО	Низкое
Образование отходов и управление ими	Строительство	Умеренная / полоса отвода дороги, строительные площадки и лагеря для размещения персонала, подъездные дороги и другие вспомогательные объекты дорожной инфраструктуры	Работники, население близлежащих населённых пунктов, почвенные и водные ресурсы, флора и фауна	- План управления отходами (ПУО) на этапе строительства - Программа управления отходами и нормативы накопления отходов в соответствии с экологическим разрешением, предусмотренным Экологическим кодексом РК - Заключение договоров с лицензированными компаниями, осуществляющими обращение с отходами - Общие меры по управлению отходами, включая их сбор, транспортировку и удаление (утилизацию или захоронение)	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	От низкой до умеренной / дорожное покрытие, обочины, водопропускные трубы, парковочные площадки и зоны отдыха	Работники, население близлежащих населённых пунктов, почвенные и водные ресурсы, флора и фауна	- ПУО на этапе эксплуатации - Заключение договоров с лицензированными компаниями, осуществляющими обращение с отходами - Общие меры по управлению отходами, включая сбор, транспортировку и удаление	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
				отходов (утилизацию или захоронение)	
Шум и вибрация	Строительство	От низкой до умеренной / Коридор шириной 100 м по обе стороны дороги	Население затрагиваемых населённых пунктов (Сам и Ногайты), фермеры	• Проведение моделирования шума на участках, где трасса дороги проходит в непосредственной близости от Сам и Ногайты • План мониторинга уровня шума • Меры по снижению уровня шума и вибрации • Реализация мер по снижению воздействия, предусмотренных проектной документацией	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / Коридор шириной 100 м по обе стороны дороги	Население затрагиваемых населённых пунктов	• Реализация мер по снижению воздействия, предусмотренных проектной документацией Проекта, включая установку шумозащитных экранов вблизи Сам и Ногайты, при необходимости	Низкое
Интенсивность движения	Строительство	Умеренная / Грунтовые дороги вдоль трассы Проекта и подъездные дороги	Поставщики материалов и услуг Водители и пассажиры, подрядчик по строительству Население близлежащих населённых пунктов	• План организации дорожного движения (ТМР), подлежащий утверждению инженером технического надзора, а также соответствующими региональными органами власти и дорожной полицией	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	От низкой до умеренной / дорога ББС	Водители, посетители и пассажиры, передвигающиеся по дороге ББС	• Обеспечение безопасности дорожного движения посредством установления соответствующих ограничений скорости, установки дорожных знаков, нанесения	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
				дорожной разметки, обустройства средств обеспечения безопасности, а также проведения регулярных проверок и технического обслуживания дорожной инфраструктуры; обеспечение безопасного доступа к населённым пунктам и принятие других необходимых мер	

Таблица 6 - Резюме воздействий Проекта на социальную и социально-экономическую среду и преимуществ, получаемых от его реализации, а также предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
Региональные социально-экономические выгоды от реализации Проекта	Строительство	-	Временное увеличение экономической активности в Мангистауской и Актыбинской областях за счёт создания дополнительного спроса на строительные материалы, оборудование, транспорт, топливо и сопутствующие услуги, что обеспечит возможности для ведения бизнеса региональным подрядчикам, субподрядчикам, поставщикам, транспортным и логистическим компаниям	-	-
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	-	Улучшение транспортной доступности на региональном и межрайонном уровнях, сокращение времени в пути и транспортных расходов, а также повышение надёжности	-	-

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
			автомобильных перевозок, что будет способствовать перемещению людей, транспортировке товаров и сельскохозяйственной продукции, а также улучшению доступа к региональным и национальным рынкам		
Воздействие на местную экономику и занятость населения	Строительство	-	Создание приблизительно 7 211 прямых рабочих мест в сфере строительства и смежных видах деятельности, из которых, как ожидается, около 50 % будут заняты гражданами Казахстана, а также ориентировочно 6 522 косвенных рабочих места в отраслях, обеспечивающих поддержку строительной деятельности. Таким образом, общее количество созданных рабочих мест составит приблизительно 13 733. Стимулирование местной экономики: местные предприятия и домохозяйства смогут воспользоваться возможностями для предоставления товаров и услуг работникам, занятым в строительстве.	-	-
		Умеренная	Потенциальные риски включают ненадлежащее оформление трудовых договоров, чрезмерную продолжительность рабочего времени, задержки выплаты заработной платы, дискриминацию, неудовлетворительные условия труда и проживания, а также ограниченный доступ к эффективным механизмам подачи и рассмотрения жалоб работников.	Программа содействия местной занятости. План управления трудовыми ресурсами (ПУТД), охватывающий условия труда, права работников, обеспечение благополучия трудовых мигрантов, механизмы подачи и рассмотрения жалоб, а также	Низкая

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
				соблюдение требований субподрядчиками.	
	Строительство	-	Долгосрочные экономические выгоды для местного населения от реализации Проекта, как ожидается, будут обусловлены улучшением доступа к рынкам и активизацией экономической деятельности в связи со строительством новой дороги.	-	-
Общественные услуги и инфраструктура населённых пунктов	Строительство	-	Влияние на доступность и предоставление общественных услуг в населённых пунктах, расположенных вдоль коридора Проекта, в частности услуг в сфере образования и здравоохранения.	План организации дорожного движения подрядчика, включающий конкретные меры по обеспечению безопасности школьников, а также сохранению безопасного и бесперебойного доступа к школам и медицинским учреждениям в период строительства.	-
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	-	Долгосрочное положительное воздействие на доступность услуг в сфере образования и здравоохранения.	-	-
Воздействие на гендерное равенство Гендерное насилие и домогательства (ГНД), а также безопасность местного населения	Строительство	-	Создание временных рабочих мест и возможностей для получения дохода женщинами в населённых пунктах, затрагиваемых реализацией Проекта.	План действий по обеспечению гендерного равенства, предусматривающий конкретные меры и процедуры для содействия участию женщин в трудоустройстве и использовании возможностей для ведения бизнеса, связанных с реализацией Проекта.	-
		Умеренная	Потенциальные риски ГНД могут возникать как внутри строительного коллектива, так и в	План по предотвращению ГНД и реагированию на такие случаи,	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
			процессе взаимодействия работников с населением близлежащих населённых пунктов.	включающий обязательные кодексы поведения для работников и субподрядчиков, обучение по предотвращению гендерного насилия и домогательств, охватывающее вопросы домогательств и злоупотребления служебным положением, конфиденциальные процедуры подачи сообщений о таких случаях и реагирования на них, доступные работникам и местному населению, и другие соответствующие меры.	
	Строительство	-	Долгосрочное положительное воздействие на гендерное равенство, прежде всего за счёт повышения мобильности населения, улучшения доступа к услугам, а также расширения возможностей трудоустройства и получения дохода.	-	-
Воздействие на уязвимые группы населения	Строительство	Умеренная	Воздействие на уязвимых лиц и домохозяйства, особенно на тех, кто имеет низкий уровень дохода, ограниченные возможности передвижения или ограниченный доступ к альтернативным видам транспорта вследствие временных перебоев, связанных со строительными работами. Создание временных рабочих мест и возможностей для получения дохода уязвимыми домохозяйствами. Участники	Содействие доступу уязвимых домохозяйств к возможностям трудоустройства и ведения малого бизнеса, связанным с реализацией Проекта, посредством целевого информирования о доступных возможностях, а также применения инклюзивных практик местного найма и закупок.	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
			опросов выразили заинтересованность в трудоустройстве и предоставлении услуг в рамках Проекта.		
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	-	Долгосрочное положительное воздействие на уязвимые группы населения за счёт улучшения транспортной доступности и расширения экономических возможностей.	-	-
Воздействие на землевладение и землепользование	Строительство	Умеренная	Предварительно оценивается, что для постоянного отвода земель потребуется около 1 554 га, включая 145 га пастбищных угодий, переданных в аренду сельскохозяйственным предприятиям. По оценкам, потеря земель составит приблизительно 0,15–1,5 % от площади отдельных затрагиваемых арендованных земельных участков и, как правило, будет иметь незначительные прямые экономические последствия. Однако в случаях, когда дорога разделяет пастбищные угодья на отдельные части, фрагментация земель может ограничить перемещение скота и доступ к пастбищам, артезианским скважинам, местам зимовки скота и другим объектам животноводческой инфраструктуры. Это может привести к нарушению сложившихся практик выпаса скота и ограничить использование оставшихся пастбищных угодий.	Подготовить и реализовать План приобретения земель и переселения (ППЗП) в соответствии с Рамочным документом по приобретению земель и переселению в рамках Проекта (РДПЗП) и Требованием 5 ЕБРР в области экологической и социальной устойчивости (ЭСТ 5). Обеспечить выявление всех случаев приобретения земель и ограничений на землепользование, связанных с реализацией Проекта, включая воздействие на пастбищные угодья, другие виды землепользования, активы и произведённые улучшения, а также обеспечить надлежащую компенсацию или принятие мер по смягчению такого воздействия	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	От умеренного и низкому	На этапе эксплуатации изменения в режимах выпаса и перемещения скота могут обусловить необходимость обустройства дополнительных скотопрогонов или иных решений для обеспечения доступа. Кроме того, ненадлежащее техническое обслуживание существующих скотопрогонов может привести к нарушению их функциональности, что потенциально ограничит доступ к пастбищам, водопоям и объектам животноводческой инфраструктуры. Кроме того, развитие придорожной инфраструктуры и сервисных объектов после ввода дороги в эксплуатацию может потребовать дополнительного приобретения земель и изменения существующего землепользования. Такие изменения могут затронуть сельскохозяйственные земли и существующих землепользователей, потенциально приводя к дальнейшей потере земель, ограничениям доступа или нарушению сложившихся практик землепользования.	Обеспечить надлежащее техническое обслуживание скотопрогонов и других средств обеспечения доступа на протяжении всего периода эксплуатации дороги. Если в ходе эксплуатации дороги будет выявлена необходимость в дополнительных переходах для скота или ограничения доступа, оценить ситуацию и принять соответствующие меры, включая обустройство дополнительных скотопрогонов при необходимости, по согласованию с затрагиваемыми землепользователями. Обеспечить, чтобы приобретение земель для развития придорожной инфраструктуры, связанной с Проектом и находящейся под контролем или в сфере влияния КазАвтоЖол, осуществлялось посредством справедливых и прозрачных переговорных соглашений, позволяющих избежать или минимизировать воздействие на землепользователей. В случаях принудительного приобретения земель или экономического вытеснения обеспечить соблюдение Требования 5 ЕБРР в области	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Выгоды / Воздействия	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
				экологической и социальной устойчивости (ЭСТ 5).	

Таблица 7 - Резюме воздействий Проекта на культурную среду и предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
Культурное наследие	Строительство	Умеренная / Коридор шириной 100 м по обе стороны дороги	Близлежащие населённые пункты, посетители объектов, смотрители	- План управления объектами культурного наследия (ПУОКН) для Проекта, подлежащий согласованию с инженером технического надзора, Заказчиком, Банком и уполномоченным государственным органом. - Процедура действий при случайном обнаружении объектов культурного наследия	Низкое
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Нет воздействий	Близлежащие населённые пункты, посетители объектов, смотрители	-	-

Таблица 8 - Резюме воздействий Проекта на здоровье и безопасность населения, а также на охрану труда и технику безопасности, и предлагаемые меры по управлению воздействием и его снижению

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
Воздействие на охрану труда и	Строительство	Значительная / Строительные площадки и лагеря для размещения персонала, прочая	Жители населённых пунктов, расположенных вдоль планируемой трассы дороги и	План управления охраной труда и безопасностью на этапе строительства (ПУОТС)	От низкого к умеренному

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
безопасность работников		вспомогательная инфраструктура и объекты	маршрутов доставки материалов для Проекта, местные фермеры		
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / дорога ББС, ДЭУ	Работники организации, осуществляющей эксплуатацию и техническое обслуживание дороги, включая подрядчиков и субподрядчиков	План управления охраной труда и безопасностью на этапе эксплуатации (ПУОТЭ)	От низкого к умеренному
Воздействие на здоровье и безопасность местного населения	Строительство	Умеренная / Населённые пункты, расположенные вблизи трассы Проекта (Сам, Ногайты, Турыш, Сынгырлау)	Местные жители, проживающие вблизи строительных лагерей и/или объектов размещения работников	- План охраны здоровья, обеспечения безопасности и защиты местного населения, - План управления строительными лагерями, - План мониторинга уровня шума и атмосферного воздуха в затрагиваемых населённых пунктах, - План организации дорожного движения.	От низкого к умеренному
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / Населённые пункты, расположенные вблизи трассы Проекта (Сам, Ногайты, Турыш, Сынгырлау)	Пользователи участка дороги, реализуемого в рамках Проекта, и жители населённых пунктов, расположенных вдоль этого участка	Контролировать техническое состояние дороги на этапе эксплуатации, своевременно проводить техническое обслуживание и при необходимости применять соответствующие меры по обеспечению безопасности дорожного движения и безопасности в зонах проведения дорожных работ	Низкое
Готовность к чрезвычайным ситуациям и	Строительство	Умеренная / Коридор прохода проектной дороги,	Затрагиваемое население, флора и фауна, работники	Разработать и внедрить План готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них	Низкое

Воздействия	Этап проекта	Значимость воздействия / зона распространения	Чувствительные рецепторы	Меры по управлению воздействием и его снижению, предусмотренные ПЭСУ и ПЭСМ	Остаточное воздействие
реагирование на них		зоны проведения строительных работ, строительные лагеря, подъездные дороги и вспомогательные объекты, близлежащие населённые пункты		(ПГЧСР) для конкретных объектов, предусматривающий выявление вероятных чрезвычайных ситуаций, распределение обязанностей по реагированию, процедуры оповещения, порядок эскалации чрезвычайных ситуаций и координацию действий с внешними аварийно-спасательными службами.	
	Эксплуатация (техническое обслуживание)	Умеренная / полоса отвода дороги, водоотводные сооружения и объекты дорожной безопасности, ДЭУ, а также другие постоянные вспомогательные объекты инфраструктуры	Население близлежащих населённых пунктов, путешественники, водители.	Разработать процедуры для этапа эксплуатации, предусматривающие регистрацию и расследование аварий и инцидентов, обеспечение доступа экстренных служб к месту происшествия, управление местом происшествия, регулирование дорожного движения, закрытие дорог, реагирование на инциденты с участием опасных материалов и координацию действий с аварийно-спасательными службами.	Низкое

6 Общественные консультации и раскрытие информации

Взаимодействие с заинтересованными сторонами осуществлялось на протяжении всего процесса подготовки ОВОСС с целью выявления и оценки потенциальных ЭИС воздействий, а также разработки соответствующих мер по смягчению негативного воздействия и усилению положительных эффектов в соответствии с принципами Требования ЕБРР в области экологической и социальной ответственности (ЭСТ 10): «Раскрытие информации и взаимодействие с заинтересованными сторонами». Мероприятия по взаимодействию включали консультации, проведённые на этапе определения объёма ОВОСС, а также целевые консультации, интервью и обсуждения в фокус-группах, организованные в рамках основного этапа подготовки ОВОСС.

В процессе взаимодействия участвовали региональные, районные и сельские органы государственной власти, представители затрагиваемых проектом населённых пунктов, землепользователи, фермеры, уязвимые группы населения, женщины, образовательные и медицинские учреждения, а также местные предприятия и поставщики услуг. В зависимости от группы заинтересованных сторон и целей консультаций применялись различные методы взаимодействия, включая встречи, полуструктурированные интервью, обсуждения в фокус-группах и консультации с потенциально затрагиваемыми землепользователями.

Взаимодействие с заинтересованными сторонами будет продолжено на этапе раскрытия информации об ОВОСС. Оно предусматривает проведение встреч с соответствующими региональными и районными органами государственной власти для представления и обсуждения результатов ОВОСС, а также общественных консультаций с населением затрагиваемых проектом населённых пунктов и другими заинтересованными сторонами. Проведение консультаций на этапе раскрытия информации в настоящее время запланировано на ноябрь 2026 года.

Результаты всех мероприятий по взаимодействию с заинтересованными сторонами, проведённых в рамках экологических и социальных исследований для технико-экономического обоснования проекта, включая этап определения объёма ОВОСС, основной этап подготовки ОВОСС и этап раскрытия информации, будут обобщены и представлены в Отчёте об общественных консультациях (ООК).

На региональном уровне запланированы консультационные встречи с акиматами Мангистауской и Актыубинской областей с участием представителей соответствующих региональных управлений, акиматов Бейнеуского, Байганинского и Шалкарского районов, АО «НК «ҚазАвтоЖол» (QAJ) и консультанта по ОВОСС. В ходе встреч будут представлены и обсуждены основные результаты ОВОСС, имеющие значение для каждого региона, включая ключевые экологические и социальные воздействия, предлагаемые меры по смягчению негативного воздействия и усилению положительных эффектов, вопросы изъятия земель и землепользования, аспекты, связанные с местными сообществами и инфраструктурой, а также порядок дальнейшей реализации проекта.

На уровне местных сообществ запланировано проведение общественных консультаций в населённых пунктах Сынгырлау, Сам, Ногайты и Турыш, расположенных вблизи проектируемой трассы.

В ходе консультаций будут представлены проект и основные результаты ОВОСС. Местным жителям, землепользователям, представителям бизнеса и другим заинтересованным сторонам будет предоставлена возможность задать вопросы, высказать замечания и обсудить предлагаемые меры по смягчению негативного воздействия и усилению положительных эффектов.

Особое внимание будет уделено вопросам, выявленным в ходе предыдущих консультаций, включая землепользование и доступ скота к пастбищам, движение строительного транспорта и

безопасность местного населения, возможности трудоустройства и ведения предпринимательской деятельности на местном уровне, а также доступ к общественным услугам.

План взаимодействия с заинтересованными сторонами проекта (ПВЗС) определяет общие принципы и порядок организации взаимодействия с заинтересованными сторонами, раскрытия информации и рассмотрения жалоб на протяжении всего жизненного цикла проекта, включая этапы проектирования, строительства и эксплуатации

Жалобы и запросы можно направлять в АО «НК «ҚазАвтоЖол» по указанным ниже контактными данным:

Айжан Ермуханова

Руководитель Службы централизованного контроля закупок

АО НК «ҚазАвтоЖол»

E-mail: aizhan.yermukhanova@qaj.kz