

Международный аэропорт Алматы

Нетехническое резюме по Отчету ОВОСС

Сентябрь 2025 года

This page left intentionally blank for pagination.

Mott MacDonald
10 Fleet Place
London EC4M 7RB
United Kingdom

T +44 (0)20 7651 0300
mottmac.com

Международный аэропорт Алматы

Нетехническое резюме по Отчету ОВОСС

Сентябрь 2025 года

Ссылка на документ: 100124651 | Нетехническое резюме |

Настоящий документ подготовлен по заказу участника проекта и исключительно для целей, связанных с вышеуказанным проектом. Его использование другими лицами или для иных целей не допускается.

Мы не несем ответственности за последствия использования настоящего документа другими лицами или для иных целей, равно как и за наличие ошибок или упущений, вызванных ошибками или упущениями в данных, предоставленных нам третьими лицами.

Настоящий документ содержит конфиденциальную информацию и охраняемую законом интеллектуальную собственность. Он не подлежит разглашению третьим лицам без нашего согласия и согласия участника, заказавшего отчет.

Оглавление

Введение	1
Местоположение	1
Проект	1
Оценка	4
Тематические направления оценки	4
Качество воздуха	4
Биоразнообразие	5
Устойчивость к изменению климата	5
Сообщества	6
Геология и почвы	7
Парниковые газы	8
Шум	8
Движение и транспорт	9
Отходы и ресурсы	9
Water resources	Ошибка! Закладка не определена.
Работники	11
Кумулятивные последствия	12
Структура экологического и социального управления	13
Заключение	13
Что дальше?	13
Рисунки	
Рисунок 1: Составляющие Проекта	3

Введение

Международный аэропорт Алматы (МАО) планирует осуществить ряд модернизаций существующих объектов аэропорта, а также построить новые объекты, преимущественно на земельных участках в собственности аэропорта. Этот проект носит название «Проект «Горизонт» («Проект»).

Для оценки воздействий Проекта на окружающую среду и население в районе аэропорта была проведена Оценка воздействия на окружающую среду и социальную сферу (ОВОСС), выполненная компанией *Mott MacDonald* при поддержке *EcoSocio Analysts LLC* – специализированной консалтинговой компании в области охраны окружающей среды и социальных аспектов, базирующейся в Алматы, от имени МАО.

ОВОСС определяет вероятные экологические и социальные воздействия Проекта и описывает меры по их смягчению, которые должны быть реализованы в рамках Проекта для снижения потенциально негативных последствий. Настоящее краткое изложение (резюме) представлено в ненаучной форме и содержит данные результатов ОВОСС. См. основной отчет ОВОСС для получения полной информации о проведенных оценках.

Для реализации Проекта запрашивается финансирование у Международной финансовой корпорации (МФК), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG) и Евразийского банка развития (ЕАБР). В связи с этим при проведении оценок учитывались международные стандарты и требования указанных организаций.

Строительные работы в рамках Проекта планируется осуществлять с привлечением нескольких подрядных организаций в сфере инжиниринга, закупок и проектирования (ЕРС-подрядчики) в период с 2025 по 2028 годы.

Местоположение

Аэропорт расположен приблизительно в 12 км к северо-востоку от центра Алматы. Его территория граничит как с открытыми пространствами, так и с населенными пунктами. Аэропорт находится севернее поселка Гульдала и северо-восточнее городских районов, включая территорию вдоль улицы Тбилисской и село Колхозшы. Села Альмерек и Панфилово расположены к северо-востоку от аэропорта.

Проект

Международный аэропорт Алматы (МАО) является самым загруженным международным аэропортом Казахстана, обслужив более 11 миллионов пассажиров в 2024 году. В настоящее время аэропорт включает две взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, внутренний и международный терминалы, здание VIP, топливное хозяйство и другие вспомогательные объекты.

МАО обслуживает более 35 авиакомпаний, а общий пассажиропоток с 2005 года демонстрирует устойчивый рост, включая постоянное и значительное увеличение числа авиарейсов в последние годы. Эта тенденция оказывает давление на существующую инфраструктуру и обслуживание. Без реализации Проекта дальнейший рост будет ограничен из-за нехватки ключевой инфраструктуры, такой как перроны, взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка, топливное хозяйство и внутренний терминал.

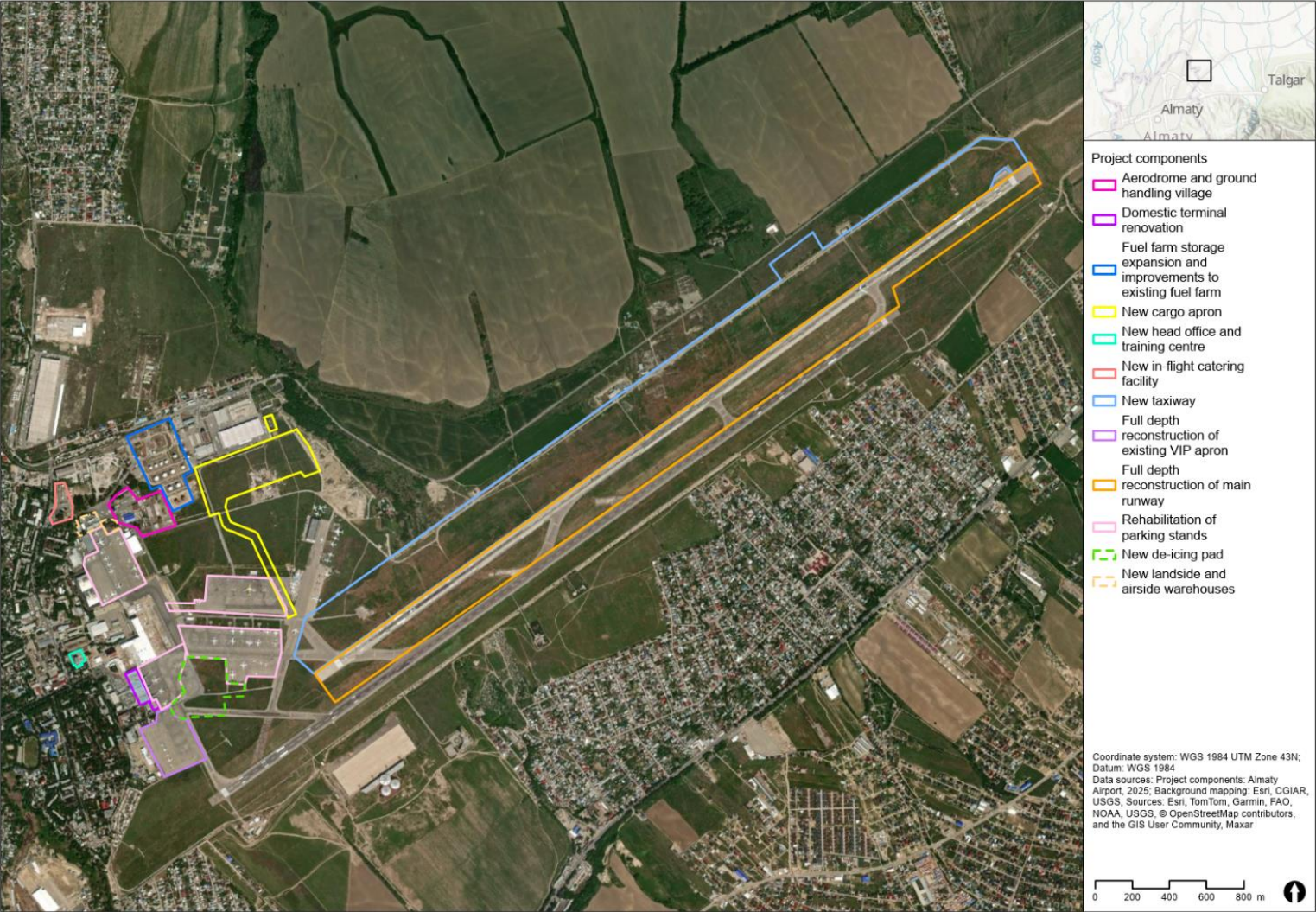
Цель Проекта – расширить и модернизировать ключевую инфраструктуру аэропорта, чтобы обеспечить соответствие пропускной способности текущему и будущему спросу при сохранении качества обслуживания. Проект «Горизонт» также направлен на улучшение природоохранного оборудования и систем аэропорта, подтверждая приверженность устойчивому развитию и соблюдению нормативных требований. Составляющие Проекта:

- Полная реконструкция основной взлетно-посадочной полосы;

- Новая рулежная дорожка;
- Строительство нового грузового перрона;
- Полная реконструкция существующего VIP-перрона;
- Новая площадка для противообледенительной обработки;
- Реконструкция мест стоянки воздушных судов;
- Строительство нового цеха бортового питания;
- Расширение складских мощностей топливного хозяйства и модернизация существующего объекта авиаГСМ;

- Реконструкция внутреннего терминала (Т1);
- Дренаж и очистка сточных вод;
- Строительство нового головного офиса и учебного центра;
- Комплекс аэродромного и наземного обслуживания;
- Строительство новых складов в наземной и аэродромной зонах;
- Другие улучшения.

Рисунок 1: Составляющие Проекта



Оценка

ОВОСС для Проекта была проведена в соответствии с международными передовыми рекомендациями по подготовке международных ОВОСС (в частности, Стандартами деятельности МФК (СД) и Экологическими и социальными требованиями ЕБРР (ЭСТ).

При проведении ОВОСС учитывались существующие экологические и социальные условия, а также то, как они могут измениться в результате реализации Проекта. В ходе оценки также были определены меры, которые могут быть использованы для снижения возможных последствий таких изменений, – так называемые меры по смягчению.

Проект реализуется в границах действующего эксплуатационного периметра аэропорта, за ограниченными исключениями – включая новое головное здание и учебный центр, а также небольшой участок под новую рулежную дорожку, – и для развития Проекта «Горизонт» не требуется дополнительного изъятия земель. Ранее была подготовлена Рамочная программа по изъятию земель и переселению (LARF), которая остаётся применимой к Проекту «Горизонт». В случае если в будущем потребуется изъятие земель, должен быть подготовлен и реализован План переселения в соответствии с положениями LARF и с учётом требований кредиторов.

Тематические направления оценки

Оценка воздействия была разбита по тематическим направлениям в соответствии с областью охвата ОВОСС, разработанной с учетом консультаций с ключевыми заинтересованными сторонами, а именно:

- Качество воздуха
- Биоразнообразие
- Устойчивость к изменению климата
- Сообщества

- Геология и почвы
- Парниковые газы
- Шум
- Дорожное движение и транспорт
- Отходы и ресурсы
- Водные ресурсы
- Работники

Качество воздуха

Была проведена оценка возможного воздействия на качество воздуха для этапов строительства и эксплуатации Проекта.

В период строительства воздействие на качество воздуха будет связано с образованием пыли в результате строительных работ, что может повлиять на близлежащие населенные пункты или объекты, восприимчивые к загрязнению воздуха. Для управления такими воздействиями будут реализованы меры, включая минимизацию образования пыли на площадке, применение методов подавления пыли, ограничение пылеобразующих процессов и др. Также ожидаются выбросы от передвижных источников (дорожных транспортных средств и внедорожной техники) и генераторов, однако они оцениваются как пренебрежимо малые.

В период эксплуатации Проекта ожидается увеличение интенсивности операционного движения (воздушного и дорожного), что приведет к росту концентрации загрязняющих веществ для ближайших реципиентов, восприимчивых к загрязнению воздуха. Для управления этими воздействиями будет разработана и реализована стратегия по снижению выбросов, связанных с ростом операционного движения. Также будет наблюдаться рост выбросов от деятельности аэропорта, воздействующих на работников и на реципиентов в ближайших селах, однако они оцениваются как пренебрежимо малые.

После реализации указанных мер по смягчению последствия воздействия от строительных работ оцениваются как пренебрежимо малые, однако последствия операционных воздействий, связанных с увеличением концентрации загрязняющих веществ из-за роста операционного движения (воздушного и дорожного), останутся существенными.

Биологическое разнообразие

В рамках оценки биоразнообразия были рассмотрены воздействия на места обитания, растительность и животных. В настоящее время на территории аэропорта преобладают твердые покрытия (асфальт/бетон) и участки растительности, содержащиеся для целей минимизации рисков нарушения работы аэропорта от перемещений диких животных и птиц.

Для строительства составляющих Проекта потребуется занять лишь небольшие участки растительности, при этом большая часть территории уже занята зданиями и твердыми покрытиями. Ожидается, что эколого-охраняемые территории и места обитания редких видов диких животных и птиц затронуты не будут.

В период строительства имеется риск воздействия на дику фауну из-за повышения уровней шума, искусственного освещения, вибраций от строительных работ, а также риск попадания животных в открытые ямы. Для управления этими воздействиями будут задействованы меры смягчения, такие как ограждение котлованов, минимизация освещения, шума и вибрации, проведение проверок на наличие гнездящихся птиц, внедрение плана движения техники.

В период эксплуатации основная выявленная угроза связана с повышением риска столкновения самолетов с птицами из-за роста количества авиарейсов. Для управления этим воздействием будут продолжаться применяться процедуры по управлению дикой фауной, включая регулярные патрули наблюдения за птицами, а также

использование химических, звуковых и визуальных средств отпугивания, чтобы препятствовать обитанию птиц в районе аэропорта. Будет проводиться мониторинг результатов, чтобы убедиться в эффективности реализуемых мер.

Беспокойство, вызываемое другими видами эксплуатационной деятельности, оценивается как пренебрежимо малое в условиях уже действующего аэропорта. Ожидается, что эксплуатационная деятельность не приведет к существенным последствиям для других видов дикой природы, кроме птиц.

После реализации указанных мер смягчения существенных последствий для мест обитания, растительности или животных не ожидается.

Устойчивость к изменению климата

Проведена оценка воздействия изменения климата на эксплуатацию Проекта. Этап строительства не рассматривался, поскольку его завершение планируется к 2028 году, и, следовательно, он будет подвержена влиянию текущих на тот момент климатических условий.

Потенциальные воздействия связаны с изменениями температуры, увеличением количества осадков и риском наводнений, сильными ветрами и штормами, лесными пожарами и устойчивостью грунтов. Эти факторы могут негативно повлиять на инфраструктуру и системы аэропорта через перегрев, износ и повреждения.

Для контроля указанных воздействий предусматриваются следующие меры смягчения:

- интеграция прогнозируемых климатических тенденций в процесс проектирования, включая использование затенения, естественной или механической вентиляции и систем охлаждения;
- регулярные осмотры рулежных дорожек и взлетно-посадочных полос для выявления ранних признаков деградации;

- разработка специального Плана управления экстремальными погодными условиями (EWMP) с протоколами по мониторингу осадков, готовности к наводнениям, координации действий в чрезвычайных ситуациях и обслуживанию дренажных систем.

После реализации вышеуказанных мер смягчения существенных последствий от изменения климата не ожидается.

Сообщества

В этом направлении оценка проводилась для понимания того, каким образом местные сообщества, работники, пассажиры аэропорта и предприятия могут быть затронуты в результате реализации Проекта.

В период строительства будут созданы возможности и обеспечен доход для местных, региональных и национальных поставщиков, поскольку Проект будет нуждаться в материалах и ресурсах. Это окажет положительное влияние на местную экономику за счет использования местных поставщиков, а также благодаря временному присутствию иногородних работников, которые будут тратить средства на местные товары и услуги.

Также ожидаются незначительные перебои в деятельности существующих предприятий на территории аэропорта или рядом с ним, а увеличение транспортного движения в период строительства приведет к росту заторов вокруг аэропорта. Для минимизации этих воздействий ЕРС-подрядчики разработают и внедрят планы управления движением. Кроме того, будет налажена регулярная и своевременная связь через МАА с предприятиями, затрагиваемыми воздействиями, для информирования их о графиках строительства, ожидаемых перебоях и доступных мерах поддержки.

Местное сообщество может временно испытывать дискомфорт во время строительства из-за шума, пыли, увеличенного дорожного движения и образования отходов. Однако благодаря тщательному управлению строительной деятельностью с использованием адаптированных к

местным условиям планов экологического и социального управления строительством (C-ESMP) последствия для сообщества будут сведены к минимуму.

В период эксплуатации будут созданы прямые рабочие места непосредственно в аэропорту, а также косвенные рабочие места в таких секторах, как гостиничный бизнес, розничная торговля и транспорт. Кроме того, Проект будет стимулировать развитие туризма, сделав Алматы более доступным, что принесет пользу местным гостиницам, ресторанам и культурным объектам.

После ввода в эксплуатацию второй взлетно-посадочной полосы местные сообщества могут быть затронуты ростом уровня шума в результате увеличения авиадвижения. Для снижения этих воздействий потребуется расширение мер по управлению шумом, включая реализацию Программы шумоизоляции (NIP).

Также в результате Проекта ожидается рост автомобильного движения в аэропорту и на прилегающих к нему дорогах. Учитывая, что дорожные заторы уже являются проблемой в Алматы, прогнозируется, что многие водители будут продолжать использовать альтернативные маршруты через жилые районы, чтобы избежать перегруженных магистралей. В рамках Проекта будет осуществляться координация с местными органами власти для улучшения транспортных потоков и снижения заторов на ключевых подъездных дорогах, включая ул. Майлина, а также для недопущения использования жилых улиц для проезда за счет установки дорожных знаков и корректировки цифровых навигационных систем.

Если в ответ на предполагаемое увеличение интенсивности работы аэропорта будут официально установлены защитные зоны и зоны безопасности (например, зона общественной безопасности или санитарно-защитная зона), это может иметь значительные последствия для развития проектов. В настоящее время обсуждения по поводу возможных защитных зон и зон безопасности продолжаются. После

принятия решений МАА потребуется выработать соответствующую корпоративную позицию или процедуры для соблюдения установленных требований.

В период строительства, при условии надлежащей реализации мер по смягчению, значительных последствий для сообщества не ожидается. Однако в период эксплуатации некоторые существенные неблагоприятные последствия все же могут возникнуть, в частности связанные с беспокойством сообществ из-за увеличения интенсивности воздушного движения, а также с определением и соблюдением зон безопасности. В то же время Проект, как ожидается, окажет существенное положительное воздействие за счет локализованного экономического развития.

Геология и почвы

В этом направлении оценка проводилась для определения воздействия на геологию и почвы в результате строительства Проекта. В нее также вошло рассмотрение вопроса о загрязнении земель, а также сейсмичности и других природных геологических рисков.

Историческое загрязнение грунтов на территории аэропорта потенциально имеет место из-за его прежнего использования в качестве аэропорта, в том числе военного аэропорта. Территория топливного хозяйства и другие строительные зоны проходят оценку на предмет возможного исторического загрязнения.

В период строительства земляные работы и перемещение (включая вывоз за пределы площадки) потенциально загрязненных грунтов могут привести к мобилизации или вскрытию загрязняющих веществ. Как в период строительства, так и в период эксплуатации возможны случайные разливы и утечки, способные вызвать загрязнение грунта и (или) подземных вод; управление данными рисками будет осуществляться через План предотвращения разливов.

Проект расположен в регионе, известном своей сейсмической активностью и историей сильных землетрясений. Сейсмические риски, которые могут повлиять на Проект, включают сотрясение грунта, риск ликвации, подвижки разломов, оползни, а также вторичные угрозы, такие как пожары или разливы, и сбои в эксплуатации.

Для предотвращения вреда населению и окружающей среде от загрязнения грунта и сейсмических угроз были разработаны следующие меры по смягчению:

- проведение инженерно-геологических изысканий для получения информации о качестве грунтов и подземных вод;
- восстановление почв в рамках модернизации топливного хозяйства и выполнение рекомендаций и мер по смягчению, вытекающих из оценки топливного хозяйства;
- разработка и реализация плана действий по восстановлению почв и подземных вод;
- в период эксплуатации – обеспечение постоянного использования специально выделенных зон для погрузки и разгрузки (при обращении с потенциально загрязняющими веществами), включая заправку и техническое обслуживание обслуживающей техники;
- продолжение режима мониторинга качества воды (как поверхностных, так и подземных) на протяжении всего срока эксплуатации Проекта;
- в случае аварийных разливов — поддержание планов предотвращения загрязнения на уровне соответствующих международных стандартов;
- совершенствование управления противообледенительной жидкостью за счет использования специальной противообледенительной площадки, предусмотренной в проекте Horizon.

После реализации вышеуказанных мер смягчения существенных последствий для геологии и почв не ожидается.

Парниковые газы

Проводилась оценка также в отношении потенциальных выбросов парниковых газов (ПГ), связанных со строительством и эксплуатацией Проекта.

Парниковые газы — это газы в атмосфере, которые удерживают тепло. Эти газы присутствуют в природе, однако человеческая деятельность, связанная со сжиганием ископаемого топлива (например, транспорт на бензине или дизеле, а также самолеты), приводит к увеличению их количества в атмосфере. Это вызывает изменения погодных условий, включая повышение температур.

В период строительства Проекта выбросы ПГ будут происходить за счет производства и транспортировки материалов, а также использования топлива для строительной техники. Для управления этими воздействиями в период строительства будут реализованы следующие меры по смягчению:

- использование иерархии сокращения углеродного следа с акцентом на «строить меньше», пересмотр необходимости в материалах и поиск альтернативных подходов; это может включать применение вторичных материалов при строительстве, где это возможно, и повторное использование материалов на площадке;
- внедрение стратегий управления отходами в процессе строительных работ;
- максимально возможное использование местных источников материалов для сокращения транспортных выбросов;
- проведение инструктажей для работников о необходимости выключать технику и оборудование, когда они не используются;
- регулярное техническое обслуживание техники и оборудования и использование электроэнергии из сети вместо топлива, где это возможно, учитывая ее более низкую углеродоемкость.

В период эксплуатации Проекта выбросы ПГ будут происходить за счет потребления электроэнергии и увеличения количества авиарейсов. Для управления этими воздействиями в период эксплуатации будут реализованы следующие меры по смягчению:

- электрификация эксплуатационных процессов, включая наземные транспортные средства;
- использование или закупка возобновляемой электроэнергии для нужд эксплуатации;
- регулярное техническое обслуживание оборудования и транспортных средств на площадке для обеспечения максимальной эффективности;
- внедрение мер по повышению энергоэффективности зданий для снижения потребностей в отоплении, охлаждении и электроэнергии.

Несмотря на реализацию вышеуказанных мер по смягчению, последствия, связанные с выбросами ПГ, остаются существенными как в период строительства, так и в период эксплуатации.

Шум

Оценка шума проводилась в отношении воздействия как в период строительства, так и в период эксплуатации Проекта. К восприимчивым реципиентам относятся жилые дома, школы, больницы и объекты культового назначения близлежащих сообществ.

В период строительства шумовое воздействие будет происходить от работы машин, оборудования и движения транспортных средств. Меры по смягчению будут включать шумозащитные барьеры, использование малошумного оборудования, ограничение рабочего времени и регулярный мониторинг.

В период эксплуатации шумовое воздействие будет связано с движением воздушных судов, работой наземного оборудования и увеличением автомобильного движения. Некоторые жилые дома,

больницы и учебные заведения, особенно в Турксибском районе и с. Альмерек, могут подвергаться умеренному или значительному шумовому воздействию. Меры по снижению этих воздействий включают модернизацию авиапарка, оптимизацию маршрутов полетов, реализацию Программы шумоизоляции и непрерывный мониторинг шума.

План управления шумом (Noise Management Plan) определит меры, подлежащие применению, и будет разрабатываться с учетом изменяющихся условий и требований в соответствии с передовой международной отраслевой практикой (т.е. сбалансированным подходом ИКАО). Программа шумоизоляции также будет расширена и охватит домохозяйства и объекты общественной инфраструктуры в зонах с высоким уровнем воздействия шума.

После реализации вышеуказанных мер смягчения в период строительства существенных последствий не ожидается. Однако в период эксплуатации некоторые шумовые воздействия могут оставаться существенными, особенно в районах с высокой восприимчивостью.

Движение и транспорт

Оценка проводилась для определения воздействий на дорожное движение и транспорт в результате реализации Проекта.

В период строительства ожидается рост транспортного потока в связи со строительной деятельностью, возможное ухудшение состояния дорог из-за движения грузовиков, снижение уровня дорожной безопасности при вероятном увеличении числа грузового транспорта, а также рост негативного воздействия на восприимчивых реципиентов. Для управления этими воздействиями будет разработан план управления строительным транспортом, который определит конкретные меры контроля и смягчения для снижения воздействия строительного транспорта на местные дороги и сообщества.

В период эксплуатации на существующую дорожную сеть будет приходиться дополнительная нагрузка (хотя и меньшая, чем в период строительства), главным образом из-за движения грузовиков, связанных с транспортировкой грузов и обслуживанием аэропорта. Кроме того, ожидается рост дорожного движения за счет перемещений пассажиров, включая использование частных автомобилей, маршрутных автобусов и такси, что создаст дополнительную нагрузку на уже перегруженную дорожную сеть за пределами аэропорта. Для управления этими воздействиями будет разработан план управления операционным движением, в котором будут определены меры безопасности по управлению движением. Также рекомендуется разработка Стратегии наземной доступности (Surface Access Strategy), которая позволит выработать более эффективные меры смягчения, повысить связанность и поддержать долгосрочное планирование устойчивого развития.

После реализации вышеуказанных мер смягчения существенных последствий для дорожного движения и транспорта не ожидается.

Отходы и ресурсы

В этом направлении оценка проводилась для определения воздействия на отходы и ресурсы в результате реализации Проекта.

В период строительства ожидается образование значительного объема строительных отходов (строительные отходы, неправильно обработанные/избыточные строительные материалы, упаковочные материалы, твердые бытовые отходы).

В период эксплуатации, с учетом увеличения пропускной способности по пассажирам и грузам, возрастет объем отходов от объектов питания и гостиничного обслуживания работников и пассажиров, упаковочных отходов, а также отходов, образующихся при техническом обслуживании и уборке.

Воздействия, связанные с отходами, включают загрязнение окружающей среды вследствие ненадлежащего управления отходами; образование пыли при неправильном обращении и хранении; ухудшение визуального облика территории при некачественном хранении; угрозы здоровью и безопасности при неправильном хранении; а также рост нагрузки на существующие полигоны и увеличение объемов транспортировки отходов.

Для управления этими воздействиями в период строительства и эксплуатации будут реализованы планы управления отходами, включая следующие меры:

- применение иерархии обращения с отходами и соответствующая сортировка отходов;
- разработка и внедрение строительных и эксплуатационных планов управления отходами;
- внедрение надлежащих процедур по обращению и хранению опасных материалов, включая размещение площадок хранения отходов вдали от чувствительных реципиентов и ограничение доступа только для уполномоченного персонала;
- вывоз всех отходов за пределы площадки транспортными средствами, соответствующими по грузоподъемности для безопасной транспортировки отходов, с сопровождением документацией об учете отходов (по всей цепочке ответственности) и актуальным надлежаще оформленным паспортом безопасности на опасные отходы.

После реализации вышеуказанных мер по смягчению существенных последствий для отходов и ресурсов не ожидается.

Водные ресурсы

Оценка в этом направлении проводилась для определения возможных воздействий на водные ресурсы на территории в период строительства и эксплуатации Проекта.

В период строительства Проекта ожидается увеличение риска загрязнения поверхностных вод вследствие случайных разливов и образования пыли. Может иметь место временное повышение риска наводнений из-за изменения строительной деятельностью естественных путей поверхностного стока или увеличения количества поверхностного стока в локальных зонах. Кроме того, нарушение грунта при проведении свайных работ может привести к изменению естественных путей фильтрации подземных вод.

Для смягчения этих потенциальных воздействий в период строительства будут реализованы следующие меры:

- предотвращение случайных разливов за счет внедрения Плана реагирования на разливы;
- соблюдение правил хранения и использования материалов, хранения отходов и их своевременного вывоза;
- использование существующих дорог для доставки материалов;
- выполнение всех работ строго в пределах строительной площадки;
- строгий запрет на мойку транспортных средств вне специально оборудованных мест;
- внедрение методов подавления пылеобразования;
- внедрение режима мониторинга качества как поверхностных, так и подземных вод в периоды строительства и эксплуатации.

В период эксплуатации ожидается, что увеличение количества воздушных судов и обслуживающей техники приведет к росту уровня загрязнения, в частности за счет регулярного поверхностного стока, что может негативно повлиять на качество как поверхностных, так и подземных вод. Существующая основная дренажная сеть не обладает достаточной пропускной способностью для учета увеличенного объема ливневого стока. Проект приведет к росту площадей

водонепроницаемых покрытий, что будет влиять на объем и пути стока. Вместе с тем в рамках одной из составляющих Проекта предусмотрено улучшение системы дренажа на территории аэропорта. Рост пассажиропотока в течение срока реализации Проекта также приведет к увеличению спроса на питьевую воду.

Для управления этими воздействиями в период эксплуатации будут реализованы следующие меры:

- продолжение использования специально выделенных зон для погрузки и разгрузки (при обращении с потенциально загрязняющими веществами), включая заправку и техническое обслуживание обслуживающей техники, чтобы любые случайные разливы можно было оперативно контролировать и не допустить их попадания в водоемы или ручьи;
- продолжение режима мониторинга качества поверхностных и подземных вод на протяжении всего срока эксплуатации Проекта;
- для управления риском ливневых наводнений — поддержание в рабочем состоянии дренажной системы и существующего коллектора для предотвращения засоров, снижающих их эффективность;
- проведение детализированной оценки риска наводнений для более глубокого понимания вероятности их возникновения и связанных с ними эксплуатационных рисков для аэропорта;
- наличие плана предотвращения загрязнения в аварийных ситуациях, включая обучение персонала правильному использованию аварийного оборудования и протоколов;
- формализация управления противообледенительной жидкостью, включая ее последующую обработку;
- определение доступных мощностей муниципального водоснабжения и внедрение мер по экономии воды в рамках Проекта.

После реализации вышеуказанных мер по смягчению существенных последствий для водных ресурсов не ожидается.

Работники

Оценка в этом направлении проводилась для определения того, как строительство и эксплуатация Проекта повлияют на работников.

В период строительства будут созданы временные рабочие места, при этом 85% (360 человек) из планируемой численности работников одного из ЕРС-подрядчиков будут наняты из местных кадров. Проект также может повлечь приток миграционной рабочей силы, хотя количество иногородних работников будет небольшим. Существуют также риски для гигиены труда, безопасности и благополучия работников, а также трудовых прав в период строительства, такие как задержки в выплате зарплаты, недоначисление зарплаты или невыплата зарплаты, использование рабочих для чрезмерно сверхурочных работ, отсутствие договора или недостаточная детализация условий договора. Строительные работы могут приводить к росту уровня шума и загрязнения воздуха вследствие увеличенного движения транспорта и образования пыли.

Для смягчения этих потенциальных воздействий в период строительства будут реализованы следующие меры:

- разработка и обязательное соблюдение справедливого и прозрачного, гендерно-нейтрального процесса найма для всех рабочих мест;
- приоритетное трудоустройство местной рабочей силы;
- поддержание и обеспечение доступности процедуры подачи жалоб для всех работников;
- требование к подрядчикам иметь планы и процедуры в области гигиены труда, безопасности и благополучия для снижения любых рисков;
- обязательное предоставление ЕРС-подрядчиками ежемесячных отчетов о рабочем времени персонала, использовании сверхурочных, своевременной выплате заработной платы, проведении обучающих

мероприятий (включая инструктажи), трудовых жалобах, протестах, профсоюзной деятельности, условиях проживания работников.

В период эксплуатации будут созданы постоянные и долгосрочные рабочие места благодаря росту пассажиропотока и авиадвижения. Вместе с тем сохраняются риски для гигиены труда, безопасности и благополучия работников, а также их трудовых прав. Существующие политики уже действуют и будут пересмотрены для подтверждения необходимости внесения дополнений в планы и процедуры или разработки новых методических инструкций.

Для смягчения этих потенциальных воздействий в период эксплуатации будут реализованы следующие меры:

- разработка и обязательное соблюдение справедливого и прозрачного, гендерно-нейтрального процесса найма для всех рабочих мест;
- постоянный мониторинг и обновление Политики в области управления персоналом (Кадровой политики) для обеспечения равных возможностей для работников;
- постоянный мониторинг и обновление Политики в области гигиены труда, безопасности и благополучия (OHSW Policy) для снижения эксплуатационных рисков для работников;
- включение в договоры требований, соответствующих законодательству Казахстана.

После реализации вышеуказанных мер по смягчению неблагоприятных последствий для работников не ожидается. В то же время в долгосрочной перспективе в период эксплуатации ожидается существенное положительное воздействие в виде создания постоянных рабочих мест.

Кумулятивные последствия

Кумулятивные последствия возникают тогда, когда один и тот же район, элемент окружающей среды или группа людей подвергаются воздействию сразу нескольких экологических или социальных факторов одновременно. В рамках ОВОСС были рассмотрены два типа кумулятивных последствий:

- внутрипроектные кумулятивные последствия: множественные воздействия от одного и того же Проекта, происходящие в одно и то же время и в одном месте. Например, житель может одновременно испытывать рост уровня шума и загрязнения воздуха;
- межпроектные кумулятивные последствия: совокупные воздействия от Проекта и других близко расположенных проектов. Например, несколько проектов могут одновременно создавать шумовое воздействие на одних и тех же жителей.

Были выявлены существенные внутрипроектные и межпроектные кумулятивные последствия, возникающие вследствие:

- шума и качества воздуха: совокупное воздействие строительной техники, работы воздушных судов и увеличенного дорожного движения может привести к устойчивому дискомфорту и проблемам со здоровьем у близлежащих сообществ;
- дорожных заторов: совокупный трафик от строительного транспорта, пользователей аэропорта и работников может усугубить существующие проблемы с пропускной способностью дорог, особенно в часы пик;
- благополучия сообществ: повторяющееся и продолжительное воздействие шума, загрязнения воздуха и дорожных заторов может привести к кумулятивному стрессу и снижению качества жизни местных жителей;
- рисков безопасности: пересекающиеся риски, связанные со строительной деятельностью, ростом транспортного потока и

эксплуатационными угрозами (например, столкновения с птицами, чрезвычайные ситуации), могут создать дополнительную нагрузку на местные системы реагирования и обеспечения безопасности;

- экономической деятельности и бизнеса: местные предприятия могут пострадать в период строительства из-за ограничений доступа, шума и пыли. Однако в период эксплуатации ожидается рост пассажирских и грузовых потоков, что будет стимулировать экономическую активность и оказывать положительное воздействие.

Эти последствия будут управляться посредством внедрения мер по смягчению, уже описанных в предыдущих разделах, а также за счет дополнительных мер, включая:

- обновление Плана управления шумом с учетом кумулятивных воздействий от территориально связанных проектов (например, железнодорожного обхода, промышленных парков);
- координацию с городскими планировщиками для предотвращения размещения новых чувствительных объектов в районах с высоким уровнем шумового воздействия;
- координацию с городскими властями для управления выбросами из промышленных зон и транспортных коридоров;
- координацию с городскими властями для ускорения строительства линии метро и улучшения транспортной доступности по принципу «последней мили»;
- мониторинг объемов движения и времени в пути на ключевых подъездных дорогах (например, ул. Майлина, подъездные соединения к Большой алматинской кольцевой автодороге (БАКАД));
- отслеживание статистики ДТП и предаварийных ситуаций в зонах с высокой транспортной нагрузкой;
- создание совместной координационной рабочей группы по транспортным вопросам с участием городских транспортных планировщиков и застройщиков территориально связанных проектов.

Структура экологического и социального управления

МАО внедрил Структуру экологического и социального управления (ESMS), которая является основой для управления экологическими и социальными рисками. Эта система включает в себя политики, процедуры и инструменты, соответствующие надлежащей международной отраслевой практике. Аэропорт также сертифицирован по стандарту ISO 14001, что подтверждает его приверженность системному экологическому управлению и постоянному совершенствованию.

Система ESMS будет обновлена с учетом рисков и мер по смягчению, определенных в рамках ОВОСС, что обеспечит ее соответствие изменяющемуся масштабу и характеру Проекта.

Будет разработан План управления природоохранной и социальной деятельностью (ESMP), который определит меры по управлению деятельностью в рамках Проекта с целью минимизации экологических и социальных рисков как на этапе строительства (C-ESMP), так и на этапе эксплуатации. В ESMP будут изложены меры и планы, за реализацию которых отвечают как МАО, так и ЕРС-подрядчики, включая независимый мониторинг и отчетность перед кредиторами по вопросам реализации экологического и социального управления

Заключение

В целом ожидается, что при реализации предложенных мер по смягчению и управлению Проект будет экологически и социально приемлемым, при этом остаточные и кумулятивные последствия будут регулироваться в рамках действующих механизмов и посредством постоянного мониторинга.

Что дальше?

Будет реализован план раскрытия информации в соответствии с международными стандартами, и будут приветствоваться комментарии

по Проекту и ОВОСС. Информация об ОВОСС, его выводах и порядке доступа к документам будет доведена до сведения заинтересованных сторон, включая местное сообщество.

7 сентября 2025 года в Доме культуры по адресу: ул. Майлина, 42, г. Алматы, были проведены общественные слушания в форме открытого собрания для представления выводов ОВОСС по Проекту «Горизонт». До проведения мероприятия были размещены в местных газетах и на вебсайте аэропорта объявления с указанием даты, времени и места общественного собрания.

Мероприятие посетили около 60 представителей местного сообщества. В ходе собрания участники высказали вопросы и озабоченности, на которые были даны ответы или которые были взяты на дальнейшее рассмотрение.

По завершении 60-дневного периода раскрытия информации и согласований (консультаций) все полученные отзывы будут собраны, а документация ОВОСС – окончательно доработана. Будет опубликована таблица комментариев и ответов с разъяснением, каким образом в окончательном варианте ОВОСС были учтены замечания заинтересованных сторон. Окончательный ОВОСС и сопроводительная документация будут размещены на вебсайте аэропорта.

