

Проект реконструкции кольцевой Иссык-Кульской автодороги

Местонахождение:
Кыргызская Республика

Номер проекта:
52367

Отрасль:
транспорт

Государственный/частный сектор:
государственный

Дата утверждения проекта:
28 ноября 2023 года

Статус:
ожидается утверждение

Дата публикации резюме проекта на английском языке:
12 октября 2022 года

Описание проекта

Предоставление кредита под государственную гарантию в размере до 44,2 млн евро («Кредит») Кыргызской Республике (КР) для использования Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (МТК) на цели реконструкции 30-километрового участка автодороги Балбай Батыр-Каракол, расположенного в восточной части КР и проходящего вдоль северного берега озера Иссык-Куль.

Цели проекта

Предлагаемый Проект входит в программу реконструкции более протяженной 440-километровой автотрассы Балыкчи-Каракол-Балыкчи, а сама автотрасса является частью Иссык-Кульской кольцевой автодороги. Реконструкция остальных участков профинансирована за счет госбюджета КР и исламских институтов финансирования развития, а также частично за счет средств, предложенных Азиатским банком развития.

Кредит ЕБРР пойдет на финансирование работ по реконструкции автодороги и функций надзора за исполнением строительных подрядов. По завершении Проекта вся автотрасса Балыкчи-Каракол должна будет отвечать международным техническим стандартам для автотрасс категории II.

Реализация проекта позволит закрыть остающийся инфраструктурный разрыв в 440-километровой Иссык-Кульской кольцевой автодороге, входящей в состав автотранспортного коридора, предусмотренного Программой центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС 1), и являющейся одной из шести приоритетных автотранспортных магистралей, внесенных в Национальную стратегию развития автодорожной сети КР на период до 2025 года в целях стимулирования экономического развития и транспортной связности, а также укрепления интеграционных связей КР с региональными рынками.

Воздействие на переходный процесс (ПП)

Балльная оценка ожидаемого воздействия на переходный процесс - 70

- **Интегрированность (первичный атрибут ПП)** будет достигнута путем стимулирования более тесной связности и бесшовной интеграции внутри региона, а также введения улучшенных стандартов безопасности дорожного движения, соответствующих международным стандартам.
- **Жизнеспособность (вторичный атрибут ПП)** будет достигнута путем поддержки институционального развития за счет реформирования регулирования сектора, призванного усовершенствовать/установить договорные отношения для соответствующих ведомств; реформирования регулирования дорожного сектора, призванного поддержать внедрение ориентированного на результаты обновленного порядка заключения договоров об обслуживании, и подготовки кадров для реформирования дорожного сектора.

Информация о клиенте

КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Клиентом ЕБРР выступает Кыргызская Республика. Прямым выгодоприобретателем проекта является МТК. Ответственность за подготовку и реализацию проекта будет возложена на Группу по реализации проекта (ГРП), созданную при МТК.

Финансирование ЕБРР

44,2 млн евро.

Кредит под государственную гарантию в сумме до 44,2 млн евро.

Общая стоимость проекта

44,2 млн евро.

Общая стоимость проекта составляет 44,2 млн евро.

Дополняемость

ЕБРР предоставит долгосрочное кредитование, которое в настоящее время невозможно получить у местных коммерческих банков. ЕБРР будет оказывать поддержку своему клиенту в повышении стандартов его деятельности, выставив ему дополнительные условия (например, по выполнению Принципов и правил производства закупок, а также ПЭСМ). Кроме того, ЕБРР будет оказывать поддержку в осуществлении институциональных и регулятивных преобразований в отрасли.

Экологические и социальные вопросы

Проект отнесен к категории А (ЭСП издания 2019 года). Проектом предусматривается реконструкция 32-километрового участка автотрассы Балыкчи-Каракол, а именно: автодороги Тюп-Каракол, расположенной в восточной части КР и проходящей вдоль северного берега озера Иссык-Куль. По проекту планируется перевести существующую дорогу из категории III в категорию II, расширив проезжую часть автодороги с 2 до 4 рядов, а также рассмотреть возможность строительства кольцевой автодороги вокруг Тюпа.

Документация ОЭСВ была обнародована на веб-сайте ЕБРР 12 мая 2022 года и включала следующие документы: отчет по результатам ОЭСВ и нетехническое резюме, план экосоциального управления (ПЭСУ), план экосоциальных мероприятий (ПЭСМ), план взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС), план изъятия земель и переселения (ПИЗП), план управления биоразнообразием (ПУБ). Трасса проектного объекта проходит по уже имеющейся автодороге. Таким образом, земельные участки под реконструкцию автодороги почти полностью находятся в границах нынешней полосы отвода и обочины дороги, и для ее расширения нужно будет освобождать только места ее непосредственного прохождения и зоны проведения временных работ. Поскольку проект предусматривает реконструкцию существующей дороги с имеющимися действующими подключениями к сети, было сочтено, что сопутствующей частью инфраструктуры будут кюветы и канавы, при этом, в целом, произойдет улучшение таких параметров, как качество воздуха, шумленность и вибрация, плотность транспортного потока и транспортная доступность, дорожная безопасность, обеспечение средствами к существованию, дренажирование и удаление отходов. В ПЭСМ предусмотрены мероприятия по составлению ОВОС согласно национальному законодательству, получению природоохранных и связанных с производством строительных работ разрешительных документов. Для решения вопроса о включении в проект строительства объезда города Тюп уже проведен многокритериальный анализ

с включением в него экологических и социальных критериев и с учетом откликов заинтересованных сторон. Выбранный в качестве предпочтительного вариант предусматривал реконструкцию автодороги в ее существующей трассировке, но уменьшенной ширины. Реализацией проекта планируется получить эффект инклюзивности благодаря тому, что реконструкция дороги позволит сделать ее более доступной для местного населения, проживающего вдоль автодороги Тюп-Каракол, особенно для женщин и фермеров, поскольку расширит доступ к таким учреждениям социальной сферы, как больницы, школы, детские сады, а также на местные рынки для сбыта сельскохозяйственной и молочной продукции.

Одним из ключевых рисков, сопряженных с данным проектом, будет обеспечение осознания подрядчиками возлагаемых на них обязанностей и принятия ими адекватных мер для предотвращения, минимизации, смягчения и регулирования таких рисков, указанных в ОЭСВ и соответствующих планах управления. Для обеспечения принятия подрядчиками нужных мер по устранению экосоциальных последствий и рисков, в ПЭСМ требуется предусмотреть создание системы экосоциального управления (СЭСУ). Подрядчики обязаны составить планы организации строительных работ с внесением в них процедур регулирования/смягчения отрицательных последствий в областях выброса вредных веществ атмосферу, качества воды, рекультивации земель, состояния верхних слоев почвы, охраны здоровья и техники безопасности, сбора и утилизации отходов, действий при чрезвычайных ситуациях, трудовых отношений, условий проживания работников, применения кодекса поведения (КП) и взаимодействия с заинтересованными сторонами. МТК будет обязано вести действенный мониторинг за работой подрядчиков. Согласно ТР-6 ЕБРР, параметры биоразнообразия было сочтено необходимым отражать в отчете об предварительной оценке экосоциального воздействия и состояния критически важных зон обитания. Как отмечено в проведенной предварительной оценке, на данной территории имеется четыре международно признанных биосферных заповедника, и все они расположены рядом с проектным объектом: Иссык-Кульский биосферный заповедник, Иссык-Кульский государственный заповедник, занесенное в Рамсарский список водно-болотных угодий Иссык-Кульское озеро и важная зона обитания пернатых в восточной части Иссык-Кульского озера. Обширный сбор исходных данных и полевые обследования состояния биоразнообразия в зонах сухопутных и речных экосистем свидетельствуют о том, что большинство зон обитания, расположенных неподалеку от проектируемой автодороги, представляют собой обрабатываемые земельные угодья с природными и полуприродными зонами вокруг пересекаемых автодорогой пойм рек, которые часто используются для выпаса скота. В ходе обследования данной территории на ней было выявлено присутствие характеристик, присущих критически важным зонам обитания и приоритетным параметрам биоразнообразия. Такие зоны обитания, как свидетельствуют рассмотренные из них, характеризуются наличием в них чувствительных параметров биоразнообразия, и к ним относятся озеро Иссык-Куль с примыкающими к нему речными бассейнами с их уникальными экосистемами, пять рек со своими местными породами рыб, зоны

произрастания астрагала выделяющегося (*Astragalus projecturus*), в качестве меры предосторожности зоны обитания азиатской лягушки, занесенное в Рамсарский список водно-болотных угодий Иссык-Кульское озеро и важная зона обитания пернатых в восточной части Иссык-Кульского озера, где обитают перелетные или стайные виды пернатых всемирного значения. Камеральные и полевые исследования также выявили наличие приоритетных параметров биоразнообразия. Установленные факторы воздействия проектного объекта на биоразнообразие сводятся к следующим: ликвидация растительности, утрата зон обитания, смертность и нарушение жизнедеятельности видов, изменения в местных гидрологических характеристиках и качестве воды. Вместе с тем в силу временного характера и ограниченности последствий строительных работ степень их отрицательного воздействия считается низкой. Необходимые меры смягчения их воздействия, согласно ТР-6, директивам ЕС по зонам обитания пернатых и ГИП, внесены в план управления биоразнообразием (ПУБ) и ПЭСМ, включая проектно-конструкторские решения по предотвращению отрицательных последствий, например, не производить работы в зонах с чувствительными параметрами (особенно где произрастают тюльпан четырехлистный (*quadrifolious tulip Tulipa tetraphylla*) и астрагал выделяющийся (*Astragalus projecturus*), строить подземные и наземные переходы для животных, устраивать на дороге дренажные системы, чтобы уменьшить воздействие проектного объекта на водотоки и естественную среду обитания. В ПУБ предусмотрено проведение обследований до начала строительных работ, мероприятий по получению чистого положительного эффекта (восстановление естественной среды обитания, пересадка растительности), осуществление мониторинга после окончания строительных работ и соответствующее обновление содержания ПУБ.

Проектный объект пересекает несколько рек и водотоков, впадающих в Иссык-Кульское озеро. В ходе строительства проектного объекта вблизи рек могут вестись строительные работы, производиться расчистка территории, происходить бесконтрольный сброс неочищенных стоков в открытые водоемы из временных поселков строительных рабочих и осуществляться забор воды. Как предполагается, эти воздействия будут смягчаться благодаря выполнению детального плана по организации водоснабжения, водоотведения и дренажа; плана по предотвращению разливов нефтепродуктов и борьбы с ними; планов по обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям и устранению их последствий. Шумовые и вибрационные воздействия в результате применения строительной техники, производства земляных работ, передвижения строительной техники рабочих будут устраняться с помощью мер, предусмотренных в плане борьбы с шумом и вибрацией и плане управления дорожным движением. Большинство строительных материалов для реконструкции планируется приобретать непосредственно в самой стране из имеющихся запасов, каменоломен или карьеров. В целях минимизации отходов, согласно плану использования строительных материалов и удаления отходов, а также плану рационального использования почв, потребуются наладить вторичное использование и утилизацию применяемых материалов.

К ключевым социальным рискам относятся связанные с изъятием земельных участков и переселением местных жителей, притоком рабочей силы и ее управлением, сохранением объектов культурно-исторического значения, предотвращением актов гендерно-мотивированного насилия и домогательств (ГМНД) на этапе производства строительных работ. Клиентом введен в действие ПИЗП как основа для расчета и выплаты компенсации за ущерб, наносимый в ходе выполнения проекта жилым постройкам, предприятиям, земельным участкам и иному имуществу, а также в целях устранения отрицательных последствий для хозяйственного уклада затрагиваемых проектом семей. Согласно ПИЗП и ТР-5 до перемещения местных жителей Клиентом будет подготовлен и выполнен план переселения, который подлежит проверке и одобрению со стороны ЕБРР. Чтобы избежать отрицательных последствий для объектов культурно-исторического значения, расположенных вдоль трассы прохождения автодороги, подрядчиком будет составлен план охраны предметов культурно-исторического наследия применительно к проектному объекту с изложением в нем порядка действий на случай обнаружения случайных находок, который будет доводиться до занятого на проектном объекте персонала.

МТК обеспечит применение подрядчиком принципов и нормативов кадровой политики, соответствующей ТР-2, в том числе создание им органа по рассмотрению жалоб работников, в состав которого будет входить механизм рассмотрения анонимных жалоб по поводу совершения актов ГМНД. Все строения для временного проживания работников подрядчика и его субподрядчиков будут проектироваться и строиться согласно национальным санитарно-медицинским требованиям и нормам, а также директивным материалам МФК и ЕБРР по организации размещения работников. Кроме того, подрядчик будет обязан ввести в действие кодекс поведения в области ГМНД и организовать проведение вводного инструктажа для всех работников, чтобы ознакомить их формами поведения, запрещенными данным кодексом поведения. Будет также организована тематическая учеба по вопросам реагирования на заявления о совершении актов ГМНД, связанных с персоналом, занятым на проектном объекте.

Реализация проекта будет нацелена на повышение безопасности дорожного движения, поскольку действующая автотрасса не содержалась надлежащим образом и не имеет дорожной разметки, защитных ограждений и дорожных знаков на всем протяжении. Клиент будет обязан создать независимую инспекционную структуру по вопросам безопасности дорожного движения, которая будет проверять содержание составленной для данной автотрассы проектно-конструкторской документации, вносить в нее технически и экономически обоснованные рекомендации по обеспечению безопасности дорожного движения. Автотрасса потребует периодического проведения дальнейших проверок ее состояния для непрерывного обеспечения безопасности всех ее пользователей. Потребуется ввести и периодически пересматривать временную схему дорожного движения, причем делать это по результатам консультаций с затрагиваемым проектом местным населением,

чтобы свести к минимуму его воздействие на местных жителей и предприятия и обеспечить им максимум безопасности.

В ПВЗС в кратком виде изложена обнародованная информация по проекту и результаты проведенных общественных слушаний с участием местного населения, а также план предстоящих общественных слушаний. МТК будет отслеживать ход проведения подрядчиками мероприятий по смягчению отрицательных последствий реализации проекта на основании данных, представляемых инженером по надзору за проектом. Кредиторами также будет привлечен консультант по вопросам экосоциального мониторинга для надзора за ходом выполнения планов экосоциального управления и регулярного составления отчетности для ЕБРР.

Техническое сотрудничество и грантовое финансирование

До подписания

ТС1. Техничко-экономическое комплексное обследование на сумму 75 тыс. евро оплачивается средствами Фонда сотрудничества Турции и ЕБРР.

ТС2. Оценка экосоциального воздействия на сумму 289 тыс. евро оплачивается средствами Специального фонда акционеров ЕБРР (СФА).

ТС3. Составление детализированной проектно-конструкторской документации на сумму 74 800 тыс. евро предлагается оплатить средствами Фонда сотрудничества Турции и ЕБРР.

ТС4. Производство закупок на продвинутом этапе на сумму 50 тыс. евро предлагается оплатить средствами Фонда сотрудничества Турции и ЕБРР.

После подписания

ТС5. Оказание поддержки по реализации проекта на сумму 2,3 млн евро предлагается оплатить средствами Фонда устойчивой инфраструктуры (ФУИ) или СФА.

ТС6. Оказание поддержки по институциональному развитию на сумму 400 тыс. евро предлагается оплатить средствами ФУИ.

ТС7. Услуги консультанта кредитора по вопросам мониторинга на сумму 74 900 евро предлагается оплатить средствами ФУИ.

ТС8. Программу дорожной безопасности на сумму 200 тыс. евро предлагается оплатить средствами ФУИ.

ТС9. Поддержку Группы клиента по реализации проекта на сумму 225 тыс. евро предлагается оплатить средствами ФУИ.

Контактное лицо в компании

Санжар Ибраимов, руководитель Группы по реализации проекта,
Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
bishkekosh@gmail.com
+996 312 900 894
www.piumotc.kg
Кыргызская Республика, Бишкек 720017, ул. Исанова, 42

Кратко о ходе реализации проекта

Дата последнего обновления резюме проекта

27 ноября 2023 года.

Что такое переходный процесс

Дополнительная информация в отношении подхода ЕБРР к оценке прогнозируемого воздействия проектов на переходный процесс содержится [здесь](#).

Возможности для участия в проектах

По поводу участия в проекте или закупках просьба обращаться к компании-клиенту.

По поводу сотрудничества с ЕБРР (не относящегося к закупкам) просьба обращаться:

тел.: +44 20 7338 7168

эл. почта: projectenquiries@ebrd.com

Проекты в госсекторе: см. [EBRD Procurement](#)

тел.: +44 20 7338 6794

эл. почта: procurement@ebrd.com

Общие справки

Конкретные информационные запросы можно направлять, используя [формуляр ЕБРР для информационных запросов](#).

Экологическая и социальная политика (ЭСП)

[ЭСП](#) и связанные с ней Требования к реализации проектов (ТР) определяют процедуру, по которой ЕБРР воплощает в жизнь свое стремление к продвижению «экологически ответственного и устойчивого развития». В ЭСП и ТР содержатся конкретные требования к клиентам по выполнению соответствующих норм национального законодательства по информированию

и консультациям с общественностью, а также по установлению механизма подачи и рассмотрения жалоб, с тем чтобы рассматривать и способствовать удовлетворению озабоченностей и жалоб заинтересованных сторон, в особенности в отношении экосоциальной деятельности клиента и проекта. В зависимости от характера и масштабов экосоциальных рисков и воздействий проекта при необходимости ЕБРР дополнительно требует от своих клиентов раскрытия информации о рисках и воздействиях проектов, а также проведения обстоятельных консультаций с заинтересованными сторонами с целью получения отзывов и принятия по ним ответных мер.

Дополнительная информация по практике ЕБРР в этой области содержится в [ЭСП](#).

Деловая добросовестность и соблюдение установленных норм

Управление комплаенс-контроля (УКК) ЕБРР способствует ответственному управлению и следит за тем, чтобы все аспекты деятельности Банка отвечали наивысшим стандартам деловой добросовестности и соответствовали передовой международной практике. Проверка деловой добросовестности проводится в отношении всех клиентов Банка, с тем чтобы исключить неприемлемые риски, связанные с недобросовестным ведением деятельности, а также репутационные риски для ЕБРР. Банк полагает, что выявление и снятие проблемных аспектов на стадии предварительной оценки и одобрения проектов является наиболее эффективным средством обеспечения репутационной чистоты сделок Банка. Управление комплаенс-контроля (УКК) играет ключевую роль в этих профилактических мероприятиях, а также помогает осуществлять мониторинг рисков для деловой репутации Банка на послеинвестиционной стадии.

УКК также отвечает за проверку информации о фактах мошенничества, коррупции и совершения должностных проступков в рамках финансируемых ЕБРР проектов. Если кто-либо внутри Банка или за его пределами имеет подозрения о совершении актов мошенничества или коррупции, ему надлежит в письменном виде проинформировать об этом начальника управления комплаенс-контроля, отправив сообщение о них на адрес электронной почты compliance@ebrd.com. Все сообщенные факты будут рассмотрены УКК на предмет принятия по ним соответствующих мер. По всем сообщениям, включая анонимные, будут проводиться проверки. Эти сообщения могут быть составлены на любом языке Банка или страны операций Банка. Такая информация должна сообщаться из благих побуждений.

Политика доступа к информации (ПДИ)

ПДИ, вступившая в силу 1 января 2020 года, определяет установленный в ЕБРР порядок раскрытия информации и проведения консультаций с заинтересованными сторонами для содействия более глубокому знанию и пониманию его стратегий, политики и операционной деятельности. Для

ознакомления с имеющейся информацией посетите раздел [«Политика доступа к информации»](#) на веб-сайте ЕБРР.

Конкретные информационные запросы можно направлять, используя [формуляр ЕБРР для информационных запросов](#).

Независимый орган подотчетности по проектам (НОПП)

В случае если попытки удовлетворить озабоченности, возникшие в отношении клиента или Банка в экосоциальной области или сфере раскрытия информации (например, через созданный клиентом механизм подачи и рассмотрения жалоб на проектном уровне или через прямое взаимодействие с оперативным руководством Банка), не дают результата, физические лица и организации могут попытаться удовлетворить свои озабоченности, обратившись в Независимый орган подотчетности по проектам ЕБРР (НОПП).

НОПП проводит независимую оценку проблем проекта, которые, по мнению заявителей, либо уже причинили ущерб, либо способны причинить его в будущем. В задачи Органа входит: поддержание диалога между заинтересованными сторонами проекта для решения проблем в экосоциальной сфере и сфере раскрытия информации; оценка выполнения Банком требований своей [Экологической и социальной политики](#), а также относящихся к проекту положений [Политики доступа к информации](#); а также при необходимости устранение существующих случаев несоблюдения этих нормативных документов, принимая меры против их несоблюдения Банком в будущем.

Посетите [веб-страницу Независимого органа подотчетности по проектам](#), чтобы более подробно ознакомиться с НОПП и его мандатом, узнать, как [подать заявку](#) на проведение проверки, или обратиться в НОПП по электронной почте ipam@ebrd.com с вопросами, за дополнительной информацией или инструкциями по подаче заявки.