

Договор концессии на строительство и эксплуатацию БАКАД

Местоположение: Казахстан

Номер проекта: 47085

Отрасль: транспорт

Государственный/частный сектор: частный

Категория экологической проверки: А

Установленный срок рассмотрения Советом директоров: 14 октября 2019 года

Состояние: **прошел окончательное рассмотрение, ожидается утверждение Советом директоров**

Дата публикации резюме проекта на английском языке: 27 марта 2019 года

Описание Проекта

В соответствии с предложенной инвестиционной схемой предполагается предоставление заемного финансирования для строительства и эксплуатации кольцевой автомобильной дороги вокруг Алматы (Казахстан) протяженностью 66 км (Проект), реализация которого будет осуществляться компанией ТОО «BAKAD Investment and Operation» (Проектная компания) - товариществом с ограниченной ответственностью, зарегистрированным в Казахстане. Проект разрабатывается на основании концессионного соглашения, подписанного 8 февраля 2018 года сроком на 20 лет.

Цели Проекта

Ожидается, что реализация Проекта позволит: i) перенаправить транзитные грузопотоки в сторону от Алматы и таким образом обеспечить снижение уровней загрязнения воздуха в городе; ii) сократить количество дорожных заторов и время на поездки в город и по городу Алматы; iii) снизить количество дорожно-транспортных происшествий, повысить пропускную способность и конкурентоспособность транзитных маршрутов, проходящих по территории Казахстана; iv) обеспечить увеличение объемов региональной и международной торговли, поскольку проектный объект входит в состав трансконтинентальной автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай»; (v) стимулировать применение принципов ГЧП/концессий в других секторах и проектах Казахстана, поскольку данный проект является первым проектом ГЧП в стране

и первым крупным проектом развития инфраструктуры, реализуемым с привлечением частного капитала за пределами сырьевого сектора.

Воздействие на переходный процесс

Предлагаемый проект будет первой концессией на строительство автомобильной дороги, которая будет предоставлена в Казахстане, и первым ГЧП, структурированным с привлечением высококвалифицированных международных консультантов и проведением открытых международных конкурсов. Ожидается, что после этого проекта в обозримом будущем будет реализован ряд проектов по строительству автомобильных дорог в Казахстане на концессионных началах.

Обоснование воздействия на переходный процесс 1. Демонстрация применения новых способов финансирования автодорожной отрасли в Казахстане. Проект является вехой на пути развития рынка ГЧП Казахстана, поскольку это первый проект по строительству автомагистрали на концессионных началах и с привлечением международных инвесторов. Проект продемонстрирует возможность привлечения частного капитала и «ноу-хау» в больших масштабах благодаря созданию благоприятных условий для проведения открытых и прозрачных конкурсов, а также внедрению инновационных форм договорных отношений в автодорожной отрасли Казахстана, соответствующих передовому международному опыту.

Данный демонстрационный эффект имеет особую значимость в свете формирования потенциального портфеля проектов ГЧП по строительству автомагистралей в Казахстане, которые могут быть реализованы центральными или региональными органами государственной власти в предстоящие годы.

Для развития такого рынка потребуется создание ряда прецедентов с целью привлечения необходимого количества участников рынка. Следовательно, успешная реализация Проекта при поддержке ЕБРР станет решающим фактором в появлении Казахстана на мировой карте создателей ГЧП.

Обоснование воздействия на переходный процесс 2. Эксплуатация ключевой автодорожной инфраструктуры в Казахстане частным сектором с вероятным участием стратегического иностранного спонсора. Проектом предусматривается строительство и эксплуатацию крупного объекта автодорожного хозяйства в Казахстане под руководством частного сектора. Это может задать новые ориентиры в области строительства и содержания автодорожных объектов в противовес традиционным методам производства государственных закупок.

Ожидается, что участие иностранного стратегического спонсора будет способствовать применению передового международного опыта в течение жизненного цикла Проекта (строительство и эксплуатация). В среднесрочной перспективе такой опыт будет обладать значительным потенциалом для его тиражирования, что позволит повысить эффективность работы отрасли в целом.

Информация о клиенте

TOO «BAKAD INVESTMENT AND OPERATION»

TOO «Bakad Investment and Operations» (Проектная компания) находится в собственности Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret A.S. (33,3%), Makyol Insaat Sanayi Turizm ve Ticaret A.S. (33,3%), SK Engineering and Construction (33,3%) и Korea Expressway Corporation (0,1%) (совместно именуются Спонсорами).

Финансирование ЕБРР

225 млн. долл. США

В настоящее время ЕБРР рассматривает возможность предоставления старшего кредита в размере до 225 млн. долл. США. Ожидается, что оставшаяся часть старшего кредита будет предоставлена другими международными финансовыми организациями.

Общая стоимость Проекта

750 млн. долл. США

Согласно расчетам, общая стоимость Проекта составит примерно 750 млн. долл. США.

Экологические и социальные вопросы

Проект отнесен к категории А согласно Экологической и социальной политике ЕБРР в редакции 2014 года. Пакет публикуемых документов об оценке экосоциального воздействия (ОЭСВ) Проекта, в том числе ОЭСВ, краткое нетехническое резюме, план взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС), принципы приобретения земельных участков и переселения людей (ППЗУП) и план экосоциальных мероприятий (ПЭСМ) были опубликованы на веб-сайте ЕБРР 12 апреля 2019 года. Пересмотренный пакет публикуемых документов об ОЭСВ, отражающий результаты этих исследований, и планы экосоциального управления (ПЭСУ) опубликованы 20 августа 2019 года.

Строительство дороги позволит перенаправить значительную долю транзитных потоков, проходящих через Алматы, что в свою очередь будет способствовать не только снижению загруженности транспортных магистралей, но также внесет вклад в снижение атмосферных выбросов и шумового фона в городе. Несмотря на эти выгоды, проект БАКАД также связан с рядом потенциально значительных экологических и социальных воздействий и рисков.

В ходе разработки Проекта было проанализировано несколько альтернатив, в том числе отказ от его выполнения. В технико-экономическом обосновании, подготовленном в 2007 году правительством Казахстана с главной целью свести к минимуму переселение людей, было проанализировано три альтернативных маршрута прохождения дороги. После определения

победителя в конкурсе на выполнение Проекта Генподрядчик продолжил работу по совершенствованию и развитию проектных решений, в том числе с учетом предварительных результатов ОЭСВ. В рамках этой работы была изучена возможность устройства дополнительных переходов для прогона скота и переездов для сельхозтехники, пересмотр проекта пересечения реки, предусматривавшего отведение русла реки, а также пересмотр проектного расположения шумозащитных экранов.

В период с 2007 по 2018 гг. в перспективе будущего строительства и до официального вступления в сделку ЕБРР правительством Казахстана (ПК) в соответствии с национальным законодательством были приобретены 690,6 га земли, чем, по имеющимся оценкам, оказалось затронуто 790 домохозяйств. В процессе оценки приобретения земель установлено несоответствие ТР-5 ЕБРР в части, касающейся: компенсаций для владельцев земли без официально оформленных прав и незарегистрированных домов/предприятий/строений; компенсационных выплат ниже рыночной стоимости; и реальной поддержки уязвимого и непропорционально затронутого населения. Результаты оценки свидетельствуют о том, что Проект не может быть структурирован так, чтобы соответствовать ТР-5 ЕБРР. Хотя были подготовлены и с Концессионером и Концедентом соответственно согласованы ПЭСМ и план мер по смягчению экосоциального воздействия, предусматривавшие определенные меры смягчения отрицательных последствий для затрагиваемого населения путем предоставления ему материальной и натуральной помощи, эти меры не достаточны для того, чтобы Проект полностью соответствовал ТР-5.

Однако при возникновении необходимости в приобретении дополнительных земельных участков приобретение земель и переселение осуществляются в соответствии с ТР-5 ЕБРР. На этот случай для каждого участка были разработаны и утверждены Концедентом принципы ПЗУП, требующие подготовки плана мероприятий по переселению, которые будут обнародованы вместе с пакетом раскрываемых документов по ОЭСВ.

Оценка качества воздуха помогает выявлять ухудшение качества воздуха вдоль трассы БАКАД. Хотя Проект будет способствовать улучшению общего качества воздуха в сильно загазованном городе Алматы, одновременно он, как ожидается, будет оказывать негативное воздействие на качество воздуха вдоль трассы автодороги. По оценкам, сделанным на основании моделирования качества воздуха, в районе прохождения дороги будет наблюдаться превышение целевых казахстанских нормативов по содержанию SO_2 , NO_2 и CO . Также будут превышать нормативы ЕС по содержанию NO_2 , тогда как исходные уровни NO_2 уже находятся на пределе. Результаты моделирования будут подтверждаться с помощью дополнительных исходных данных по качеству воздуха, которые будут собираться с сентября 2019 года по февраль 2020 года. В качестве меры смягчения воздействия после введения дороги в эксплуатацию при превышении нормативов Казахстана и ЕС по данным системы мониторинга качества окружающего воздуха будет применяться регулирование скорости движения транспорта. Кроме того, в 2020 году Концессионер проведет оценку воздействия на здоровье людей, и для уязвимых рецепторов будут вводиться адресные смягчающие меры.

Археологической экспертизой, проведенной по проекту, выявлено 36 исторических объектов и объектов культурного наследия, 9 кладбищ и источник святой воды в пределах проезжей части дороги или поблизости от нее, причем некоторые из выявленных объектов имеют национальную значимость и защищены соответствующими национальными законами. Благодаря предложенным мерам по смягчению отрицательных последствий, включая подготовку механизма охраны объектов культурного наследия и привлечение эксперта по культурному наследию, предполагается, что Проект будет соответствовать ТР-8 и не будет оказывать значительного воздействия на территории и объекты культурного наследия.

ТР-2 ЕБРР, касающиеся трудовых отношений», будут распространяться на всех субподрядчиков, и ежегодно будет проводиться внешний аудит состояния рабочих мест. Предполагается, что в период производства строительных работ спонсорами будут задействованы до 1 700 рабочих. В двух рабочих поселках, возведение которых идет в настоящее время, будут размещены 650 рабочих. Любые дополнительные жилые помещения, необходимые для размещения персонала, должны будут соответствовать руководящим указаниям ЕБРР по размещению персонала (в ред. 2009 года).

Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), проведенные в соответствии с требованиями национального законодательства, были одобрены компетентным органом по первым двум участкам (4 и 8а), где начнутся первые строительные работы. ОВОС по другим участкам проекта будут подготовлены в свою очередь и направлены на утверждение, соответствующие разрешения будут получены до начала строительных работ.

БАКАД будет частично пересекать густонаселенную местность. Тем не менее, порядка 90% обследованной территории составляют сельхозугодия и пастбища. Благодаря выработанным мерам по снижению отрицательных последствий Проект не окажет какого-либо существенного воздействия на состояние биологического разнообразия

Согласно ОЭСВ, выбросы парниковых газов при производстве строительных работ составят 22 000 тонн CO₂ в год. Выбросы парниковых газов в ходе эксплуатации проектного объекта будут небольшими.

Для Проекта была проведена проверка безопасности дорожного движения (ПБДД) первого этапа. Среди рекомендаций ПБДД – пересмотр рабочего проекта в части устойчивости к боковым заносам, ограничений скорости, длины полос разгона/торможения, градиента примыканий, возможности возникновения заторов, защитных ограждений, дренажной системы и угрозы затоплений, эксплуатации в зимнее время и зон отдыха. Концессионер учтет все рекомендации по повышению безопасности дорожного движения в окончательном варианте рабочего проекта, который на втором этапе ПБДД должен будет пройти проверку в национальных органах в соответствии с ПЭСМ.

Спонсорами применяются корпоративные системы экологического и социального управления с целью управления экосоциальными рисками и последствиями своей производственной деятельности, и при этом Спонсор назначит дополнительный персонал экосоциальных служб с достаточными полномочиями для принятия решений по работе с Генподрядчиком и субподрядчиками. Концессионер разработает и внедрит СЭСУ с учетом специфики проекта согласно рамочному РПЭСУ, разработанному на основании ОЭСВ. Генподрядчик утвердит ПЭСУ и далее разработает планы экологического и социального управления при производстве строительных работ, предусматривающие управление строительными работами, борьбу с эрозией и отложениями, контроль за состоянием поверхностных и грунтовых вод, утилизацию отходов, организацию дорожного движения, действия в чрезвычайных ситуациях, управление охраной окружающей среды, здоровьем и безопасностью труда при производстве работ по добыче камня в карьерах, управление цепочками поставок и субподрядчиками, охрана здоровья и безопасность местного населения, организация и условия труда работников, охрана здоровья и труда, охрана культурного наследия, ведение экосоциального мониторинга. Перед началом эксплуатации платной дороги компания-подрядчик по управлению и эксплуатации разработает ПЭСУ в период эксплуатации.

Согласно плану экосоциальных мероприятий (ПЭСМ) требуется проведение детального гидрогеологического обследования частей долин рек Большая Алматинка, Малая Алматинка и Карабулак, где планируется спрямление русла реки (постоянное или временное), с целью оценки критичности перемещения русла на режим выхода подземных вод и риска наводнений. Окончательный проект для данных участков дороги будет включать меры, необходимые для устранения таких рисков и любых последствий для обитателей бентической среды и рыбы.

Разрешение на начало строительства на каждом из участков будет даваться только по завершении всех предварительных мероприятий, требуемых в соответствии с ПЭСМ.

Технические консультанты кредиторов и консультанты по вопросам экологии и социальной сферы будут проводить ежеквартальные аудиты проекта с целью оценки выполнения требований ООСЗТБ в ходе производства строительных работ в соответствии с требованиями ЕБРР к реализации проектов и представлять отчеты кредиторам.

В период подготовки ОЭСВ по Проекту в 2013 году проводились предварительные консультации с общественностью, в том числе общественные слушания во всех трех районах (Илийском, Талгарском и Карасайском) и обсуждения в фокус-группах (ОФГ) с представителями местного населения и местных органов власти при разработке технико-экономического обоснования. Собрания с оглашением результатов ОЭСВ проводились 3-5 сентября 2019 года во всех затрагиваемых районах и в районах добычи камня. В общей сложности было проведено 6 общих собраний и 11 ОФГ, в которых приняло участие 339 человек включая фермеров, садоводов, представителей предприятий, женщин, уязвимых лиц, людей, чьи интересы были затронуты предыдущими приобретениями земель, НПО и СМИ. Основные вопросы, поднимавшиеся в ходе встреч,

касались возможного будущего приобретения земель, связности и доступности территорий, безопасности дорожного движения, шума, размера дорожной платы для местных жителей и возможностей трудоустройства. До начала строительных работ будут проводиться дальнейшие общественные мероприятия на каждом участке дороги в соответствии с ПЗВС.

По этому проекту имеется подготовленная [ОЭСВ](#).

Техническое сотрудничество

Отсутствует

Контактные данные компании

Г-жа Айман Жанузакова
ayman.zhanuzakova@alarko.kz

+77273358342

<http://www.bakad.com.kz>

Республика Казахстан, Алматинская область, 040900 г. Каскелен, ул. Жангозина 55/1, офис 403

Возможности для участия в проектах

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

Проекты в госсекторе: см. [EBRD Procurement](#). Справки: тел. +44 20 7338 6794
эл. почта: procurement@ebrd.com

Общие справки

Справки по проектам ЕБРР, не связанные с осуществлением закупок:
Тел.: +44 20 7338 7168; эл. почта: projectenquiries@ebrd.com

Принципы информирования общественности (ПИО)

ПИО определяют установленный в ЕБРР порядок раскрытия информации и проведения консультаций с заинтересованными сторонами для содействия более глубокому пониманию и знанию его стратегий, политики и операционной деятельности. Процедуру получения докладов по проектам в государственном секторе, представляемых в Совет директоров, можно узнать, пройдя по ссылке на страницу "Принципы информирования общественности".

[Текст ПИО](#)

Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами (ОРЖ)

[Орган по рассмотрению жалоб в связи с проектами \(ОРЖ\)](#) представляет собой механизм, обеспечивающий подотчетность деятельности ЕБРР. Он дает возможность проводить независимое рассмотрение жалоб, поступающих от физических лиц и организаций относительно финансируемых Банком проектов, которые, по мнению заявителей, уже причинили или могут причинить экологический и (или) социальный вред.

Информацию о формах подачи жалоб см. на странице сайта [Органа по рассмотрению жалоб в связи с проектами](#). Согласно [Правилам процедуры ОРЖ](#) для получения ответов на любые имеющиеся у вас вопросы относительно подачи жалоб или требований к их регистрации и признанию их приемлемости обращаться к уполномоченному ОРЖ по адресу: pcm@ebrd.com