



О проекте Закона Республики Казахстан "О ратификации Рамочного соглашения о финансировании (КАЗ: Инвестиционная программа Транспортный коридор ЦАРЭС 2 (участки Мангистауской области))"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 октября 2011 года N 1157
Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан «О ратификации Рамочного соглашения о финансировании (КАЗ: Инвестиционная программа Транспортный коридор ЦАРЭС 2 (участки Мангистауской области))».

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

К. Масимов

Проект

ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О ратификации Рамочного соглашения о финансировании (КАЗ: Инвестиционная программа Транспортный коридор ЦАРЭС 2 (участки Мангистауской области))

Ратифицировать Рамочное соглашение о финансировании (КАЗ: Инвестиционная программа Транспортный коридор ЦАРЭС 2 (участки Мангистауской области), совершенное в Астане 7 апреля 2011 года.

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

РАМОЧНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ (КАЗ: ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЦАРЭС 2 (Участки Мангистауской области))

Стороны	Настоящее Рамочное Соглашение о Финансировании («РСФ») от <u>7 апреля 2011</u> года заключено между Республикой Казахстан (Казахстан, Заемщик) и Азиатским банком развития («АБР»).
Инвестиционная программа ММФ	Заемщик планирует осуществить реконструкцию участков Транспортного коридора ЦАРЭС 2 в Мангистауской области («Инвестиционная Программа»). Инвестиционная Программа является неотъемлемой частью Программы по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010 - 2014 гг., (ПТИ) а также Стратегии и Плана действий ЦАРЭС в секторе транспорта и содействия развитию торговли. Инвестиционная Программа и дорожная карта описаны в

	<p>Приложении 1 к настоящему Соглашению. Общая стоимость Инвестиционной Программы эквивалентна \$1.2 миллиардам долларов США.</p>																								
<p>Многотраншевый механизм финансирования</p>	<p>Многотраншевый механизм финансирования (ММФ) предназначен для финансирования проектов, входящих в Программу, при условии, что такие проекты соответствуют критериям, изложенным в Приложении 4 к настоящему Соглашению, и положениям, изложенным в настоящем РСФ. ММФ состоит из физических инвестиций для улучшения дорог и приграничной инфраструктуры, а также нефизических инвестиций для развития институционального потенциала, который включает подготовку последующего проекта, управление проектом, управление активами и процедуры перехода границ.</p>																								
<p>Настоящее соглашение финансирования</p>	<p>Настоящее РСФ не является юридическим обязательством со стороны АБР по предоставлению какого-либо финансирования. По собственному усмотрению, при соответствующем обосновании, АБР имеет право отклонить любой запрос о финансировании, направленный Заемщиком, отменить невыполненную часть ММФ, и отозвать право Заемщика по запросу какого-либо транша в рамках ММФ. Транши финансирования могут быть предоставлены АБР, при условии, что все положения остаются в действии в соответствии с общими обязательствами и ожидания сторон, на которых основывается ММФ, и которые изложены в настоящем РСФ. Настоящее РСФ не является юридическим обязательством со стороны Заемщика для запроса какого-либо финансирования. Заемщик вправе не запрашивать финансирование в рамках ММФ. Заемщик также вправе в любое время аннулировать любую невыполненную часть ММФ. Заемщик и АБР вправе использовать их соответствующие права по аннулированию ММФ или любой невыполненной его части, и АБР вправе использовать свое право отказать в удовлетворении запроса на финансирование, путем направления письменного уведомления другой стороне. Письменное уведомление должно содержать объяснение аннулирования или отказа и, в случае аннулирования, определять дату, на которую аннулирование вступает в силу.</p> <p>П л а н Ф и н а н с и р о в а н и я</p> <p>Индикативный план финансирования Инвестиционной Программы на период 2011-2015 гг. представлен в таблице ниже. Детали излагаются в Приложении 1 к данному РСФ.</p> <table border="1" data-bbox="527 1575 1503 1997"> <thead> <tr> <th data-bbox="527 1575 1088 1753">Источник финансирования</th> <th data-bbox="1088 1575 1218 1753">О б щ а я с у м м а</th> <th data-bbox="1218 1575 1503 1753">Доля (%) от (миллион. общей долл.США) суммы</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="527 1753 1088 1795">Инвестиционная</td> <td data-bbox="1088 1753 1218 1795"></td> <td data-bbox="1218 1753 1503 1795">Программа</td> </tr> <tr> <td data-bbox="527 1795 1088 1827">Азиатский банк развития</td> <td data-bbox="1088 1795 1218 1827">800.0</td> <td data-bbox="1218 1795 1503 1827">70.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="527 1827 1088 1858">Правительство</td> <td data-bbox="1088 1827 1218 1858">412.0</td> <td data-bbox="1218 1827 1503 1858">30.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="527 1858 1088 1890">В с е г о</td> <td data-bbox="1088 1858 1218 1890">1,212</td> <td data-bbox="1218 1858 1503 1890">100</td> </tr> <tr> <td data-bbox="527 1890 1088 1921">П р о е к т</td> <td data-bbox="1088 1890 1218 1921"></td> <td data-bbox="1218 1890 1503 1921">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="527 1921 1088 1953">Азиатский банк развития</td> <td data-bbox="1088 1921 1218 1953">283</td> <td data-bbox="1218 1921 1503 1953">85</td> </tr> <tr> <td data-bbox="527 1953 1088 1984">Правительство</td> <td data-bbox="1088 1953 1218 1984">50</td> <td data-bbox="1218 1953 1503 1984">15</td> </tr> </tbody> </table>	Источник финансирования	О б щ а я с у м м а	Доля (%) от (миллион. общей долл.США) суммы	Инвестиционная		Программа	Азиатский банк развития	800.0	70.0	Правительство	412.0	30.0	В с е г о	1,212	100	П р о е к т		1	Азиатский банк развития	283	85	Правительство	50	15
Источник финансирования	О б щ а я с у м м а	Доля (%) от (миллион. общей долл.США) суммы																							
Инвестиционная		Программа																							
Азиатский банк развития	800.0	70.0																							
Правительство	412.0	30.0																							
В с е г о	1,212	100																							
П р о е к т		1																							
Азиатский банк развития	283	85																							
Правительство	50	15																							

В с е г о

3 3 3

1 0 0

Источник: оценки АБР.

**У с л о в и я
финансирования**

АБР предоставит займы для финансирования проектов в рамках Программы по мере того, как последние будут готовы к финансированию, при условии, что Заемщик соответствует нижеуказанным положениям, а проект и его компоненты, соответствуют этим же положениям. Каждый заем является т р а н ш е м в р а м к а х М М Ф . Каждый транш может быть профинансирован согласно условиям, отличающимся от условий финансирования предыдущих или последующих траншей. Выбор условий финансирования будет зависеть от проекта, условий рынка капитала и политики финансирования АБР, которые преобладают на дату подписания соглашения о займе по траншу. Транши могут быть предоставлены последовательно или одновременно, некоторые могут совпасть друг с другом по времени. Максимальный и минимальный размер транша не установлен. Комиссионные за обязательства или гарантийные взносы по ММФ оплате не подлежат. Они подлежат оплате только в отношении финансовых средств, фактически предоставленных АБР в качестве займа. Правила АБР по комиссии за резервирование, действующим при предоставлении транша, применяются к такому траншу.

С у м м а

Максимальная сумма финансирования, предоставляемая в рамках ММФ, составляет восемьсот миллионов долларов (\$800.000000). Она будет предоставлена отдельными траншами из обычных капитальных ресурсов АБР¹. Сроки и условия каждого транша будут определяться в контексте каждого транша и соответствовать преобладающей политике АБР.

Период доступности заемных средств

Последней датой, на которую может быть произведена любая выплата по любому траншу, будет июнь 2017 г. Последний транш финансирования, должен быть произведен не позднее д е к а б р я 2 0 1 3 г .

С р о к и и У с л о в и я

Заемщик будет использовать средства каждого транша на финансирование расходов по Программе, в соответствии с условиями, указанными в настоящем РСФ и соглашениями о з а й м а х для каждого транша. Средства займа в рамках ММФ будут использованы для финансирования проектов, критерии правомочности и процедуры одобрения которых изложены в Приложении 4 к настоящему РСФ.

Реализация

Исполнительным Агентством по Программе является Министерство транспорта и коммуникаций (МТК). Комитет автомобильных дорог (КАД) при МТК будет функционировать как Реализующее Агентство. Исполнительное Агентство будет реализовывать Программу в соответствии с принципами, изложенными в Приложении 1 к настоящему Соглашению и дополнительными юридическими требованиями, предусмотренными в соглашениях о займе для каждого транша.

<p>Периодические на финансирование</p> <p>запросы</p>	<p>Заемщик может запросить и АБР может согласиться предоставить заем в рамках ММФ для финансирования Программы и проектов, входящих в ее состав, после получения Периодического запроса на финансирование (ПЗФ). Каждый ПЗФ должен быть представлен Заемщиком. Заемщик предоставляет МТК средства транша в соответствии с указанным ПЗФ и соглашениями о займе для транша. АБР рассмотрит ПЗФ и, если найдет их удовлетворительными, подготовит соответствующее соглашение о займе. Проекты, для которых запрашивается финансирование в рамках РСФ, должны отбираться в соответствии с критериями, указанными в Приложении 4 к настоящему Соглашению, должны пройти удовлетворительную соответствующий финансовый и экономический анализы, должны быть подготовлены соответствующих природоохранных мер и фидуциарные основы и другие документы. АБР и Казахстан должны согласовать Руководство по администрированию ММФ (РАМ) и график, чтобы соответствующие действия могли быть начаты как можно скорее. Окончательное РАМ будет подтверждено сторонами во время переговоров по РСФ и соглашению о займе по первому т р а н ш у .</p> <p>До тех пор, пока Казахстан не предоставит уведомление об ином, Министерство финансов будет являться уполномоченным представителем Казахстана в целях подписания ПЗФ.</p>
<p>Общая реализации</p> <p>структура</p>	<p>ММФ будет реализовываться в соответствии с общей структурой и мероприятиями по реализации, указанными в Приложении 3 к настоящему Соглашению.</p>
<p>Процедуры</p>	<p>Транши, которые будут предоставлены в рамках ММФ, подлежат следующим процедурам и обязательствам:</p> <p>(i) Заемщик уведомляет АБР о предстоящем ПЗФ заранее перед п о д а ч е й П З Ф .</p> <p>(ii) Заемщик направляет ПЗФ в формате, согласованном с АБР.</p> <p>(iii) АБР, по собственному усмотрению, может отказать в проведении переговоров и подписании любого соглашения о з а й м е для т р а н ш а .</p> <p>(iv) В случае, если АБР подтвердит принятие ПЗФ, стороны проведут переговоры и подпишут соглашение о займе.</p>
<p>Информация в ПЗФ</p>	<p>ПЗФ, в основном, должен быть представлен в форме, прилагаемой к настоящему Соглашению, и содержать следующие п о л о ж е н и я :</p> <p>(i) С у м м у з а й м а ;</p> <p>(ii) Описание проектов/компонентов, которые будут ф и н а н с и р о в а т ь с я ;</p> <p>(iii) Сметы затрат и план финансирования;</p> <p>(iv) Механизмы реализации, определенные для Проекта;</p> <p>(v) Подтверждение продолжающегося действия и приверженности положениям настоящего Соглашения;</p> <p>(vi) Подтверждение соответствия положениям по предыдущему Соглашению/Соглашениям;</p> <p>и</p> <p>(vii) Другую информацию, которая может быть запрошена по Руководству администрирования ММФ, или которую может обоснованно потребовать АБР</p>

Природоохранные меры	В Приложении 5 прилагаются рамочные документы по природоохранным мерам, которые должны соблюдаться при реализации ММФ. Заявление о политике АБР по природоохранным мерам (2009), действующее на дату подписания соглашения о займе по траншу, будет применено в отношении проектов, финансируемых по такому траншу.
Закупки	Все товары, работы и услуги, финансируемые в рамках ММФ, должны закупаться в соответствии с Руководством по закупкам АБР (2010 г., с дополнениями, периодически вносимыми в него).
Консультационные услуги	Все консультационные услуги, финансируемые в рамках ММФ, должны закупаться в соответствии с Руководством АБР по привлечению консультантов (2010 г., с дополнениями, периодически вносимыми в него).
Предварительные процедуры по закупкам	В соответствии с политикой и процедурами, АБР, в рамках каждого транша, может одобрить предварительные процедуры по закупкам строительных работ и консалтинговых услуг. Республика Казахстан подтверждает, что любое одобрение предварительных процедур по закупкам не является обязательством АБР по финансированию расходов, понесенных в связи с этим, или проекта, связанного с этим.
Освоение средств	Выплаты будут производиться в соответствии с Руководством по освоению средств АБР, (2007 г., с дополнениями, периодически вносимыми в него). В тех проектах, по которым предусмотрены выкуп земель и переселение, использование средств займа не может быть осуществлено для оплаты строительных работ до тех пор, пока все земельные участки и полоса отвода, необходимые для строительных работ, не будут выкуплены и освобождены от каких-либо прав или требований третьей стороны или каких-либо других препятствий.
Мероприятия по мониторингу, и отчетности	по оценке Мониторинг, оценка и отчетность будут осуществляться в соответствии с мероприятиями, изложенными в Приложении к настоящему Соглашению и детально описанными в РАМ.
Обязательства	В Приложении 6 представлены обязательства, которые берет на себя Заемщик в отношении к ММФ.

¹ К каждому займу будут применяться положения Правил о Займах Обычных Операций, применяемых к займам на основе LIBOR из Обычных Капитальных Ресурсов АБР от 1 июля 2001 г. с учетом изменений, если таковые вносились в рамках Соглашения о Займе (упомянутые Правила о Займах Обычных Операций, которые могут быть включены в какое-либо Кредитное соглашение (указанные Правила о Займах Обычных Операций, с изменениями, если таковые имеются, в дальнейшем именуются «Правила о Займах из ОКР»).

Имя Уполномоченного
Представителя

Представителя

Имя Уполномоченного

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 КАРТА ДОРОЖНОГО СЕКТОРА, СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ, ПЛАН ДЕЙСТВИЙ И ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

А. Карта дорожного сектора

1. Стратегическая цель

1. Правительство разработало Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 г (одобренный 1 февраля 2010 г. - для всех секторов) и Государственную Программу Форсированного Индустриально-Инновационного Развития (ГПФИИР), одобренную 19 марта 2010 г. Программа направлена на укрепление экономики страны путем диверсификации экономической структуры и интегрирование программ развития всех секторов в один пакетный документ².

2. Для эффективной поддержки Стратегии и ГПФИИР, предыдущий план развития автодорог на 2006-2012 гг. (ПРА) был доработан и расширен в Программу по Развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010 - 2014 гг., (ПТИ), одобренной Правительством в сентябре 2010 г. ПТИ разработает эффективную транспортную систему, интегрированную в международную систему в видением (1) транспортная система высоко-технологичная, конкурентоспособная и соответствует международным стандартам; (2) безопасная и (3) учитывает интересы экономики, национальной безопасности, геополитики и бизнеса.

2. Вызовы

3 При сравнительно низкой плотности железных дорог и водных путей, автомобильные дороги являются доминирующим видом средств сообщения. Протяженность дорог в Казахстане составляет около 148,000 км, из которых 93,600 км являются дорогами общественного пользования. Дороги общественного пользования классифицируются на республиканские и местные. Дороги международного и республиканского значения составляют 25 % от дорог общественного пользования и 50 % от всех перевозок.

4 Казахстан располагаясь в центре транспортных потоков между Европой и Азией, имеет огромный транзитный потенциал, обеспечивая стратегические магистрали по быстроразвивающимся трансконтинентальным маршрутам. Только несколько маршрутов наземного транспорта могут обогнуть территорию Казахстана, соединяя север с югом и запад с востоком. Объемы торговли между Азией и Европой, достигшие 700 миллионов долларов США в 2009 году, ожидаются достичь показателя 1 триллиона долларов США к 2015 году из которых 20 % проходят через территорию Казахстан.

Эти транзитные перевозки, как прогнозируется, соберут порядка 1.1 миллиарда долларов США дохода Казахстану.

5 Несмотря на свой огромный потенциал, транзитное движение снизилось в связи с изношенной инфраструктурой основных шести международных коридоров. Эти основные коридоры в основном имеют асфальтное покрытие, но их технико-эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) далеки от международных стандартов, превышая их допустимые нагрузки и габариты. Средняя скорость движения вдоль коридора ТРАСЕКА, одного из основных международных транзитных коридоров, меньше 20 км в час. Преграды для перехода границ являются другим барьером для увеличения транзитного движения и торговли. Основные ограничения включают: (1) необоснованные задержки и усложненные процедуры на таможне и пограничной инспекции; (2) расхождения между национальным законодательством Республики Казахстан в транспортной отрасли и международными стандартами; (3) отсутствие международных договоров по регулированию транзита и передвижения³. Привлечение транзитного движения является основным приоритетом Правительства в рамках Стратегии и основные меры сфокусированы на реконструкции основных международных коридоров и устранении ограничений при прохождении границы.

6. В 2008 году было зарегистрировано 13,739 дорожно-транспортных происшествий в Казахстане, в результате которых 3,351 людей погибло и 16,400 получило ранения. Несмотря на то, что количество ДТП сокращается на 7-8 % ежегодно, превышение скорости и несоответствующие проектные решения для дорог являются частыми причинами дорожных аварий. Недостаточная система дорожных операций и управления движением является причиной многих проблем таких как высокие показатели смертности, перегруженность транспортных средств, низкие доходы от транзитных операций отчасти стали результатом. Управление дорожными операциями и движением требует достоверных и точных данных о всех аспектах сети дорог. Система предварительной информации могла бы потенциально применяться и включать мониторинг осевой нагрузки и контрольные объекты, системы информации о погодных условиях на дорогах, радио сообщения на магистралях и электронные знаки, а также оборудование для регистрации движения. Такая система будет предоставлять данные, требуемые менеджерами по обслуживанию для принятия верных решений, обеспечивающих минимизацию препятствий на дорогах и снижение затрат, а также для своевременного информирования пользователей о состоянии дороги.

7. Полные данные о дорогах и движении играют очень важную роль при эффективном процессе планирования. Правительство разработает систему управления дорожными данными, которая предоставит надежный индикатор долгосрочных результатов реализуемых в стране стратегий и планов. Существующая система

проверки дорог и обзора трафика должна быть изменена таким образом, чтобы данные состоянии дорог, а также потребностях в дорожных работах собирались. Обзор трафика также должен быть усилен и расширен, так же как и качество данных о дорожно-транспортных происшествиях, что позволит выявлять причины аварий.

3. Внешняя помощь и извлеченные уроки

8. АБР является ведущей организацией в секторе транспорта, таможенного сотрудничества, и мероприятий ЦАРЭС по поддержке торговли, членом которого является Казахстан. Международные Финансовые Институты (МФИ), вовлеченные в дорожный сектор Казахстана включают АБР, ЕБРР, Исламский банк Развития, ЯМАС, и Всемирный Банк. АБР профинансировал участки дорог Гульшад-Акшетау и Алматы-Бишкек, которые были завершены 2002 и 2006, соответственно. В целом, первый проект был оценен как успешный.⁴ Правительство добилось определенного успеха в институциональном развитии и проведении реформ дорожного сектора. Был увеличен бюджет, выделенный на тех. обслуживание дорог. Второй проект был оценен как удовлетворительный.⁵ АБР одобрил первый ММФ и заем на сумму 340 миллионов долларов США для первого транша в 2008 году, заем для второго транша на сумму 187 миллионов долларов США в 2009 году. И ожидает одобрения займа на сумму 173 миллионов для третьего транша в 2010 году. Первые два проекта соответствуют требованиям рамочного соглашения о финансировании и условиям соглашений о займе

В. Программа по развитию транспортной инфраструктуры (ПТИ)

9. Правительство придает приоритетное значение комплексным инвестициям в международные транзитные коридоры и соединяющие с ними дороги. Физические инвестиции сфокусированы на реконструкции коридоров, а также улучшение дорожных операций и системе содержания дорог для образования эффективной транспортной системы, интегрированной в международную систему.

а. Физические инвестиции

10. В рамках Стратегии планируется реконструкция автомобильных дорог республиканского значения протяженностью 4 417 км по шести основным международным коридорам, проходящим по территории Республики Казахстан. Приоритетные инвестиционные проекты: (1) реконструкция коридора «Западная Европа - Западный Китай»; (2) реконструкция 12 участков протяженностью 4,417 км: Щучинск-Кокшетау-Петропавловск- граница РФ; граница РФ -Уральск-Актобе; Астана-Костанай-Челябинск; Жетыбай-гр. Туркменистана; Астана-Караганда; Алматы-Капшагай; Ташкент-Бахты; Уральск-Достык; Бейнеу-Акжигит-гр. Узбекистана ; Омск-Павлодар-Майкапшагай; Курты-Бырылбайтал; Бейнеу-Актау, а также внедрение других потенциальных транзитных маршрутов в направлении Запад-Восток и Север-Юг. Правительство планирует (1) построить или улучшить 7,127 км и

отремонтировать 9,951 км республиканских дорог и (2) провести ремонт и улучшение 12,485 км дорог местного значения.

² Предыдущая стратегия транспортного Казахстана на 2006-2015 гг., в поддержку которой был одобрен 1-й ММФ АБР для ЦАРЭС 1, была интегрирована в Стратегию 2020, ГПФИИР и ПТИ. Основные цели Программы транспортного сектора остались неизменными: (1) достижимая и доступная, безопасная, и отвечающая требованиям окружающей среды система; (2) с самокупаемыми инвестициями и операциями; и (3) предоставление транспортных услуг частным сектором.

³ Несмотря на то, что были осуществлены определенные улучшения и проводятся переговоры по содействию транзита и торговли, пересечение границы все еще требует значительного времени с учетом долгих задержек на границах в связи с тем, что грузы подгоняются под допустимые ограничения и проверяются.

⁴ АБР 2006. Проект Отчета об оценке эффективности проекта по восстановлению дорог в Казахстане (Займ 1455). Манила.

⁵ АБР. 2002. Проект заключительного отчета по проекту восстановления дороги Алматы-Бишкек в Казахстане (Займ 1774). Манила.

Таблица 4: Строительные работы по категориям дорог на 2010-2014 гг.

Наименование проекта	км					
	2010	2011	2012	2013	2014	2010-2014
Дороги республиканского значения						
Строительство и реконструкция дорог республиканского значения	550	1,290	1,914	2,001	1,370	7,127
Итого, дороги республиканского значения (включая на концессионной основе)	1,429	2,720	3,424	4,942	4,563	17,078
Дороги местного значения	2,274	2,313	2,273	2,805	2,820	12,485
Итого	3,703	5,033	5,697	7,747	7,383	29,563

Источник: МТК РК

Таблица 5: Объемы дорожных работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог общего пользования в 2010-2014 гг.

	млрд.тенге

Наименование проекта	2010	2011	2012	2013	2014	2010-2014
Дороги республиканского значения						
Строительство и реконструкция автодорог республиканского значения (с концессией)	153.9	290.6	448.22	454.9	239.5	1,587.1
Ремонт (средний и капитальный) дорог республиканского значения:	20.0	25.0	27.0	27.0	30.0	129.0
Итого по дорогам республиканского значения	173.9	315.6	475.2	489.9	269.5	1716.1
Дороги местного значения						
Итого по дорогам местного значения	38.1	41.3	53.9	60.8	67.3	261.3
Всего	212.0	356.4	529.1	542.7	336.8	1,977.4
займовые средства	89.6	153.0	182.5	21.2	43	489.3
из них концессия		94.2	215.9	257.4	39.2	606.7

Источник: МТК РК

2. Нефизические инвестиции

11. Стратегия нацелена на улучшение потенциала управления и стратегического планирования; продвижения рыночных реформ; усиления безопасности, стандартов строительства и содержания; продвижения участия частного сектора в перевозках. Она сфокусирована на уменьшении нефизических барьеров в движении транзитных грузов (в т.ч. прохождения границ), решение вопроса ограниченной координации среди всех заинтересованных сторон, недостаточное оборудование на пограничных пунктах, слабое управление информацией в правовой отрасли, и т.д. Реформирование транспортной отрасли плавно продвигается. Конкурентная среда при предоставлении транспортных услуг будет создана с целью ускорения интеграции Казахстанского транспорта в международную систему и реализации транзитного потенциала страны.

12. Возможности нефизических инвестиций направлены на продвижение участие частного сектора на отдельных участках дорог, применение принципов возмещения затрат, учреждения основы участия частного сектора, которая обеспечит прозрачность и отбор спонсоров проекта на конкурсной основе, развитие системы управления рисками, и улучшение эффективности системы управления содержанием дорог. Это позволит улучшить эффективное управление и отчетность, а также устойчивость дорожного сектора. Улучшенное управление и отчетность могут быть также достигнуты через улучшение отчетности и потенциала МТК, четкости функциональных обязанностей между различными уровнями государственных органов

и более строгого соответствия охранним требованиям. Улучшение дорожной безопасности через всесторонние и согласованные программы, продолжающееся улучшение дорожных правил, и подготовка улучшенной и подотчетной программы развития транспортного сектора является планом Правительства.

С. Стратегический контекст

13. Инвестиционная программа соответствует Стратегии АБР 2020 и Бизнес Плану операционной детальности (2010-2011).⁶ Инвестиционная программа также соответствует Стратегии Правительства РК и ПТИ, а также Плану действий и Стратегии ЦАРЭС содействия торговле и транспорту. Коридор ЦАРЭС 2 соединяет Кавказ с восточной Азией через Центрально-Азиатские страны. Инвестиционная программа нацелена на участки коридора в Мангистауской области.

14. Стратегия ЦАРЭС и план действий. Инвестиционная программа, направленная на сеть республиканских дорог, играющих ключевую роль в региональной системе, способствует снижению физических и нефизических барьеров для региональной торговли и передвижению товаров и людей.

Д. Основа стратегии

15. Основа развития дорожного сектора на 2006 - 2012 гг. была разработана и включена в первый ММФ (Коридор ЦАРЭС 1).⁷ Она определяет базовые операционные принципы и передовой опыт в управлении и отчетности, устойчивом финансировании, политической и регулирующей основы, институциональных реформах и развитии потенциала, дорожной безопасности, устойчивости дорожного сектора и дорожных операций. В рамках основы развития сектора, МТК достиг успеха; (1) конкурсные процедуры по концессионным проектам практически завершены, (2) закон о концессиях был доработан, (3) руководство по борьбе с коррупцией одобрено, (4) финансовый департамент в МТК учрежден для прозрачного механизма финансового управления и (6) сотрудники по фидуциарным вопросам проходят обучение для эффективной реализации руководства по борьбе с коррупцией.

16. Основа развития сектора была расширена на 2010 - 2014 гг., отражая эти достижения и запланированные мероприятия. После одобрения Инвестиционной программы, предыдущая основа развития сектора будет заменена на эту Таблицу 3.

⁶АБР. 2008. Стратегия развития транспорта и торговли ЦАРЭС и План действий. Манила. СРТТ и План действий на 2008-2017 годы направлены на улучшение взаимосвязи и конкурентоспособности региона.

⁷АБР. 2008. Отчет и рекомендации Президента Совету Директоров: предлагаемый Республике Казахстан многотраншевый механизм финансирования и администрации

займа для Инвестиционной Программы Транспортного коридора ЦАРЭС 1 (Участки в Жамбылской области) [Международный транзитный коридор Западная Европа - Западный Китай]. Манила.

Таблица 3: ОСНОВА РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО СЕКТОРА (2010 - 2014 гг.)

План Реформы	Действия	Статус	Запланировано
Эффективное управление отчетностью и	Сформировать стратегию для участия частного сектора, обеспечивающую эффективное управление посредством прозрачного и конкурентного выбора спонсоров проектов	Первый пилотный концессионный проект для участка коридора ЦАРЭС 1 Алматы-Хоргос с участием АБР и ЕБРР - победитель конкурса определен и ведутся переговоры по условиям договора	• Приступить к проведению конкурса на концессионной основе на участки Алматы-Караганда и Алматы-Капшагай, а также внедрения ИТС на дороге Астана-Щучинск
		Тендерные документы для второго концессионного дорожного проекта (гр. ЮКО до гр. Узбекистана, коридор ЦАРЭС 1) на стадии разработки при содействии ЕБРР 2 апреля 2010 года Закон о концессиях был дополнен с целью создания более привлекательных условий для потенциальных инвесторов	
	Улучшить отчетность Министерства Транспорта и Коммуникаций	Установлены цели для показателей эффективности в ПТИ. Руководство МБРР по борьбе с коррупцией одобрено МТК Вэбсайт и онлайн форум запущен в рамках коридора ЦАРЭС 1, к-е служат платформой для координации и коммуникации по вопросам проекта и обмен мнениями среди всех участников проекта (менеджеры проекта, КНС, НПО, МТК и МФИ) КАД МТК отвечает за республиканские дороги и областные акиматы за местные дороги Бюджетные	

	<p>Распределить функциональные обязанности различным уровням правительства</p>	<p>по уровням</p> <p>трансферты для развития местных дорог</p> <p>Содержание дорог республиканского значения осуществляется Казахавтодор, а местными частными подрядчиками</p> <p>Было учреждено государственное предприятие на областном уровне «ОблЖолЛаборатория» для контроля качества строительных материалов и работ</p> <p>Услуги надзора за строительством в рамках проектов, финансируемых из бюджета, передаются частным компаниям</p>	<p>подготовленному ВБ в рамках проекта Западной Европа-Западный Китай</p>
	<p>Более строгое соответствие технике безопасности</p>	<p>Инструкции по оценке воздействия на окружающую среду введены в 2004 году</p> <p>Все проекты должны соответствовать природоохранным и социальным гарантиям</p> <p>Земельный кодекс и закон о дорогах были доработаны для более эффективного использования полосы отвода и обочины.</p> <p>Строгие требования введены для импортируемых автомобилей и переход на стандарт Евро 4</p>	<p>• <i>Защита окружающей среды:</i> финансовая поддержка в Дорожном Комитете с целью разрешения экологических вопросов в процессе планирования, строительства и технического обслуживания дорог (содействие Всемирного Банка)</p>
<p>Стабильное финансирование</p>	<p>Применение принципов окупаемости</p>	<p>Выполнено изучение возмещения убытков и сборов с участников дорожного движения</p> <p>Закон о концессиях доработан в 2008 г.</p> <p>Конкурсные процедуры по предлагаемым концессионным проектам</p>	<p>Конкурсная документация для проекта на основе Г Ч П</p> <p>Подготовка стратегии распределения рисков (содействие ЕБРР)</p>
<p>Стратегия политики</p>	<p>Усовершенствовать дорожное национальное законодательство Республики</p>	<p>Закон об автодорогах дополнен в 2001 и 2004 и 2008 гг.</p> <p>Стратегия транспортного сектора включена в</p>	<p>Гармонизация национального законодательства</p>

регулиру-	Казахстан и подготовить программу развития сектора	Государственную Программу Форсированного Индустриально-Инновационного Развития	Республики Казахстан для соответствия международным нормам
Институциональная реформа развитие потенциала	Достичь мирового класса в области дорожного управления	<p>Реформа управления дорожного сектора (реализовано разделение функций политики и ее исполнения). Новый закон о закупках вступил в силу в январе 2008 года. Системы контроля и финансового управления (исследования завершены, внедрение системы осуществляется) Обучение персонала дорожного сектора и частных подрядчиков управлению контрактами и их выполнении Региональные центры подготовки персонала были сформированы в 4 регионах</p> <ul style="list-style-type: none"> • Выполнен план развития кадров 	<p>Необходимо сформировать планирование дорожного сектора, системы управления и мониторинга. Содействие Всемирного Банка по проекту ЦАРЭС 1 (институциональный компонент) - для развития потенциала дорожного сектора - программное обеспечение для финансового планирования и управления дорогами Инновации и развитие: сотрудничество с различными институтами. Университетами и частным сектором для поддержки инноваций и обновления учебных программ</p> <p>Правила по эффективному решению вопросов, связанных с эскалацией цен на стадии рассмотрения</p>
Дорожная безопасность	Повысить безопасность на дороге посредством всесторонних и скоординированных программ	<p>Приняты Правила дорожного регулирования в 1997 году. Комитет дорожной полиции образован</p> <p>Применены правила относительно габаритов транспортных средств и безопасности в 2004 году в странах ЦА.</p> <p>Подготовлен план сбора и обработки информации о ДТП, а также о мерах безопасности.</p> <p>Технические правила для проектирования проектов с целью обеспечения</p>	<p>Проекты основываются на результатах исследований регулирования безопасности в Казахстане, за счет финансирования Международной организацией дорожной безопасности. Отчет определяет необходимость улучшения дорожной безопасности.</p> <p>Он также предлагает план действий по дорожной безопасности</p> <p>Гармонизация национального</p>

		<p>дорожной безопасности</p> <p>Введено требование по установке ограждений на придорожной полосе</p>	<p>законодательства Республики Казахстан и норм дорожной безопасности</p> <p>Необходимо внедрение ИТС на дорогах</p>
<p>Устойчивое развитие дорожного сектора</p>	<p>Повысить эффективность системы управления техническим обслуживанием дорог</p>	<p>Завершено руководство по техническому обслуживанию.</p> <p>Повысилась сумма средств, выделяемая для технического обслуживания. Фонды финансирования регулярного технического обслуживания повысились на 50 % в виде выделяемых средств на км.</p> <p>Значительное перераспределение строительных работ - 95 % работ переданы частным подрядчикам.</p> <p>Проводится регулярная диагностика дорог</p>	<p>Отчет о механизме финансирования технического обслуживания дорог.</p> <p>Внедрение конкурентных торгов на регулярное техническое обслуживание и системы тех. обслуживания на основе оценки качества осуществляемых услуг</p> <p>Рассмотрение стратегии и бизнес плана Казахавтодора, а также предложение рекомендаций по усилению его технической и эксплуатационной.</p> <p>Оценка повторного внедрения Дорожного Фонда и вовлечение частного сектора в эксплуатацию дорог в рамках Программы инвестиций</p> <p>Вышеперечисленные действия будут реализованы при содействии АБР в рамках Коридора ЦАРЭС 1 и проекта ЕБРР</p>
	<p>Беспрепятственное пересечение границ</p>	<p>Сняты посты транспортного и санитарного контроля в пограничных пунктах на границах</p> <p>Проводятся переговоры по данным проблемам. Не существует проблем со странами ЦА относительно веса и габаритов.</p>	<p>Будут реализованы Трансграничные соглашения, и будут скоординированы и упрощены таможенные и транспортные нормы, процедуры и документация.</p> <p>Будут пересмотрены ограничения на вес и габариты транспортных средств</p>
		<p>используются камеры, фиксирующие скоростной режим.</p>	<p>Разработка стратегического плана по внедрению</p>

Эксплуатация дорожного транспорта	Внедрение информационных технологий	Координируется система светофоров. Отбор консалтинговых услуг проходит для разработки ИТС в рамках проекта АБР по ЦАРЭС1	технологий ИТС в существующей и будущей сети автодорог в стране. Подготовка плана реализации, спецификаций оборудования, плана расположения и графика работ для 2800 км коридора Западной Европа - Западный Китай. Вышеперечисленные действия будут реализованы в рамках проекта АБР по ЦАРЭС 1 (Транш 1)
	государственные транспортные услуги	• В процессе рассмотрения	

АБР = Азиатский Банк Развития, СНГ = Содружество Независимых государств, ЕБРР = Европейский Банк Реконструкции и Развития, ИТС = интеллектуальная транспортная система, км = километр, МТИК = Министерство транспорта и коммуникаций, ОДА = областная дорожная администрация, ГСП = государственно-частное партнерство

Источник: Стратегии развития транспортного сектора ГПФИИР

Е. Предлагаемая инвестиционная программа

17. Предлагаемая инвестиционная программа позволит реконструировать 790 км дорог транспортного коридора ЦАРЭС 2 в Мангистауской области. Дороги инвестиционной программы соединят Казахстан с Азербайджаном, Европой, и Турцией через Каспийское море на западе: с РФ на севере; Узбекистаном на юго-востоке; Туркменистаном на юге. Участки 790 км коридора состоят из 430 км Актау - Манаша, 84 км участка Бейнеу - Акжигит (гр. Узбекистана) и 237 км Жетыбай - Фетисово (Таблица 4).

18. Транш 1 будет состоять из (1) физических инвестиций для участков 200 км (км 372.6 и км 514.3, км 574 и км 632.3) дороги Актау - Манаша; и (2) управление проектом и институциональная поддержка для усиления потенциала МТК и КАД для планирования, управления проектом, управление дорогами, и улучшения приграничной инфраструктуры и оборудования. Это будет включать (надзор за строительством и управление проектом; (2) ТЭО и детальный проект последующий проектов; и (3) развитие потенциала для строительства и содержания дорог, плана закупок, управления контрактами, усиление охранных мероприятий по окружающей среде и переселению, а также мероприятия по пересечению границы.

Таблица 4: Предлагаемая Инвестиционная Программа (\$ млн.)

Дорога	Протяженность	Сумма (\$, млн.)
Бейнеу-Манаша	40 км	55.0
- Манаша-Беки	303 км	406.7
- Беки-Актау	127 км	259.8
- Бейнеу-Акжигит	84 км	100.0
- Жетыбай-Фетисово	237 км	235.0
технические средства на	-	Инфраструктура, 3.0
Непредвиденные расходы	117.5	г р а н и ц е
Всего	791 км	1,212

Источник: Расчеты АБР

Таблица 5: План финансирования Инвестиционной Программы

Источник	Сумма (\$ миллионы)	Доля финансирования (%)
А Б Р	8 0 0	6 7 . 0
Правительство РК	4 1 2 . 0	3 3 . 0
Итого	1,212.0	100.0

Источник: АБР и МТК РК

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

СТРУКТУРА И ОСНОВА МОНИТОРИНГА ММФ

Описание структуры	Целевые показатели эффективности	Источники данных и механизмы отчетности	Предпосылки и риски
Цель Содействие устойчивому экономическому развитию региональному	К 2020 году Увеличение ВВП Казахстана с приблизительно \$114 млрд. (2009) до \$300 млрд.	Социально-экономическая статистика на национальном и местном уровне, предоставленная	Предпосылки Правительство продолжает проводить политику, способствующую экономическому росту и остается приверженным проведению реформ, регионального

сотрудничеству в рамках ЦАРЭС		Национальным Агентством по статистике	сотрудничества и интеграции.
Результат Возросшие транспортные связи и эффективность, институциональная эффективность	К 2016 году Рост интенсивности движения на с 3,243 тсд (транс. средств за день) в 2009 году до 13,333 тсд Сокращение времени проезда между Актау и Бейнеу с 12 до 5 часов. Сокращение ежегодного кол-ва ДТП на участках «Актау-Бейнеу» с 21 в 2009 году до 15 Финансирование дорог увеличено с 1% (2008) до 1.5% до 2020 г. Бюджет для содержания дорог увеличен до 1.5% от ВВП к 2020 г.	Национальная, областная и районная социально-экономическая статистика, предоставленная Национальным Агентством по статистике Периодические систематические расчеты интенсивности движения и система данных по ДТП Отчеты СРММ ЦАРЭС	Предпосылки Возросшая доступность и качество транспортных услуг в результате улучшения инвестиционной программы Упрощение процедуры прохождения границы Постоянное улучшение макроэкономических показателей Риск Политическая нестабильность
Результаты 1.Реконструированный участок Мангистауской области транспортного коридора ЦАРЭС 2	Реконструкция около 790 км участков в соответствии с международным техническим показателем шероховатости покрытия менее чем 4 м/км к 2016	Отчеты МТК о ходе реализации проекта	Предпосылки Своевременное обеспечение ресурсов софинансирования и поддержки Инвестиционной Программы Поддержка со стороны местных жителей
2. Усилен потенциал МТК в управлении активами проектом	Группа управления Программой эффективно работает Запросы на последующие транши своевременно представлены в АБР Одна треть персонал ИА прошли обучающие программы до 2016 г. Проект 3 транша подготовлен и реализован в основном силами ИА, вклад консультантов уменьшен Сокращено время для прохождения границы с 1.5 часов до 30 минут на 1 транспортное средство к 2016 г.	Отчеты МТК о ходе реализации проекта ПЗФ, представленные в АБР Список персонала, получивших обучение (тренинг) и детали их обучающих программ	Своевременно нанятые квалифицированные эксперты по развитию потенциала Заинтересованность МТК в обучении своего персонала Персонал, успешно прошедший обучение, продолжает работу по реализации инвестиционной программы

<p>3. Улучшена инфраструктура и оборудование для перехода границ</p>	<p>Оборудование и инфраструктура на пунктах перехода границ с Узбекистаном и Туркменистаном модернизировано к 2016 г. Обучение сотрудников, ответственных за вопросы перехода границ, успешно завершено к 2016 г.</p>	<p>Отчеты консультантов о реализации проекта Мониторинг и оценка эффективности коридора</p>	<p>Предпосылки Налаженная координация между различными соответствующими органами Транспортное соглашение ЦАРЭС о переходе границы между Кыргызстаном и Таджикистаном расширено для включения Казахстана Р и с к и Задержки в улучшении процедур перехода границ и реализации соглашения СВТА о приграничной торговле из-за ограниченной координации соответствующих органов</p>
--	---	---	---

<p>Важные этапы деятельности</p> <p>Т р а н ш 1</p> <p>1.1 Привлечение консультантов для надзора за строительством и управлению программой до апреля 2011 г.</p> <p>1.2 Присуждение контрактов на строительные работы до мая 2011 г. о д а</p> <p>1.3 Физическое завершение проекта до февраля 2014 г.</p> <p>1.4 План усиления потенциала разработан до мая 2011 г.</p> <p>1.5 Программы обучения персонала начаты в июне 2011 г и завершены до декабря 2016 г.</p> <p>Т р а н ш 2</p> <p>1.1 Присуждение контрактов на строительные работы до июля 2011 г. о д а</p> <p>1.2 Завершение строительных работ до декабря 2014 г.</p> <p>Т р а н ш 3</p> <p>1.1 Присуждение контрактов на строительные работы до февраля 2013 г. о д а</p> <p>1.2 Завершение строительных работ до июня 2016 г.</p>	<p>Вклады</p> <p>Проект 1 транша</p> <p>1. ММФ АБР, не превышающий \$ 800 млн.</p> <p>2. Предполагаемое софинансирование со стороны Правительства: \$412 млн.</p>
--	---

АБР = Азиатский Банк развития, ЦАРЭС = Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество, СРММ = оценка и мониторинг деятельности коридора, ВВП = валовой внутренний продукт, IRI = международный индекс ровности, ММФ = Мультитраншевый механизм финансирования, ПЗФ = периодический запрос на финансирование, PIU = отдел по реализации проекта.
Источник: оценки АБР.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

РАМОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ ПО РЕАЛИЗАЦИИ

Исполнитель Проекта

1. Исполнительным органом по ММФ (мультитраншевый механизм финансирования) будет МТК, как описано в Приложении 1 к этому рамочному соглашению о финансировании (РСФ); а содействовать в этом ему будет Комитет автодорог (здесь и далее Комитет) в качестве ведомства по реализации программы, отвечающего за повседневное управление проектами. Комитету будет оказывать помощь его Мангистауский департамент.

Управление программой

2. Группа по управлению программой (ГУП) Комитета будет осуществлять все виды деятельности по проекту под наблюдением и руководством Заместителя председателя Комитета. В ГУП будет входить технический персонал, как назначенный из персонала Комитета, так и нанятый со стороны в зависимости от ситуации. Деятельность, имеющую отношение к финансовому управлению, будет осуществлять финансовый отдел Комитета. Также ГУП будет выполнять следующие действия: (i) подготовит отчеты, (ii) будет проводить оценку, мониторинг и анализ реализации проекта, и (iii) получит одобрение АБР и Правительства. По программе будут наняты специалисты, привлекаемые со стороны, в основном в области природоохранных и социальных гарантий и закупок для оказания поддержки ГУП.

Аудит отчетности по Проекту

3. Комитет должен вести отдельно документацию по проекту и бухгалтерские документы для того, чтобы определять товары, работы и услуги, финансируемые за счет средств займа, полученные финансовые источники, а также понесенные по проекту затраты и использованные местные источники финансирования. Финансовая отчетность по проекту будет проверяться независимым аудитором, приемлемым для АБР, на ежегодной основе в соответствии с существующими стандартами аудита. Заемщик будет предоставлять ежегодные аудиторские отчеты в АБР в течение 6 месяцев после окончания каждого финансового года в течение реализации ММФ. В аудиторском отчете отдельно должно быть указано аудиторское мнение по проверке специальных счетов и расходных ведомостей.

4. Заемщик должен проводить ежегодный аудит функционирования для каждого проекта, финансируемого по ММФ, которые будут завершены согласно техническому заданию, приемлемому АБР.

Обзор

5. АБР, МТК, Комитет и МФ должны регулярно встречаться по мере необходимости для обсуждения каждого отдельного транша и каких-либо изменений в механизме реализации или мерах по устранению недостатков, которые необходимо будет предпринять для достижения целей в проекте транша и финансовой программе в целом.

6. Промежуточный обзор проекта, финансируемого по ММФ, будет предпринят АБР и Республикой Казахстан на третьем году реализации проекта. Промежуточный обзор проекта будет включать рассмотрение спорных вопросов, проблем или слабых мест в процессе реализации проекта, а также управленческие, административные, организационные, технические, экологические, социальные, экономические, финансовые аспекты, вопросы снижения бедности и переселения и т.д., которые могут негативно повлиять на ММФ, его транши, или отдельные проекты и их дальнейшую реализацию. В рамках обзора также будет проводиться проверка процесса переселения, воздействия на окружающую среду и снижение бедности населения, а также соответствия с заверениями, указанными в ММФ, и договоренности о каких-либо изменениях, необходимых для достижения целей Инвестиционной Программы. Промежуточный обзор Инвестиционной программы будет предпринят АБР и РК на третьем году со дня одобрения ММФ Азиатским Банком Развития.

Мониторинг и оценка

7. При содействии консультантов по надзору Комитет должен осуществлять мониторинг и оценку воздействия проекта для того, чтобы обеспечить эффективное управление проектными объектами и максимальную пользу от проекта. Комитет обеспечит, что консультанты по надзору будут собирать данные по согласованию с АБР на начальной стадии проекта, его завершении и по прошествии 3 лет после завершения проекта.

8. В течении 3 месяцев с даты вступления в силу соглашения о займе по каждому траншу ММФ, КАД разработает систему оценки эффективности проекта (СОЭП), которая удовлетворяет АБР с точки зрения формы и содержания, в соответствии с Программой инвестиций и показателями эффективности проекта. Структура проекта и мониторинга ММФ описывается в Приложении 2. Комитет будет проводить периодический обзор реализации проекта для каждого отдельного транша, а также для Плана инвестиций, в соответствии с СОЭП для того, чтобы оценивать объем, механизмы реализации проекта, темпы его осуществления и достижения целей конкретного проекта и Плана инвестиций в целом.

9. Комитет будет готовить и предоставлять в АБР квартальные отчеты о ходе работ по каждому проекту ММФ. Отчеты должны включать описание фактически произведенных работ, возникшие проблемы и сложности, а также краткий финансовый отчет, состоящий из расходов по займу за период, за истекший период года и общих до текущей даты, а также должен быть представлен отчет о принятых мерах по снижению отрицательных воздействий, как указано в контрактах и плане управления окружающей средой, а также мерах по обеспечению закупок, отвечающим требованиям охраны окружающей среды.

10. Отчет о завершении проекта будет направлен в АБР в течение 3 месяцев после завершения каждого проекта. Отчет о завершении ММФ будет представлен в АБР в течение 3 месяцев после завершения Инвестиционной программы. Отчеты о завершении проектов должны содержать подробную оценку проектов, финансируемых в рамках ММФ, и ММФ в целом, в т.ч. дизайн проекта, расходы, работу подрядчиков и консультантов, социальное, экологическое и экономическое воздействие, экономическую рентабельность проекта, и другие подробности по каждому проекту как может быть востребовано АБР.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 КРИТЕРИИ ОТБОРА И ПРОЦЕДУРЫ СОГЛАСОВАНИЯ ПРОЕКТОВ В РАМКАХ ММФ

1. АБР будет финансировать только такие проекты, которые (i) являются частью Программы инвестиций и Плана инвестиций, описанных в Приложении 1 к этому РСФ (Рамочному соглашению о финансировании), (ii) придерживаются механизма реализации, приведенного в Приложении 3 к этому РСФ; (iii) отвечают требованиям пригодности, указанным в Приложении 4 к этому РСФ; а также (iv) полностью соответствуют социальным характеристикам и находятся в рамках безопасности, указанным в Приложении 5 к этому РСФ.

А. Критерии отбора

2. Предлагаемый проект или подпроекты должны соответствовать следующим критериям для финансирования ММФ:

(i) Быть направлен на строительство, улучшение и обновление дорог, которые внесут вклад в реализацию Программы развития транспортного сектора и достижение целей транспортной стратегии Казахстана и развитие дорожного сектора;

(ii) Соответствовать утвержденным техническим спецификациям, отвечающим инженерным, финансовым, экономическим, экологическим и социальным требованиям РК и АБР;

(iii) Иметь достаточное софинансирование на реализацию проекта или подпроекта в соответствии с графиком работ, и содержание проектных/подпроектных объектов после завершения до работ; и

(iv) Одобренные соответствующими государственными органами, должным образом оформленные.

В. Процедуры согласования

3. Процедуры согласования по проектам, предлагаемым для финансирования по ММФ, будут осуществляться в соответствии с внутренними государственными процедурами и процессами согласования, согласно дополнительным требованиям Комитета, которые описаны в Приложении 5 к этому РСФ.

4. Для всех проектов, предназначенных для финансирования соответствующими траншами ММФ, процедуры согласования должны быть следующими:

(i) Комитет подтвердит соответствие критериям отбора, и Заемщик подготовит периодический запрос на финансирование (ПЗФ) в формате, приемлемом для АБР, Заемщик предоставит ПЗФ в АБР вместе с выводами по технико-экономическому обоснованию и техническими расчетами (если необходимо), техническим заданием по найму консультантов, результатами любых предпринятых действий, экономической и финансовой оценками (в необходимых случаях), и планом закупок, соответствующими документами о природоохранных и социальных гарантиях, включая планы реализации таких гарантий, как того требует рамочные документы по природоохранным и социальным гарантиям, подготовленных для ММФ, а также структуру проекта и его мониторинга.

(ii) Для проектов, добавленных по ходу обновления Программы развития транспортного сектора, все законодательные допуски/санкции должны быть получены до предоставления соответствующего ПЗФ в АБР.

(iii) МТК, Комитет и АБР будут поддерживать связь посредством периодических обзорных миссий АБР и квартальных отчетов о ходе работ, и эти процедуры могут предусмотреть проведение предварительных консультаций по ПЗФ до их предоставления в АБР.

(iv) При условии удовлетворения предлагаемым критериям отбора и процедурам согласования, и согласно соответствующим политикам АБР, АБР и Заемщик проведут переговоры по займу для согласования проекта, и после успешного завершения этих переговоров будет получено одобрение АБР для финансирования данного проекта.

(v) После получения одобрения на финансирование от АБР Комитет приступит к тендерным процедурам в соответствии с Руководством по закупкам АБР

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 СОЦИАЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ПРИРОДООХРАННЫЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

1. Заемщик обеспечит, что требования, описанные в этом Приложении, и нижеследующие рамочные документы и планы, которые были подготовлены в отношении ММФ и первого транша, и копии которых были предоставлены в АБР, а

также которые включены в состав этого документа, будут соблюдаться на протяжении подготовки и реализации проектов, финансируемых по ММФ, а именно:

(i) Рамочный документ о принципах оценки окружающей среды, от 12 августа 2010,
(ii) Рамочный документ по выкупу земель и переселению от 11 августа 2010, и
(iii) План выкупа земель и переселения (ПВЗП) от 11 августа 2010 для первого транша.

2. Рамочные документы включают информацию, касающуюся непосредственно ММФ, и требования в соответствии с охранными социальными и экологическими политиками АБР: (i) общее ожидаемое воздействие проектов или части проектов, которые будут финансироваться по ММФ, на окружающую среду и вынужденное переселение; (ii) социальные и экологические охранные критерии, которые будут использованы при выборе проектов и компонентов проектов; (iii) требования и процедуры, которые последуют за отбором и категоризацией, оценкой воздействия, разработкой планов управления, общественными слушаниями и раскрытием информации (включая правило 120 дней для раскрытия информации, если применимо), а также мониторинг и отчетность; а также (iv) институциональные мероприятия (включая, требования по бюджету и потенциалу) и обязанности и полномочия заказчика и АБР в подготовке, рассмотрении и одобрении охранных документов.

3. До подготовки каждого ПЗФ, применимость и обоснованность каждого охранных рамочного документа по оценке воздействия на окружающую среду и переселение будут пересмотрены и обновлены для соответствия и последовательности применимому национальному законодательству Республики Казахстан страны и Положения АБР по Политике охранных мер АБР (2009), с вносимыми время от времени изменениями и дополнениями.

4. Во всех случаях, для каждой новой подготовки ПЗФ, Комитет будет пересматривать текущие проекты по ММФ для проверки их на соответствие с планами защитных мер и рамочными документам по ним, а также будет предоставлять отчеты по таким обзорам в АБР вместе с другими документами по защитным мерам, относящимся к этим проектам, включенным в транш и находящиеся на стадии реализации. В любом случае, если в ходе обзора действующих проектов обнаруживается серьезное несоответствие, План корректирующих мероприятий будет подготовлен и представлен в АБР.

5. Все проекты, финансируемые в рамках ММФ, должны соответствовать Политике АБР по природоохранным и социальным гарантиям (от 2009 г.) и применимым национальному законодательству Республики Казахстан в области окружающей среды и социальных гарантий. Однако, в случае расхождения между требованиями и положениями Политики АБР и национальному законодательству Республики

Казахстан, соответствующая стратегия по устранению расхождения будет предложена Заемщиком после консультации с АБР для обеспечения соблюдения требований и правил политики охранных мер.

Окружающая среда

6. Заемщик обеспечит, что все объекты Инвестиционной программы спроектированы, построены, введены в эксплуатацию, а все проекты Инвестиционной программы реализуются в соответствии с национальным законодательством Республики Казахстан, Политиками по охранным мерам АБР (2009), согласованным Рамочным документом о принципах оценки окружающей среды, соответствующей оценкой воздействия на окружающую среду (ОВОС) или предварительной экологической оценкой окружающей среды (ПОВОС), а также ПУОС, как указано ниже.

7. Комитет подготовит оценку воздействия на окружающую (ОВОС) или предварительную экологическую оценку окружающей среды (ПОВОС) (в зависимости от конкретного случая) для каждого проекта, финансируемого по ММФ в соответствии с рамочным документом о принципах оценки окружающей среды, и предоставит все ОВОСы/ПОВОСы в министерство охраны окружающей среды РК на согласование и в АБР для проверки и публикацию на своем веб-сайте. В процессе проектирования, постройки и функционирования таких проектов необходимо придерживаться утвержденных ОВОС/ПОВОС.

8. Комитет обеспечит применение ПУОС в проектах. Все рекомендации ПУОС будут включены в тендерные документы и контракты для строительных работ для обеспечения их соблюдения.

9. Комитет: (i) будет следить за применением ПУОС подрядчиком; (ii) обеспечит включение в договоры на строительный подряд и консалтинговые услуги включат специальные положения по подготовке ПУОС, его реализации и мониторингу, (iii) обеспечит применение мер по уменьшению отрицательного воздействия из ПУОС будут адекватно применяться подрядчиками предпримут соответствующие меры отрицательного воздействия из ПУОС, и (iv) предоставит достаточные бюджетные средства для осуществления этой деятельности. Комитет также гарантирует своевременное предоставление полугодовых мониторинговых отчетов по реализации ПУОС в проекте в АБР по прошествии трех лет после завершения строительства.

10. Контракты на строительные работы в рамках проекта не будут подписаны до тех пор, пока соответствующая предварительная экологическая оценка окружающей среды или оценка воздействия на окружающую среду, как того требует проект, финансируемый ММФ, не будет одобрена АБР.

Выкуп земель и переселение

11. Заемщик обеспечит, земельные участки и полосы отвода, необходимые для проекта, будут своевременно освобождены от любого и от всех прав и претензий

третьих лиц и любых других препятствий, а также, что положения Плана переселения (ПП) был осуществлен в соответствии (i) со всеми применимыми законами и постановлениями РК, (ii) с Политиками по охранным мерам АБР (2009) и согласованным рамочным документом по переселению (РДП).

(i) РДП должен пересматриваться, если необходимо - обновляться, и предоставляться в АБР не реже раза в год, а также на начало подготовки каждого транша по ММФ. ПП, согласующийся с пересмотренным и обновленным РДП, должен подготавливаться и подлежать раскрытию лицам, чьи интересы затрагиваются Проектом, для каждого проекта, предложенного на финансирование по ММФ.

(ii) Подготовка РДП для ММФ и ПП для Проекта 1, согласующегося с РДП, должно быть условием для такой оценки ММФ и транша.

(iii) Пересмотр и обновление РДП и подготовка и раскрытие ПП для каждого последующего проекта, согласующегося с РДП, должны являться условием для такой оценки проекта,

(iv) Подготовка и раскрытие обновленного ПП для каждого проекта, основанного на техническом проекте и согласующегося с РДП, должно быть условием для заключения соответствующего договор(ов) на строительные работы,

(v) Окончание реализации полного ПП должно быть условием для начала строительных работ. Комитет будет включать это условие в контракты строительные подряды.

12. Согласно Положению по Политике охранных мер АБР (2009) следующее является необходимым:

(i) Компенсации будут обеспечены в виде причитающихся выплат, или будет осуществлен поиск равноценных земельных участков как оговорено в утвержденном РДП и Плана переселения;

(ii) Отсутствие правоустанавливающих документов не будет препятствием для содействия при переселении или восстановлению земель, или любых других потерь;

(iii) Софинансирование и выплаты будут своевременно произведены лицам, интересы которых затрагиваются, вместе с согласованной компенсацией и реабилитацией, которые предоставлены им до того, как любые земельные участки, дом или другое имущество были отняты;

(iv) Заемщик покрывает расходы, связанные с какими-либо непредвиденными воздействиями социального и экологического характера, которые могут возникнуть в ходе реализации проекта, в соответствии с рамочными принципами охранных мер в рамках ММФ;

(v) Консультации и жалобы, касающиеся переселения по инвестиционному проекту, должны быть задокументированы;

(vi) Планы переселения должны обновляться в случае изменений или дополнительных воздействий на переселение; и информация по мероприятиям по переселению будет предоставляться в АБР в рамках ежеквартальных отчетов Комитета.

13. МТК и Комитет (i) представят документы по экологической оценке и плану выкупа земель в АБР для рассмотрения и раскрытия информации, также (ii) своевременно обеспечат доступ к этим документам для лиц, чьи интересы затрагиваются проектом.

14. Комитет привлечет в течение 3 месяцев с даты вступления в силу соглашения о займе по соответствующему траншу, независимого эксперта, приемлемого АБР, для проведения мониторинга и оценки процесса переселения и его воздействия. Отчеты независимого эксперта по мониторингу будут предоставляться в АБР ежеквартально.

Социальное воздействие и другие вопросы

15. Заемщик обеспечит проведение независимого мониторинга социального воздействия на протяжении реализации ММФ, при проведении консультаций с местными исполнительными органами, местными жителями и неправительственными организациями. В связи с этим, Комитет обеспечит, что все подрядчики по строительным работам (i) будут соответствовать всем применимым трудовым законам, (ii) примут все возможные меры, чтобы нанимать женщин и местное население, включая неимущих, живущих по соседству с зонами выполнения проекта/подпроекта, финансируемого по ММФ, (iii) распространять информацию на рабочих местах среди нанятого населения о безопасности здоровья во время строительных работ, (iv) обеспечить равную зарплату женщинам и мужчинам за работу схожего типа, (v) обеспечить безопасные условия работы и отдельные здания для мужчин и женщин, подходящие им в культурном отношении, а также (vi) воздержаться от вовлечения детского труда. Контракты на все проекты/подпроекты, которые будут финансироваться по ММФ, должны включать особые условия по этим вопросам, и соответствие им будет строго отслеживаться в течении всей программы инвестиций по строительству транспортного коридора ЦАРЭС 2. Комитет должен гарантировать, что ГУП будет следить за соответствием этим положениям.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

В дополнение к основным обязательствам, которые будут включены в соглашения о займах по отдельным траншам по ММФ, Заемщик проведет следующие мероприятия в рамках ММФ:

Структура развития сектора и диалог

1. Заемщик (i) обеспечит поддержание обязательства в отношении плана развития автодорог и структуры развития сектора, указанной в Приложении 1 к этому РСФ, (ii) будет поддерживать Инвестиционную программу и исполнять план финансирования; (

iii) уведомит АБР о любых изменениях в плане развития автодорог, структуре развития сектора, инвестиционной программе и плане финансирования; а также (iv) будет консультироваться с АБР посредством диалога по вопросам разработки политики, влияющей на любые из этих элементов.

Бюджетные ресурсы

2. Заемщик обеспечит предоставление средств софинансирования, необходимых для своевременной и эффективной реализации инвестиционной программы посредством ежегодных выделений бюджетных средств МТК, и обеспечит своевременное выделение необходимых ресурсов. Заемщик обеспечит, чтобы МТК обновлял требования по финансированию для реализации инвестиционной программы в своей ежегодной программе развития.

3. Заемщик обеспечит МТК выделение бюджет на текущее обслуживание в соответствии с программой развития транспортного сектора на 2010-2014 гг. и обеспечит, чтобы в течении каждого отчетного года после 2012 года, эти бюджетные средства увеличивались на сумму не меньше ежегодных темпов инфляции, и при этом текущий финансовый баланс всегда будет поддерживаться. Не ограничивая общий характер вышеупомянутого, Заемщик обеспечит выделение и своевременное предоставление достаточных средств для реализации программы, а также обеспечит, чтобы участки дорог, входящие в ПТИ обслуживались в соответствии с применимыми стандартами и лучшими международными практиками. Такие расходы будут ежегодно проверяться, а результаты будут предоставляться в АБР по первому требованию.

Качество строительства

4. Заемщик через МТК обеспечит чтобы (i) автодороги по проекту инвестиционной программы восстанавливались или строились в соответствии с техническим заданием; и чтобы (ii) надзор за строительством, контроль качества и управление контрактами выполнялись в соответствии с международно-признанными стандартами.

Дорожная безопасность

5. Заемщик через Комитет обеспечит, чтобы Комитетом были установлены необходимые дорожные знаки и объекты в течение периода реализации проекта и после его завершения, такие как предупреждающие дорожные знаки, линии деления проезжей части дороги, дорожные знаки и указатели, пункты связи, ограждения опасных участков и средства мониторинга дорожного движения - все в соответствии с надлежащими международными конвенциями, которые Казахстан подписал, а также с лучшими отраслевыми практиками производства работ.

Управление и борьба с коррупцией

6. Заемщик, исполнительное агентство по проекту и реализующее агентство должны (i) соблюдать требованиям Политики по борьбе с коррупцией АБР (1998, с внесенными изменениями на сегодняшний день) и признавать, что АБР сохраняет за собой право проводить расследования напрямую, или через своих агентов любые

случаи предполагаемой коррупции, мошенничества, деятельность по сговору или принуждению, имеющие отношение к Проекту; и (ii) содействовать любому такому расследованию, а также распространить необходимое содействие до удовлетворительного завершения такого расследования.

7. Заемщик обеспечит применение следующих мер: (i) положения, касающиеся борьбы с коррупцией, приемлемые для АБР будут включены во все тендерные документы и контракты, включая положения, устанавливающие право АБР на аудит и проверку отчетов и счетов исполнительных организаций и всех подрядчиков, поставщиков, консультантов и других поставщиков услуг, если они имеют отношение к проектам/подпроектам ММФ и программы инвестиций; (ii) все решения, относящиеся к закупкам, будут приниматься тендерным комитетом, состоящим из представителей МТК, и других соответствующих органов в соответствии с Руководством по закупкам АБР (2010 г., с вносимыми время от времени поправками); (iii) консультанты по надзору будут наняты для проверки инвойсов подрядчиков в соответствии с рабочими чертежами и техническими условиями контрактов; а также (iv) информация по отбору консультантов и подрядчиков раскрывается посредством местных газет и веб-сайта МТК.

Отбор проектов и их реализация

8. Заемщик обеспечит, чтобы (a) все проекты по инвестиционной программе отвечали критериям и процедурным требованиям, удовлетворительным для АБР, указанным в Приложении 4 к этому РСФ, и (b) при подготовке и реализации проектов были соблюдены меры, указанные в Приложении 3 к этому РСФ, а также политики и процедуры АБР по мерам защиты и социальным характеристикам (и особенно, требования, указанные в Приложении 5 к этому РСФ), по закупкам, выплатам, управлению и борьбе с коррупцией, и гендерным вопросам.

Фидуциарный контроль

9. Заемщик обеспечит, чтобы все счета проектов были проверены независимыми аудиторами, чья квалификация, опыт и сроки выполнения работ приемлемы для АБР, и эти аудиторские отчеты будут предоставляться в АБР в течение 6 месяцев после окончания соответствующего отчетного года, Заемщик в дальнейшем обеспечит соответствие соответствующим требованиям по бухучету, аудиту и отчетности, указанными в Приложении 3 этого РСФ.

Руководство по администрированию программы (РАП)

10. Заемщик обеспечит, чтобы все проекты по инвестиционной программе, применялись в соответствии с подробно расписанными в РАП мероприятиями. Любые последующие изменения в РАП станут действительными только после утверждения таких изменений Заемщиком и АБР. В случае, если возникнут какие-либо несоответствия между РАП и соглашением о займе по проекту, положения соглашения о займе будут иметь приоритетный характер.

Настоящим удостоверяю, что данный перевод соответствует тексту Рамочного соглашения о финансировании (КАЗ: Инвестиционная программа Транспортный коридор ЦАРЭС 2 (участки Мангистауской области) на английском языке, совершенного в городе Астана 7 апреля 2011 года.

Н а ч а л ь н и к *У п р а в л е н и я*
Д е п а р т а м е н т а *к о о р д и н а ц и и*
к а д р о в о й р а б о т ы и к о н т р о л я
М и н и с т е р с т в а *ф и н а н с о в*

Республики Казахстан

Б. Ахметжанова

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан