

Взгляд из Женевы на международную магистраль | La grande route entre l'Europe et la Chine vue de Genève

Автор: Людмила Клот, [Женева](#), 26.12.2011.



Бауыржан Исалиев (©NashaGazeta.ch)

Наш читатель Бауыржан Исалиев, руководитель общественной мониторинговой группы «Национальный аналитический информационный ресурс» (НАИР), которая защищает права граждан Казахстана в связи со строительством магистрали «Западная Европа – Западный Китай», побывал в Женеве. Здесь, на заседании Комитета по Соблюдению Орхусской конвенции, рассматривались вопросы нарушений в ходе строительных работ вблизи Шымкента.

|

Rencontre avec Baurzhan Isaliyev, le leader du groupe National Informational Resource qui défend les droits des citoyens du Kazakhstan dans le projet de construction d'une grande route internationale entre l'Europe occidentale et la Chine.

La grande route entre l'Europe et la Chine vue de Genève

Трасса «Западная Европа – Западный Китай» - без сомнения, наиболее масштабный проект международной автомобильной магистрали современности. В глобальном смысле она соединит Париж и Берлин с Санкт-Петербургом, Москвой, проходя затем по коридору Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган.

Этим летом швейцарские журналисты Вероник Марти и Этьен Дюбьи проехали по этой трассе через всю территорию России, что заняло [156 часов](#) чистого дорожного времени. Исключительный результат, если учесть, что во время путешествия они пользовались попутным транспортом: рейсовыми автобусами, маршрутками или садились в автомобили водителей, направляющихся той же дорогой.

Мы [уже писали](#) о заинтересованности швейцарских предприятий в том, чтобы принять участие в этой грандиозной стройке. В частности, получит подряды холдинг Амманн, крупнейший производитель высококлассной техники и установок для производства асфальта. Это семейное предприятие, во главе которого стоит министр экономики Швейцарии Йоханн Шнайдер-Амманн. Правда, своего расцвета компания достигла задолго до того, как Шнайдер-Амманн занял министерскую должность в 2010 году - она существует с 1869 года, сегодня филиалы работают в 20 странах мира, в том числе, с 2008 года, и в Казахстане.

Важный участок трассы длиной 2'787 км проходит по территории республики Казахстан. Бауыржан Исалиев, руководитель общественной мониторинговой группы «Национальный аналитический информационный ресурс» (НАИР), защищает права казахстанских граждан, которые могут пострадать при строительстве магистрали. В середине декабря он был приглашен в Женеву на заседание Комитета по Соблюдению Орхусской конвенции, где рассматривались вопросы нарушений в ходе строительных работ вблизи Шымкента. Он зашел в редакцию, чтобы поделиться своими заботами и достижениями.

Бауыржан Исалиев: Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай» - это мега-проект, который принесет очень большую пользу экономике не только Казахстана, но и всех стран, по территории которых проходит автомагистраль, и тех, кто будет пользоваться ею для транспортировки грузов, и тех, кто участвует в строительстве - в том числе, и Швейцарии.

К сожалению, наша система власти несовершенна. Местные органы действуют в государственных интересах и всегда готовы сказать обычному человеку: ну как ты можешь думать о себе, когда наше государство реализует такой грандиозный проект! А жители Казахстана, в силу своего менталитета и, часто, незнания собственных прав, в том числе, и на соблюдение экологических стандартов, смиряются с неудобствами...

НПО «Национальный аналитический информационный ресурс», уже в течение 2.5 лет проводит мониторинг того, насколько хорошо местные власти информируют население об этом проекте века и о правах граждан. Выглядит это примерно так: мы

приходим в кабинет чиновника и говорим: «Вы знаете, ваши нормы ОВОЗ (международный термин, означающий «Оценка воздействия на окружающую среду») на данном участке дороги, прямо скажем, не совсем качественные?» А нам отвечают: «Ничего не знаем, нормы уже утверждены». Так начинается борьба за каждый метр трассы и за справедливость по отношению к жителям при ее постройке.

Наша Газета.ch: Недавно Вы обратились в международную организацию, которую условно можно назвать Страсбургским судом по экологическим вопросам...

Бауыржан Исалиев: В Комитет по соблюдению Орхусской конвенции. Парламент Казахстана ратифицировал Орхусскую конвенцию, но нельзя сказать, что она у нас в стране безупречно выполняется. Комитет не выполняет карательных функций, однако может проанализировать факты и сделать государству предупреждение. А так как эта международная организация – часть ООН, то для репутации страны получить такое предупреждение – очень плохо, поэтому все нарушители стремятся как можно быстрее исправить положение вещей.

Для справки:

Орхусская конвенция «О доступе к информации, участию общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды» – это относительно новая конвенция Европейской Экономической Комиссии ООН. Ее подписали 38 стран. Произошло это было в датском городе Орхусе в 1998 году. Страны-участники гарантируют своим гражданам защиту их прав на жизнь в благоприятной окружающей среде, а также на участие в процессе принятия решений по экологическим вопросам, на получение экологической информации и на доступ к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды.

Казахстан, как и еще 11 республик бывшего СССР, присоединился к Орхусской конвенции, а Российская Федерация – пока нет, хотя российские экологи очень за это ратуют. Швейцария также является одной из стран-участниц. Хотя Конвенция была подписана в Дании, штаб-квартира Комитета по ее соблюдению находится в Женеве. И именно сюда необходимо сообщать обо всех случаях нарушения Орхусской конвенции, что и сделал наш собеседник.

Бауыржан Исалиев: Я написал в Комитет заявление по поводу нарушений Конвенции при строительстве магистрали. Заявление зарегистрировали, тем самым признав его легитимность. И вызвали меня на заседание в Женеву, которое состоялось 14 декабря.

Пригласили также заместителя министра по экологии и начальника юридического департамента министерства окружающей среды. К сожалению, мои оппоненты не приехали, сославшись на то, что в декабре финансовый год уже закрыт, и деньги на поездку выделены быть не могут. Самое интересное, что мне поездку в Женеву Комитет по соблюдению Орхусской конвенции оплатил – для этого приглашенным всего лишь требовалось вовремя подать заявку.

За день до отъезда в Женеву, 12 декабря, меня пригласили на совещание в Комитете экологии. В нем участвовали представители заказчика строительства - министерства транспорта Казахстана, представители управления природных ресурсов – они делали экологическую экспертизу, с результатами которой мы не согласны, а также внешнее

мониторинговое агентство SNS Lavalin, выигравшее тендер на наблюдение за строительством. Мне доложили обо всем, что было сделано по моему заявлению, очевидно, чтобы доказать, что проблему можно считать решенной.

Как проходило в Женеве заседание по казахстанскому вопросу?

Оно заняло несколько часов и выглядело как настоящее расследование. Представители Комитета из разных стран задали мне массу вопросов, вдаваясь во все детали и подробности. В марте-июне 2012 года они должны подготовить свои выводы о том, соблюдается ли Орхусская конвенция при строительстве магистрали в Казахстане.

Удалось ли ОО «НАИР» достигнуть каких-то ощутимых результатов?

Приведу пример достижений. Поселок Бирлик Туркестанского района – транзитная объездная дорога для грузового транспорта здесь проходит в 10-15 метрах от жилых домов. Это не соответствует экологическим стандартам Всемирного Банка, по которым длина полосы, защищающей от вредного токсичного и шумового воздействия автотранспорта, должны быть в размере 50 метров. Сегодня по дороге проезжает 5-6 тысяч грузовых автомобилей в сутки, а к 2017 году их число должно достигнуть 15 тысяч. Жители страдают от постоянного шумового воздействия и дорожных выхлопов, выросла заболеваемость. Под колесами машин гибнут домашние животные, один раз грузовик наехал на маленькую девочку и буквально разорвал ее на куски. Ее родители даже не знали, как можно бороться за свои права после этой трагедии.

В результате нашей работы власти взяли на себя целый ряд обязательств, среди которых – перенести наиболее проблемный участок трассы на расстояние 35 метров от домов, а также установить шумозащитный экран трехметровой высоты на протяжении 1 километра. Соорудить подземный переход. Запустить для школьников, которые ходят на учебу пешком по этой опасной трассе, спецавтобус. А также выстроить в поселке тротуар и установить освещение на улицах. Вот столько достижений цивилизации увидят жители после завершения строительства дороги!

Второй пример: в поселке Старый Икан в Южно-Казахстанской области при прокладке дороги сотне жителей предстоит потерять по несколько метров земельных участков. Там живет узбекская диаспора, все – фермеры, земля их кормит. Потеря нескольких метров уже означает нехватку урожая, уменьшение годового дохода. За это им полагается денежная компенсация – только вот размеры ее в различных районах Казахстана рассчитываются по-разному.

Нужно отметить, что в Казахстане в сельских районах особый менталитет у людей, исключительно оседлый. Поколениями жили они на этой земле, которая остается их источником существования. При ухудшении условий жизни они не покидают поселки, а приспособляются к этому и страдают. По Старому Икану мы обратились в Проектный Департамент Всемирного Банка, руководимый господином Жаком Бюре. Именно благодаря его пристальному вниманию к этой проблеме и обращению в Комитет автодорог Минтранскома Казахстана, проблемы икановцев были услышаны чиновниками Комитета автодорог.

Расскажите нам о дороге, чтобы наши читатели могли лучше представить, с

чем казахстанцы имеют дело.

Она просто великолепная. Ширина составляет 70 метров, по четыре полосы с каждой стороны. Высококачественный асфальт. Одним словом, это действительно проект века, который будет иметь громадное значение и для грузоперевозок, и для международной торговли, и для путешествий. Приезжайте к нам в Казахстан – увидите собственными глазами!

При этом важно не забывать, что деньги на ее строительство нам даются в качестве займа, в общая сумма заемных средств составит 3,4 млрд. долларов. Источники финансирования – Международный банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития, Исламский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития. Эти громадные средства отдавать будут наши дети. Так что в наших интересах построить дорогу как можно лучше сегодня, чтобы не страдать завтра и не переделывать некачественную работу.

Много ли неправительственных организаций работает в Казахстане, занимаясь экологическими проблемами при строительстве магистрали «Западная Европа-Западный Китай»?

Можно сказать, что мы стали первыми, и это новый, но эффективный опыт. Парадоксальная ситуация получается: настолько государственные механизмы Казахстана не вызывают доверия у НПО и граждан, что единственными инстанциями, более-менее эффективными, являются международные органы. И в данном случае, с Комитетом по Орхусской конвенции, и в случае с Инспекционной панелью Всемирного банка мы имеем пусть еще не тот результат, который желателен, но хотя бы не нулевой! При этом мы не намерены заикливаться на международных механизмах. Вот уже более года мы предлагаем правительству республики Казахстан и международным банкам создать сеть многосторонних советов, которые стали бы механизмом предупреждения, выявления и устранения нарушений, причем не от случая к случаю, а системно.

Хочу особенно подчеркнуть один момент для Нашей Газеты.ch. Как известно, государственные и бизнес-структуры Швейцарии заинтересованы участвовать в реализации мега-проекта «Западная Европа-Западный Китай». Мы, Ассоциация Азаматтык Курылтай - Гражданское Собрание, членами которой являются ОО «Благо» (Криводанов Юрий Павлович), ОО «НАИР» (я, Исалиев Б.М.) и ОО «Таразский пресс-клуб» (Кошелекова Светлана Каиргельдиевна), осуществляющие независимый гражданский мониторинг, призываем экологические организации, общественные фонды, других представителей гражданского общества этой европейской страны принять участие в нашем мониторинге!

[Женева](#)

Статьи по теме

[Автомост из Европы в Китай проходит через Швейцарию](#)
[От Москвы до Владивостока со швейцарской точностью](#)

Source URL: <https://nashagazeta.ch/news/12728>