



Tacis

Название проекта : Техническое со-
действие южным республикам СНГ и
Грузии – ТРАСЕКА : Эксплуатация
автодорог.

Номер проекта TNREG 9601

Первоначальный отчет по
Модулю Е -
Предварительное ТЭО

Дата предоставления
30 сентября 1997 года

ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ - ТАСИС

Техническое содействие южным республикам СНГ и Грузии
Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия – ТРАСЕКА

**ПРОЕКТ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ
АВТОДОРОГ № 9601**

МОДУЛЬ Е

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ТЭО

ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Сентябрь 1997 года

Финнроуд
Хельсинки
Финляндия

Паркман
Элсмер Порт
Великобритания

В сотрудничестве с

Раутон Интернешнл
Саутхэмптон
Великобритания

Фёникс
Копенгаген
Дания

СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ 1

Модуль Е

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Название проекта	:	ТРАСЕКА: Эксплуатация автодорог
Номер проекта	:	TNREG 9601
Страны	:	Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан

Местная организация	Консультант из ЕС
---------------------	-------------------

Название	:	Министерство транспорта и коммуникаций	Паркман ЛТД.
Адрес	:	Ул. Исанова 42, Бишкек 720017, Кыргызстан	
№ телефона	:	+996-3312-253 054	
№ факса	:	+996-3312-245 611	
№ телекса	:		
Адрес эл. почты:	:		
Контактное лицо	:	Р.В. Рахматуллин, Начальник Департамента дорог	

Название	:	Таджикгипротрансстрой	Паркман ЛТД.
Адрес	:	Ул. Айни 14, Душанбе 734042, Таджикистан	
№ телефона	:	+7-3772-212 020 ; 215 380	
№ факса	:	+7-3772-212 020	
№ телекса	:		
Адрес эл. почты	:		
Контактное лицо	:	Тимур Мирзоев, Директор	

СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ 2
МОДУЛЬ Е

Название	:	Национальная дорожная администрация УЗАВТОЙОЛ	Паркман ЛТД.
Адрес	:	Ул. Пушкина, 68 а, 700000, Ташкент, Узбекистан	
№ телефона	:	+7 3712 682 526;361 582	
№ факса	:	+7 3712 682 531	
№ телекса	:		
Эл. почта	:		
Контактное лицо:		Вохид Нормаматович Азамов, Директор	

Дата отчета	:	30 сентября 1997	
Период отчета	:	24 июля – 30 сентября 1997	
Авторы отчета	:	Кен Дейвис, менеджер проекта и Джон Фоскетт, инженер проекта	

СОДЕРЖАНИЕ

1 КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	2
2 АНАЛИЗ ПРОЕКТА.....	4
2.1 ВВЕДЕНИЕ	4
2.2 ВСТРЕЧИ С МЕСТНЫМ РУКОВОДСТВОМ, ПАРТНЕРАМИ И ЭКСПЕРТАМИ....	4
2.3 КОММЕНТАРИИ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ КОНСУЛЬТАНТОВ	7
2.4 ПРЕДПРИНЯТЫЕ ПОЕЗДКИ НА МЕСТА	8
2.5 СУЩЕСТВУЮЩИЕ ДАННЫЕ.....	10
3 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА.....	13
3.1 ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ МЕТОДОЛОГИЯ.....	13
3.2 ПРОГРАММА И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ.....	19
3.3 ОГРАНИЧЕНИЯ, РИСКИ И ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ.....	25
4 ПРИЛОЖЕНИЯ	

1 КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название проекта: Техническое содействие южным республикам СНГ и Грузии -
ТРАСЕКА : Проект по эксплуатации автодорог
Модуль Е : Предварительное технико-экономическое обоснование

№ проекта : TNREG 9601

Страны : Кыргызстан, Узбекистан и Таджикистан

Задачи проекта: Задачей модуля Е является проведение независимого предварительного технико-экономического обоснования и проверки шести основных проектов по строительству (трех автодорожных и трех железнодорожных) стратегических магистралей в коридорах проекта ТРАСЕКА или дорог, примыкающих к ним. Этими коридорами являются:

<u>Дороги</u>	1	Прямая дорога из Душанбе в Ташкент
	2	Дорога Ош- Сары-Таш - Кашгар
	3	Балыкчи в Нарын и Кашгар
<u>Ж/д</u>	1	Узбекская ж/д сеть до Оша и далее в Кашгар
	2	Бишкек в Ош и Кашгар
	3	Балыкчи в Нарын и Кашгар

Данная задача может быть достигнута, в основном, за счет:

- рассмотрения существующих отчетов, исследований и данных;
- работа с местными экспертами и представителями организаций-получателей;
- составление смет затрат;
- обзор и анализ воздействий демографического, социального и экономического факторов;
- анализ транспортного сектора - прогнозы грузо- и пассажиропотоков
- экономический анализ каждого проекта

Планируемые результаты проекта: Первоначальный отчет;
Промежуточный отчет о ходе проекта;
Заключительное предварительное ТЭО

Деятельность в рамках проекта

- подготовка проекта, мобилизация ресурсов и логистика (снабжение);
- встречи в Бишкеке, Ташкенте и Душанбе с сотрудниками ТРАСЕКА/ТАСИС и соответствующими главами организаций-получателей;
- обсуждение контрактов с местными суб-консультантами;
- начало полевых работ - поездка на автомобиле из Ташкента в Душанбе

Продолжительность проекта: Девять месяцев

2 АНАЛИЗ ПРОЕКТА

2.1 ВВЕДЕНИЕ

- 2.1.1 Проект начался хорошо, и Модуль Е уже вызвал значительные ожидания у дорожных властей трех заинтересованных стран: Кыргызстана, Узбекистана и Таджикистана. Исследования, проводимые в рамках Модуля Е, являются важной стадией в процессе получения необходимых средств со стороны финансовых организаций и банков и перехода к следующей стадии, то есть проведения полных ТЭО, анализа проектов и экономической оценки. Ожидается, что с помощью данного исследования будут определены жизнеспособные проекты, которые будут развиваться в дальнейшем и смогут обеспечить доверие финансовых организаций и, соответственно, дальнейшее финансирование.
- 2.1.2 Представители “Финроуд” и “Паркман” осуществили длительные предварительные поездки в три страны проекта. Господин Брор Карелл, директор проекта, господин, Тапио Раукола, руководитель Модуля В проекта (зимнее содержание) и господин Джон Фоскетт, дорожный инженер Модуля Е, встретились с представителями дорожных властей, местными партнерами и экспертами, чтобы обсудить подробности проекта. Были обсуждены задачи и приоритеты проектов и разработаны предложения о практическом взаимодействии, направленном на продолжение работ с местными суб-консультантами.
- 2.1.3 В результате проведенных встреч данный первоначальный отчет может быть сконцентрирован на наиболее важном элементе исследования, а именно на экономической оценке возможного усовершенствования транспортных коридоров.

2.2 ВСТРЕЧИ С МЕСТНЫМ РУКОВОДСТВОМ, ПАРТНЕРАМИ И ЭКСПЕРТАМИ

- 2.2.1 Протокол Первой координационной встречи по изучению возможного улучшения путей сообщения между Центрально-азиатскими странами СНГ и г. Кашгар, КНР, проведенной в рамках проекта ТРАСЕКА 8 сентября 1997 года, приведен в Приложении А.
- 2.2.2 В работе этой плодотворной встречи принимали участие представители Правительств Кыргызстана, Узбекистана, Таджикистана и КНР, а также делегации от ООН, Азиатского Банка Развития, Всемирного Банка и ЕБРР.
- 2.2.3 Представители компаний “Финроуд” и “Паркман” провели подробные дискуссии с ключевыми официальными лицами в каждой из стран.

2.2.4 Каждая из трех стран четко определила свои нужды и приоритеты в отношении транспортной инфраструктуры, и представители компаний “Финроуд” и “Паркман” теперь полностью осознают надежды и задачи соответствующих дорожных властей и Правительств стран-участниц проекта.

2.2.5 КЫРГЫЗСТАН

2.2.5.1 *Проведенные встречи:*

- i Господин Закиров, заведующий сектором транспорта и коммуникаций Аппарата Премьер-министра Кыргызской Республики;
- ii Господин Алибегашвили, директор НИИ “Кыргыздортранспроект”.

2.2.5.2 Господин Закиров, в частности, объяснил, что направленные с запада на восток горные хребты и цепи изолируют значительную часть территории Кыргызстана. Существующие маршруты, связывающие остальную часть республики с Ферганской долиной, являются неудобными и идут окольными путями, хотя в настоящее время по гранту, предоставленному Азиатским Банком Развития, проводится реабилитация автодороги “Бишкек-Ош”. Правительство Кыргызской Республики хотело бы начать проведение новой и усовершенствованной транспортной магистрали с севера на юг и новой железнодорожной ветки, связывающей Ош и Кашгар, КНР.

2.2.5.3 Господин Закиров также отметил, что дорога на север, в Балыкчы, будет более предпочтительной из-за того, что она проходит по северу республики, чем строительство новой автомобильной или железнодорожной ветки из Оша в Кашгар. Этот вариант рассматривается как очень важный альтернативный маршрут в Бишкек.

2.2.5.4 Господин Алибегашвили описал задачи и проекты, которыми занимался и занимается в настоящее время руководимый им институт. В частности, были проведены исследования в отношении новой дороги через перевал Торугарт в Кашгар, проект которой передан в Исламский Банк Развития на рассмотрение.

2.2.6 УЗБЕКИСТАН

2.2.6.1 *Проведенные встречи:*

- i Господин Исмаилов, директор НИИ “Ташжелдорпроект” “Узбекистан темир йуллари”;
- ii Господин Азамов, Государственный дорожный инспектор, “Узавтойул” (дорожно-проектный институт)
- iii Доктор Кахраман Зухуров, директор Межтехнологического центра

2.2.6.2 Господин Исмаилов заявил, что сотрудники Железнодорожного института провели обширные теоретические исследования (планы 1:1000). Было рассмотрено три возможных маршрута прохождения новой железнодорожной ветки в Кашгар из Оша и из Узбекистана. Хотя до сих пор не были проведены полные изыскания на местах, альтернативы были тщательно рассмотрены с инженерной точки зрения и был выбран предпочтительный маршрут.

2.2.6.3 Население Ферганской долины составляет примерно 12 миллионов человек, и поэтому развитие транспортной инфраструктуры жизненно важно для обеспечения процветания и дальнейшего развития региона. Развитие торговли будет происходить по трем основным инфраструктурным коридорам: в Европу на запад и на север в Российскую Федерацию по дорогам, включенным в проект ТРАСЕКА; в КНР на восток через Кашгар; и на юг в Исламабад, а затем далее до порта Карачи для транспортировки экспортируемых и импортируемых товаров и сырья по морю. Представители заявили, что развитие сети автомобильных и железных дорог в данных коридорах будет являться необходимым предварительным требованием для экономического роста в регионе.

2.2.7 ТАДЖИКИСТАН

2.2.7.1 *Проведенные встречи:*

- i Господин Мирзоалимов, Министр транспорта Правительства Таджикистана (Здание Парламента)
- ii Господин Мирзоев, Директор НИИ “Таджикгипротрансстрой”
- iii Господин Юлдашев, Главный инженер “Таджикгипротрансстрой”

2.2.7.2 Министр был озабочен напряженностью в Таджикистане, которая серьезно подорвала транспортные потоки через границу с Узбекистаном, что стало причиной задержек, использования длинных объездных путей и общего сокращения объемов торговли. Он надеется что недавно подписанные соглашения о транзитных перевозках и сам проект ТАСИС ТРАСЕКА будут способствовать улучшению приграничной торговли и стимулированию инвестиций.

2.2.7.3 Господин Мирзоев и Министр подчеркнули важность дороги на северном направлении, связывающей Душанбе и Ташкент и сеть дорог проекта ТРАСЕКА. Передвижение по Таджикистану ограничено горами, и данная дорога является стратегически важной с экономической точки зрения. Но за последние три или четыре года ее состояние значительно ухудшилось.

2.2.7.4 Дорога также связывает столицу с динамически развивающимся северным регионом страны. В настоящее время дорога на участках с двумя перевалами закрыта в течение шести месяцев в году. Представители заявили, что если не бу-

дет предпринята срочная реабилитация и реконструкция, дорога будет закрываться и на более продолжительный срок. Начало строительства туннелей показывает серьезность намерений Правительства Таджикистана относительно дороги, и институтом был проведен большой объем работ по проектированию и оценке экономической целесообразности дороги, включая и оценку затрат.

- 2.2.8 Представители всех стран выразили на встрече свои взгляды относительно того, что их дальнейшее экономическое благосостояние и процветание зависит от успешного инвестирования в новую и модернизированную инфраструктуру. Они твердо верят в то, что торговля, бизнес, промышленность, горнодобывающие отрасли и туризм не могут развиваться без улучшения автомобильного и железнодорожного сообщения. Все они пообещали всячески поддерживать консультантов Модуля Е.
- 2.2.9 Директора соответствующих проектных институтов в Бишкеке, Душанбе и Ташкенте в принципе готовы работать в качестве местных экспертов и субконсультантов на “Финроуд” и “Паркман”, а также предоставить соответствующих специалистов и помещения в зданиях их организаций. Представители компании “Паркман” согласились определить необходимые требования, расписания и распределения объемов работ для местных сотрудников; вопросы оплаты будут оговорены своевременно и произойдет подписание контрактов. Распределения объемов работ и рабочие программы приведены в Приложении С.

2.3 КОММЕНТАРИИ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ КОНСУЛЬТАНТОВ

- 2.3.1 В предложении консультантов “Финроуд” и “Паркман” предполагалось, что потребуется проведение большего числа поездок на объекты и работ по предварительной подготовке альтернатив, чем это необходимо сейчас. На первых стадиях первоначально предложенной программы основной упор делался на поездках на объекты различных экспертов, целью которых должна была стать оценка коридоров и определение оптимальных альтернатив.
- 2.3.2 Первоначальное предложение предусматривало больше времени на подобные поездки и меньше времени на работу с местными экспертами в проектных институтах. В первоначальном отчете предполагается сокращение продолжительности поездок на объекты для того, чтобы сконцентрироваться на составлении прогнозов интенсивности движения, социально-экономических, демографических и торговых исследованиях. Данные макроэкономические факторы являются составляющими фундаментального экономического анализа, который станет наиболее важным результатом данного Модуля проекта.
- 2.3.3 Существуют области, которые не были рассмотрены местными экспертами и институтами. В частности, местными специалистами не проводились прогнозы

роста транспортных потоков и торговли, и почти не проводились экономические оценки.

- 2.3.4 Наиболее вероятно, что самым лучшим источником наиболее свежих данных по данным вопросам является “Модель базы данных и прогнозирования региональных транспортных потоков”, разработанная компанией “W S Atkins” для проекта ТРАСЕКА. Данный исследовательский отчет предоставит наиболее важные базовые данные.
- 2.3.5 Компании “Финроуд” и “Паркман” намерены сделать критические заключения по результатам дорожных исследований, проведенных в трех странах соответствующими проектными институтами, и использовать те маршруты, которые были рекомендованы в качестве предпочтительных. Новые маршруты не будут ни предлагаться, ни рассматриваться. Поездки на объекты будут служить только для обоснования заключений по исследованиям и для оказания содействия в получении реалистичных данных о стандартных затратах, необходимых для проведения работ по строительству и реабилитации и являющихся базовыми данными для проведения экономического анализа.
- 2.3.6 Правительственные организации-получатели и ТАСИС ожидают, что данное исследование станет основанием для составления заявки на финансирование, направляемой в финансовые организации, в которой будут обоснованы расходы на проведение и переход к следующей стадии полного технико-экономического обоснования проекта.
- 2.3.7 Принимая во внимание ограниченный ресурс времени экспертов и ограниченные средства, выделенные для Модуля Е, в настоящее время предлагается, чтобы основная деятельность в рамках исследования концентрировалась на работе с местными экспертами. Сбор, переработка и критическая оценка существующих данных позволит сделать прогнозы, предшествующие экономическому анализу, на основании общих параметров предполагаемых затрат на проведение различных видов работ для каждого из автодорожных и железнодорожных коридоров.

2.4 ПРЕДПРИНЯТЫЕ ПОЕЗДКИ НА МЕСТА

(За период с августа по сентябрь 1997 года)

- 2.4.1 Господами Брором Кареллом, Тапио Раукола и Джоном Фоскеттом были осуществлены поездки в Бишкек и Ташкент, и Джон Фоскетт нанес визит в Душанбе. Они получили представление о моделях местного развития, коммерческой, торговой и сельскохозяйственной видах деятельности. Помимо этого было

изучено состояние стратегической сети дорог в долинах, типы и интенсивность движения по этим дорогам.

- 2.4.2 Джон Фоскетт проехал на машине из Ташкента через Худжант и Ура-Тюбе, через перевалы Шахристан и Анзоб для того, чтобы оценить состояние дороги и определить природу и объем необходимых восстановительных работ и реконструкции.
- 2.4.3 Дорога действительно находится в плохом состоянии, что связано с нехваткой средств и незначительными объемами работ по обслуживанию, проведенными за последнее время. Регулярные сходы лавин и тающий снег нанесли значительный урон дорожному полотну, и в некоторых местах дорога стала опасной. Движение существующих транспортных потоков по дороге сопряжено со значительными затруднениями и опасностью.
- 2.4.4 Практический опыт, полученный на дороге, позволил вести более всеохватывающие дискуссии с господами Мирзоевым и Юлдашевым относительно инженерных работ, которые необходимо провести при реконструкции дороги. Поездка также дала возможность лучше осознать необходимость строительства туннелей на Гиссарском хребте в обход Анзобского перевала.
- 2.4.5 Также выяснилось, что несмотря на то, что часть материалов находится недалеко от дороги и их легко добыть, поставки остальных материалов для проведения строительных работ будут представлять собой значительную проблему с точки зрения снабжения, поэтому сметы затрат на реализацию контрактов следует тщательно просчитывать. Другой проблемой является необходимость держать дорогу открытой для движения в течение реконструкции, хотя бы на определенное время, что будет представлять собой трудности, в особенности если потребуется, помимо укрепления полотна и укладки нового покрытия, уширение проезжей части для повышения ее пропускной способности.
- 2.4.6 Поездки на объекты дали возможность взглянуть изнутри на политику местных властей и работу правоохранительных органов. Власти считают, что введение специальных “налогов” и сборов с автомобилей, водителей и пассажиров является вполне законным способом получения доходов. Такая практика узаконена, милиция и автоинспекция не препятствуют ей, но она может стать препятствием в случае, если подряд на строительные работы будет оплачиваться за счет займа, который в свою очередь будет выплачиваться за счет сборов за пользование дорогой. В предварительном ТЭО будет рассмотрена возможность пользователей прямо или косвенно оплатить расходы на реконструкцию дороги.
- 2.4.7 Данная поездка показала, что дорога с севера на юг между основными городами страны является жизненно важной для Таджикистана, будучи единственной до-

рогой, ведущей к северным районам и сети дорог Шелкового пути, входящих в проект ТРАСЕКА.

2.5 СУЩЕСТВУЮЩИЕ ДАННЫЕ

2.5.1 ВВЕДЕНИЕ

Встречи и обсуждения, проведенные до сих пор, показывают, что был проведен большой объем работ по ТЭО и проектированию автодорожных и железнодорожных маршрутов в коридорах. Несмотря на то, что до сих пор было получено небольшое количество данных, ожидается, что после начала работы с местными экспертами и партнерами будет получено больше информации. Более того, суб-консультанты также начнут работу по сбору необходимых данных. Успех Модуля, принимая во внимание график работ экспертов и объем средств, выделенный для специалистов, жестко зависит от своевременно полученной информации. Из приведенного ниже списка необходимых данных была получена только незначительная их часть. Список полученных до сих пор документов приведен в Приложении В.

2.5.2 СТАТИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Объемы железнодорожных и автотранспортных потоков будут получены из существующих источников, в частности, из статистических данных, хранящихся в соответствующих проектных институтах и “Модели базы данных и прогнозирования региональных транспортных потоков”, разработанной компанией “W S Atkins”, копия которой была недавно получена.

Из предварительного изучения существующих данных и специальных подсчетов количества движения, проводимых на объектах, было сделано заключение о том, что данные, содержащиеся в отчете компании “W S Atkins”, соответствуют существующим уровням интенсивности движения.

2.5.3 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Эти данные по секторам экономики, вероятно, будут получены из соответствующих министерств трех стран. Тем не менее, неэффективные методы обобщения данных, сбора налогов, преобладание простых бартерных операций и операций на черном рынке не позволят нам получить достоверные данные о реальном уровне экономической активности.

2.5.4 ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ ДАННЫЕ

В соответствующих министерствах должны храниться данные переписей населения или другая аналогичная информация. Будет существовать большое коли-

чество источников информации, и при их обобщении на городском, региональном и национальном уровнях необходимы определенные допущения.

2.5.5 МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ – ТОРГОВЛЯ В РЕГИОНЕ

Данные о межгосударственной торговле будут сначала взяты из отчета компании “W S Atkins” (как и пар. 5.2). Данная информация будет более надежной, чем данные о предполагаемом внутреннем уровне экономической активности, потому что все страны региона тщательно следят за своими границами. Данные об объемах товарооборота и грузооборота должны иметься в соответствующих организациях.

2.5.6 СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

В настоящее время маловероятно, что туристические агентства ведут статистику и учет передвижения транспорта по стратегическим маршрутам, вызванного туризмом, развлечениями и спортом, и хотя возможно оценить текущий объем посетителей, трудно определить, куда они ездят и чем занимаются. Социологические данные о составе домохозяйств и модели поведения типичного домохозяйства, из которого можно вывести объем спроса на путешествия и поездки, возможно достать.

2.5.7 ГЕОТЕХНИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Она является жизненно важной для оценки целесообразности проекта с технической точки зрения и объемов затрат, так как горные цепи и хребты тектонически очень активны. Регулярные землетрясения вызывают обвалы, и подобные условия затрудняют использование маршрутов в качестве постоянных транспортных коридоров. Господин Эрметов (директор узбекского железнодорожного института) заявил, что институтом был проведен значительный объем исследований по геологическим аспектам выбора маршрутов коридоров.

2.5.8 ТОПОГРАФИЯ

Существующие карты, в основном, являются крупномасштабными, хотя представители узбекского железнодорожного института рассказывали о проделанной работе, используя карты масштабом 1:1000. Не было проведено никаких изысканий. При расчетах и работе с маршрутами прохождения коридоров будут использованы наиболее подробные из имеющихся карт. Будет также изучена возможность использования спутниковой картографии. В настоящее время наилучшими из имеющихся карт являются летные карты масштаба 1:500 000, со сплошными горизонталями в метрах и ограниченными данными о количестве населения.

2.5.9 ГИДРОЛОГИЯ И МЕТЕОРОЛОГИЯ

Данные аспекты также являются жизненно важными при технической оценке и составлении смет затрат, так как в настоящее время в зимнее время дороги на перевалах закрываются как минимум на четыре месяца, а затем весенние паводки, сели и наводнения наносят повреждения дорожному покрытию. Необходимо оценить масштабы данных явлений для того, чтобы разрабатывать дороги соответствующим образом. Мы предполагаем, что в соответствующих министерствах и возможно, у организаций, относящихся к Министерству обороны, существуют необходимые данные.

2.5.10 ИССЛЕДОВАНИЯ, ПРЕДПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫМИ ИНСТИТУТАМИ

О них говорили представители различных организаций, но до сих пор нами были получены только короткие отрывки. Мы надеемся, что когда-нибудь будут бесплатно опубликованы полные отчеты по данным исследованиям, чтобы мы смогли организовать их перевод. Затем местные эксперты и суб-консультанты смогут их оценить и попытаются обобщить и расширить содержащиеся в отчетах данные, связываясь при необходимости с сотрудниками “Финроуд” и “Паркман”.

2.5.11 СООРУЖЕНИЯ

Из встреч стало ясно, что проектные институты уверены в том, что они полностью знают состояние основных сооружений на дорогах. После того, как эта информация будет готова, можно будет сделать точные предположения относительно объемов затрат на реконструкцию, реабилитацию или улучшение.

2.5.12 ЦЕНЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО

Наилучшим источником достоверных и наиболее свежих данных о ценах на работы может служить реабилитация дороги “Бишкек-Ош”, проводимая в настоящее время турецкой компанией, получившей контракт после победы на тендере. Надеемся, что нам удастся достать смету расходов на проведение работ, который будет являться наиболее важным источником информации, дающим материал для составления текущих, реалистичных смет затрат на строительство.

3 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

3.1 ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ МЕТОДОЛОГИЯ

3.1.1 ВВЕДЕНИЕ

Общие принципы методологии аналогичны тем, которые приведены в первоначальном предположении за исключением изменения в задачах проекта, о чем говорится в главе 2.3. Большое внимание будет уделено взаимодействию между экспертами компаний “Финроуд” и “Паркман” и местными экспертами и сотрудниками организаций- партнеров для того, чтобы получить, вывести и дополнить основные данные о транспортных потоках и сделать реалистичные прогнозы. В отношении каждого из трех автодорожных и трех железнодорожных маршрутов будет проведена работа по следующему плану.

3.1.2 Краткие поездки по каждому из коридоров с тем, чтобы:

- i Уточнить и обосновать выбор маршрутов, сделанный проектными институтами.
- ii Определить “характеристики участков” и их протяженность, и определить необходимый инженерный метод проведения работ по реабилитации или разработке нового проекта. (см. параграф 3.1.3)
- iii Визуально оценить необходимость постройки новых сооружений или степень и метод реконструкции и реабилитации существующих сооружений.

Поездки на объекты будут осуществляться группой, куда войдут, по крайней мере, по одному из следующих специалистов: инженер по автодорогам, инженер по мостам, инженер по железным дорогам и экономист и инженер по дорожному движению.

3.1.3 РЕАБИЛИТАЦИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГ ВОПРОСЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Первоначальное внимание было уделено профилированию существующих коридоров на основании поездок на объекты.

Там, где это целесообразно, в затраты будет включена стоимость улучшения планировки дорог, в основном, спрямление резких поворотов и улучшение видимости. Топографические работы для некоторых участков будут предшествовать любому значительному изменению профиля существующей дороги.

Одна из задач будет заключаться в определении практичных и целесообразных инженерных и конструкторских методов как для строительства новых дорог, так и для реабилитации и реконструкции старых. Необходимо будет учитывать целый ряд элементов, используя опыт местных экспертов и сотрудников организаций-получателей для оптимального улучшения или проектирования каждого отдельного участка дороги. Для каждого участка будет установлен определенный "характер", на основании которого будет определяться необходимый объем ремонтных или проектных работ.

"Характер участка" может быть определен, например, как:

- a Низины/ равнины
- b Возвышенности/постепенный уклон
- c Гористая местность/крутые склоны

В число работ по обслуживанию или проектированию могут входить:

- i Замена поверхности
- ii Замена под-оснований/укрепление кромок
- iii Устройство дополнительных дренажных канав/кульвертов
- iv Нанесение разметки и установки дорожных знаков.

На участках категорий "b" и "c" в число работ по обслуживанию или проектированию могут входить:

- v Расширение дорожного полотна до полноценного дорожного полотна шириной 7,5 м с твердыми обочинами, высокой пропускной способностью и дренажными каналами.
- vi Обустройство поперечной дренажной системы для отведения весенних паводковых вод от дороги или под нее и под уязвимое под-основание путем обустройства каналов (см. пункт v) и кульвертов.
- vii Строительство противолавинных заграждений в опасных районах:
 - Разнообразные виды работ от укрепления склонов с помощью сетки и анкеров до устройства стен и галерей.
- viii Изготовление "L"-образных железобетонных элементов вдоль прилегающих к склонам внешних кромок дорожного полотна для стабилизации под-основания дороги, защиты кромок от эрозии и предотвращения осыпания (они также могут служить как основания для крепления ограждений.)

Целесообразность открытия мастерских по отливке железобетонных элементов (для п.viii) и их расположение также будут рассмотрены.

Дорога, новая или существующая, будет поделена на участки (разной длины), которым будут присвоены характеристики а, б или с. После этого будут выбраны необходимые меры восстановительного характера для существующих дорог или особенности проектирования для новых дорог.

3.1.4 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

В принципе, была рассмотрена возможность строительства предлагаемых новых железнодорожных веток в существующих дорожных коридорах; в отчете по ТЭО будет произведена оценка затрат и обсуждение практических проблем. Рассматриваемыми новыми железнодорожными коридорами являются те коридоры, которые уже были определены Кыргызским железнодорожным институтом как жизнеспособные; в качестве основного варианта рассматривалась дорога от Балыкчи в Ош и Кашгар.

Оценка затрат, необходимых для строительства железной дороги, будет принята в отношении трех коридоров на основании мировых величин затрат и суждений, сделанных после поездок на объекты. Профили дороги будут отбираться руководством организаций-получателей, при этом будут использованы самые строгие из имеющихся стандартов, призванных минимизировать протяженность туннелей, виадуков, насыпей, и соответственно, минимизировать затраты. Методология будет сходной с той, которая была описана выше для автодорог.

3.1.5 СООРУЖЕНИЯ

Будет сделана попытка оценить потребность в новых сооружениях для новых дорог. Тип сооружения, длина пролета, тип настила и т.п. будут оцениваться в соответствии со стандартами, и их себестоимость будет оцениваться по стандартному методу. Считается целесообразным с точки зрения затрат строить новый мост, рассчитанный на более высокую пропускную способность, чем предусмотрено прогнозами. Стандартные затраты можно достоверно определять на основании недавно завершенных работ. Затраты на существующие сооружения будут определяться на основании двух предположений: допущения того, что сооружение целостно технически и требует только восстановительных работ, и допущение того, что для сооружения требуется проведение полной реконструкции. Объем восстановительных работ и затраты на них будут определяться на основании простого внешнего осмотра как процент от затрат на полную реконструкцию. Стандартные величины затрат на километр дороги будут использованы для всех остальных сооружений. Они будут определяться на основании частоты этих сооружений для типов дорог а, б и с.

3.1.6 ПОЛУЧЕНИЕ ВЕЛИЧИН СТАНДАРТНЫХ ЗАТРАТ, СЕБЕСТОИМОСТИ И ОЦЕНКА ЗАТРАТ НА АВТОДОРОЖНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ

Себестоимость работ по реабилитации, восстановлению и инженерных работ любого рода, описанных в параграфе 3.1.3., п.п. i-viii, для каждого участка дороги будет определяться на основании текущих затрат и/или с учетом местных особенностей материалов, транспорта и рабочей силы. Для каждого дорожного коридора на основании соответствующих величин затрат на проведение работ по реабилитации или инженерному проектированию, умноженных на протяженность участков, будет определена сметная стоимость работ. Затем будут добавлены дополнительные расходы на возведение сооружений.

Полученные объемы затрат будут достаточно точными, и поэтому будут существовать возможность манипулировать ими для получения, если это потребуются, альтернативных стандартов или для разбиения работ на несколько фаз.

3.1.7 ОЦЕНКА И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

“Модель базы данных и прогнозирования региональных транспортных потоков” компании “WS Atkins”, разработанная для ТРАСЕКА, будет являться исходным пунктом. Данные, содержащиеся в ней, будут дополнены после изучения сотрудниками местных организаций статистической информации, накопленной проектными институтами и изучения готовых или не полностью завершенных исследований по дорожным коридорам.

Первоначальная оценка консультантами существующих данных и транспортных потоков в коридорах дает основания полагать, что данные, содержащиеся в отчете компании WS Atkins могут служить в качестве достоверного основания для экономической оценки.

Вероятно, что потребуется некоторая интерполяция (и, возможно, учет дополнительных факторов роста) на основании опыта других стран и особенностей, которые могут быть получены после обработки национальных экономических данных. На основании экономических и макроэкономических предположений могут быть рассчитаны сценарии быстрого, умеренного и медленного экономического роста.

3.1.8 МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ОЦЕНКИ

Для использования достоверных параметров в экономическом анализе возникнет необходимость в интерпретации факторов на основе опыта, полученного в

похожих странах мира. Нет никаких сомнений в том, что в соответствующих условиях все три страны, принимая во внимание их ресурсный и человеческий потенциал, могут добиться значительных темпов экономического роста. На основании того, каким образом регулируется национальная экономика каждой из стран, и того, каким образом идет процесс разгосударствления промышленности, коммунальных служб, и банковской сферы, будут приняты во внимание различные сценарии развития событий.

Для оценки колебаний величин экономического развития будут использованы демографические и социальные данные. Очевидно, что расширение сфер развлечения, спорта и туризма напрямую зависит от ситуации внутри страны, политической ситуации, способов управления экономикой и взглядов находящихся у власти. Будут разработаны соответствующие сценарии роста транспортных потоков и экономического роста для трех вариантов: быстрого, умеренного и медленного роста.

3.1.9 ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ОТДЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И АВТОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ

Затраты на эксплуатацию автомобилей и поездов и величина ценности времени будут взяты из других исследований.

Транспортные, пассажирские и грузовые потоки будут распределены по дорогам на основании исследования "WS Atkins", которое содержало элемент распределения потоков по нескольким маршрутам, но предполагаемая интенсивность движения может быть выше или ниже реальной, в зависимости от полученных дополнительных данных и макроэкономических оценок. Для каждого автодорожного и каждого железнодорожного коридора будут рассчитаны экономические ставки рентабельности каждого сценария. Данная работа станет одним из наиболее важных результатов данного Модуля.

3.1.10 ОЦЕНКА АЛЬТЕРНАТИВ

Принцип отбора будет заключаться в том, чтобы использовать уже исследованные и выбранные проектными институтами варианты, и в связи с этим с точки зрения маршрутов прохождения коридоров альтернатив не будет. Вместе с тем могут существовать альтернативные методы ведения строительных или восстановительных работ в рамках проектов, для которых будут характерны различные объемы затрат и экономические ставки рентабельности. Улучшение стандарта магистрали после реабилитации и строительство новых дорог приведут к увеличению скорости движения, и соответственно, принесет больше прибылей. Тем не менее, финансовое обоснование дополнительных расходов будет приведено в анализе.

3.1.11 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

После каждой стадии анализа будут сделаны следующие виды заключений: комментарии относительно предпочтительных методов ведения строительных работ, или, например, надежность определенных стандартных затрат и те практические проблемы, которые предстоит преодолеть. После проведения экономического анализа будут сделаны выводы о перспективах возможного экономического развития стран, а также то, возможно ли обосновать тот объем инвестиций, который предполагается вложить в развитие транспортных коридоров. Будут также сделаны заключения относительно результатов экономического анализа, сделанного для каждого коридора. Для каждой альтернативы будут рассчитаны величины чистой дисконтированной стоимости проекта и коэффициенты отношения чистой дисконтированной стоимости к общему объему затрат для того. Чтобы показать наиболее экономически целесообразные сценарии.

Будет также предпринята попытка учесть нематериальные преимущества, которые принесет реализация каждого проекта.

3.1.12 РЕКОМЕНДАЦИИ

Для каждого из трех автодорожных и железнодорожных проектов будут даны рекомендации, основанные на результатах данного исследования. Они будут содержать в себе взгляды консультантов на жизнеспособность проекта и на то, следует ли переходить к реализации следующей его стадии. Рекомендации могут включать в себя предложения о разбиении работ на несколько фаз или о начале работ на некоторых участках ранее, чем планировалось.

3.1.13 ОТЧЕТЫ

В соответствии с Техническим заданием будут подготовлены промежуточный и заключительный отчеты.

3.2 ПРОГРАММА И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ

3.2.1 РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТ

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТ СОТРУДНИКОВ

Деятельность	Специалисты, занятые в проекте (число рабочих дней)							
	МП	ДП	ТЭ	ИЖД	ИД	ИС	Эк	Итого
1. Поездки на объекты в коридоры				15	15			30
2. Демографический, социальный и макроэкономический обзор	3	7					12	22
3. Анализ воздействия на транспортный сектор	3		6				4	13
АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ								
4. Прогнозы транспортных потоков	3	6	15					24
5. Технический обзор и оценка затрат	4				17	13		34
6. Экономический анализ проектов	4		15					19
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ								
7. Прогнозы пассажирских и грузовых потоков	3	7	10				4	24
8. Технический обзор и оценка затрат	4			15		13		32
9. Экономический анализ проектов	4		15	12				31
10. Заключительные отчеты	12		9	5	5	4		35
Итого	40	20	70	47	37	30	20	264

Пояснения

МП:	Менеджер проекта
ДП:	Демограф-плановик
ТЭ:	Транспортный экономист
ИЖД:	Инженер по железным дорогам
ИД:	Инженер по автодорогам
ИС:	Инженер по сооружениям
Эк:	Экономист

3.2.2 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСОВ

Специальность	Аббревиатура	Имя	Время (дней)
Менеджер проекта модуля	МП	Кен Дейвис	40
Демограф / плановик	ДП	Линда Торн	20
Транспортный экономист	ТЭ	Майк Эванс	70
Инженер по железным дорогам	ИЖД	Джон Мэннинг	47
Инженер по дорогам	ИД	Джон Фоскетт	37
Инженер по сооружениям	ИС	Тревор Дженкинс	30
Экономист	Э	Шила Фарелл	20
		ИТОГО	264

ВРЕМЯ РАБОТЫ СОТРУДНИКОВ В СТРАНАХ ТРАСЕКА

Время работы в странах ТРАСЕКА (дней)	Специалисты, работающие в рамках проекта					
	МП	ДП	ТЕ	ИЖД	ИД	Э
	35	15	15 (если потреб.)	30	27	15

3.2.3 ТАБЛИЦА Е1 : ОБЩИЙ ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ ПО МОДУЛЮ Е (ВКЛЮЧАЯ ПЛАН НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД)

Название модуля: ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ТЭО		Номер проекта: TN REG 9601			Страны: ЮЖНЫЕ РЕСПУБЛИКИ СНГ И ГРУЗИЯ								
Период планирования: 8/1997 – 5/1998		Подготовлено: 19.9.97			Консультант из ЕС: Финроуд/Паркман								
Задача модуля: Предварительное ТЭО и экономическая оценка шести основных проектов по строительству 3 дорожных и 3 ж/д коридоров, входящих в сеть дорог ТРАСЕКА или связанных с ней.													
№ задания	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ									ВКЛАД		РЕЙСЫ (1)
		1997			1998					ПЕРСОНАЛ (недель)		ОБОРУДОВАНИЕ	
		Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Консультант из ЕС	Суб-консультант		
1	Посещение объектов	XX	XX				XX	XX		4.2		Нет	4
2	Демографическая/экономическая/социальная оценка		XXX				XXX			4.4	10		3
3	Воздействие на транспортный сектор			XX		XX				2.6	4		1
4	ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ Прогнозы интенсивности движения			XX	XX	XX				4.8	7		
5	Техническое рассмотрение и оценка затрат		XX	XX						6.8	10		2
6	Экономический анализ проектов					XX	XXX			3.8	4		
7	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ Прогнозы пассажиро- и грузооборота			XX	XX					4.8	7		
8	Техническое рассмотрение и оценка затрат		X	XXX						6.4	10		2
9	Экономический анализ проектов					XX	XXX			6.2	4		
	Заключительные отчеты							XX	XX	7.0			
ИТОГО										51 неделя	Макс. 56 недель		12

Замечания (1) Дорога туда и обратно из-за границы в страны модуля, но не включая поездки между странами-участницами

- (2) 1 неделя = 5 дней
- (3) В сентябре была произведена поездка на 10 дней на объект (коридор Ташкент-Душанбе)
- (4) Вклад субподрядчика максимальный

3.2.4..... ТАБЛИЦА Е2: ОБЩИЙ ПЛАН ПОЛУЧЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ РАБОТ ПО МОДУЛЮ Е

Название модуля: ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ТЭО	Номер проекта: TN REG 9601	Страны: ЮЖНЫЕ РЕСПУБЛИКИ СНГ И ГРУЗИЯ
Период планирования: 8/1997 – 5/1998	Подготовлено: 19.9.97	Консультант из ЕС: Финроуд/Паркман
РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТ	ОБЪЕКТИВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РЕЗУЛЬТАТОВ	ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
Существующие исследования, предпочтительные коридоры. Техническое рассмотрение	Планы, карты, чертежи	Проектные институты и сотрудники местных организаций отвечают за предоставление копий их исследований и данных консультантам. Существующие данные могут быть неполными или вообще отсутствовать. Исследования могут быть недостаточно подробными. Карты могут быть неподходящими для проведения расчетов и их улучшение может оказаться слишком дорогостоящим.
Оценки затрат для различных вариантов	Цифры и интервалы	Они могут быть основаны на текущих ценах и выведены после работы с сотрудниками местных организаций. Некоторая информация может быть удержана.
Демографическая / экономическая / социальная оценка и воздействие на транспортный сектор.	Предполагаемый рост; прогноз роста ВВП, экономического рента; данные о росте населения и промышленного производства.	Прогнозы могут основываться на предположениях в отношении политической стабильности и экономической и социальной политики государств региона. Данные предположения могут оказаться неактуальными.
Прогнозы интенсивности движения и пассажирооборота Прогнозы грузооборота	Данные/сетевые графики	Результат будет зависеть от работы "W.S. Atkins", макроэкономической оценки и сотрудничества с местными специалистами. Интервал, в котором находится результат, может быть очень большим.
Экономический анализ дорожных и железнодорожных проектов	Ставка окупаемости проектов и/или Чистая дисконтированная стоимость и коэфф. отношения ЧДС к объему затрат	Все прогнозы будут основаны на суждениях местных партнеров.

Согласовано с: 1) Конечным получателем 2) Группой по мониторингу

3.3 ОГРАНИЧЕНИЯ, РИСКИ И ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ

- 3.3.1 На встречах, проведенных в трех странах, был сделан упор на важность политической стабильности в приграничных регионах, соглашений о свободном транзитном переезде и ускорении процедуры пересечения границы, упомянутых в качестве “Предположений” в Главе 3, пар. 3.1.1 Технического задания. Очевидно, что без достижения этих факторов невозможна реализация проекта и любое другое инфраструктурное развитие.
- 3.3.2 Успешное окончание Модуля Е будет зависеть от полного и бесплатного предоставления информации, данных и результатов предыдущих работ субконсультантов, которыми являются проектные институты.
- 3.3.3 Стандарт имеющихся карт снизит точность оценки необходимых затрат и качество презентаций (в частности, если потребуется уменьшения масштаба крупномасштабных карт). Но данный аспект, однако, не должен оказывать решающего влияния на экономическую оценку.
- 3.3.4 Погодные условия и слишком поздно начавшийся проект неизбежно ограничат число поездок на дорожные и железнодорожные коридоры.

Приложение А

Протокол заседания первой координационной встречи ТРАСЕКА, прошедшей в понедельник 8 сентября 1997 года

ПОРЯДОК ВЫСТУПЛЕНИЙ

10-00 Вводная часть

Вице-премьер Юнусов	Кабинет министров Узбекистана
Министр Эрметов	Узбек Темир Йуллари
Г. Ли	Посол КНР в Республике Узбекистан
С.Закиров	Заведующий секцией транспорта и коммуникаций, Аппарат Премьер- министра Кыргызской Республики
М. Симс	Координатор ТРАСЕКА в Центральной Азии

10-40 Рабочие дискуссии

Госп. Зухуров Представитель ООН

АзБР, ЕБРР и ВБ попросили предоставить инструкции по результатам исследований, которые они сочли важными для решения вопроса о возможном их участии в финансировании улучшения коммуникаций.

госп. Исмаилов	Узбек Темир Йуллари
госп. В.Агзамов	Узавтойул
госп. Исаков	Кыргызское государственное управление железной дороги Балыкчи- Кочкор- Каракече
госп. Алибегашвили	Кыргыздортранспроект
госп. Б.Карелл	Директор группы консультантов проекта ТРАСЕКА

12-00 Заключительные заявления и выводы

Протоколы конференции должны быть подготовлены координатором и руководителем группы консультантов ТРАСЕКА и розданы участникам в течение следующих дней, и должны содержать для утверждения:

- сведения о предыдущих или ведущихся работ, которые должны быть учтены ТРАСЕКА в ходе проведения исследования
- инструкции для консультантов по толкованию технического задания
- ориентиры по любым промежуточным результатам, полученным в ходе исследования, потребность в проведении заключительной встречи по окончании исследования
- назначение связующих лиц в Кыргызстане и Узбекистане для осуществления систематических и регулярных рабочих контактов.

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЙ

Участники:

Н. Эрметов, председатель “Узбек Темир Йуллари” государственной акционерной железнодорожной компании

Г. Ли, Посол Китайской народной Республики в Республике Узбекистан

С. Закиров, Заведующий секцией транспорта и коммуникаций, Аппарат Премьер- министра Кыргызской Республики

Л. Алибегашвили, директор НИИ “Кыргыздортранспроект”

М. Исаков, директор Госдирекции по строительству железнодорожной линии Балыкчи-Кочкор-Каракече, Кыргызстан

Госп. Зухуров, представитель делегации ООН, г. Ташкент

В.Агзамов, представитель рабочей группа ТРАСЕКА, инспектор “Узавтойул”

Х. Измаилов, директор “Ташжелдорпроект”, Узбекистан Темир Йуллари

Н. Эркинов, заместитель начальника отдела по внешним связям, Узбекистан Темир Йуллари

М. Симс, координатор ТРАСЕКА в Центральной Азии

А. Камалов, помощник координатора ТРАСЕКА в Центральной Азии

Ф. Делнери, резидентный представитель ЕБРР в Узбекистане

С. Гарелл, Группа транспорта и коммуникаций ЕБРР

А. Ли, главный аналитик по транспорту и связи, Азиатский Банк Развития

Р. Суин, менеджер железнодорожного проекта, Азиатский Банк Развития

Б. Садриддинов, директор координационного бюро ТАСИС в Узбекистане

Б.Карелл, директор проекта, “Финроуд”

Д.Фоскетт, инженер проекта, “Паркман”

Присутствовали также другие заинтересованные эксперты и академики.

Протокол встречи

Презентации были сделаны следующими лицами:

Госп. Эрметов, директор Узбекской железной дороги, представил краткий обзор работы и стратегических планов Узбекской железной дороги, за которым последовали подробности о сложности и преимуществах вариантов дороги в Кашгар. Узбекские эксперты, в частности, в своем исследовании рассмотрели геологические аспекты. Они считают, что преимуществами обладает так называемый "Вариант А" (Новая дорога на восток от г. Ош).

Госп. Закиров, Заведующий секцией транспорта и коммуникаций, Аппарат Премьер-министра Кыргызской Республики, подчеркнул важность предлагаемых дорог для Кыргызстана и интересы Президента Кыргызской Республики в их реализации. Гражданское согласие в Кыргызской Республике является предпочтительным для реализации "Варианта С" (новые дороги на северо-восток от г.Ош), включая и ветку на север, в г. Балыкчы.

Госп. Симс, координатор проекта ТАСИС ТРАСЕКА, рассмотрел результаты проектных и строительных работ, сделанных до сих пор, и важность проекта ТРАСЕКА в продвижении реализации обсуждаемых проектов по улучшению транспортных коридоров.

Более подробные презентации достигнутого до сих пор и основные направления деятельности на будущее были сделаны:

Г-ном Зухуровым, ООН, по транзитным соглашениям.

Г-ном Суином, Азиатский Банк Развития, от имени МФО выразил интерес в данной концепции, который вписывается в планы АЗБР по продвижению региональных проектов. Критерии для инвестирования в подобные проекты хорошо известны консультантам.

Г-ном Агзамовым, Узавтойул, до сих пор проведенные работы по дорогам.

Г-ном Алибегашвили, Кыргыздортранспроект, различные варианты, изученные в Кыргызстане, исследование, проводимое его институтом в отношении дороги Бишкек-Торугарт для Исламского Банка Развития, а также проект АЗБР по реабилитации дороги "Бишкек-Ош", значительно продвинувшийся к настоящему моменту .

Г-ном Измаиловым, Ташжелдорпроект, который рассказал об изучении его институтом трех возможных вариантов прохождения коридора.

Г-ном Кареллом, Финроуд, который в качестве руководителя проекта принял вызов и задействовал всю свою команду для того, чтобы наилучшим образом сделать анализ преимуществ и недостатков соответствующих вариантов. До сих пор проведенная техническая работа была достаточно сложной, и сейчас необходимо изучить социально-экономические аспекты проекта.

Консультантам проекта "Финроуд" были переданы результаты проделанной до сих пор работы, а также были запланированы встречи с директорами местных проектных институтов, сотрудничество с которыми окажется очень полезным для проекта:

Проектный институт "Узавтойул"

"Ташжелдорпроект"

"Кыргыздортранспроект"

Было внесено предложение о том, чтобы руководитель проекта проводил регулярные встречи со следующими лицами, обсуждая достижения и трудности:

Госп. Исаков, Госдирекция железнодорожной Север-Юг

Госп. Измаилов, Директор "Ташжелдорпроект"

Госп. Агзамов, Узавтойул

Насколько это возможно, на встречах также будет присутствовать Госп. Симс, Руководитель координационного бюро ТРАСЕКА.

В заключение Госп. Симс предложил организовать подобную конференцию после подготовки проекта заключительного отчета.

Приложение В

Список полученных документов и отчетов

Приложение В

1. Техническое задание, составленное Кыргызстаном, переданное Президентом А.Акаевым Ж.Сантеру. Оно также является первоначальным планом вариантов, предложенных Кыргызстаном.
2. Общая информация и определение технико-экономического обоснования для железнодорожных путей, Казгидротранспроект.
3. Соглашение между Узбекистаном и Кыргызстаном о предпочтительности наличия путей сообщения и планировании.
4. Конференция ООН, Ташкент/Ош 25/27 апреля ... Отчет... Общая информация... Информация о конференции.
5. Выдержки из предварительного исследования Гипротрансом автодорожных и железнодорожных путей- **включая карту предпочтительного прохождения коридоров.**
6. Протокол между Кыргызстаном и КНР о функционировании пограничного поста на дороге Ош-Иркештан, 21-23 мая.
7. Предварительные прогнозы спроса, Аткинс, сентябрь 1997 года (дополнение к документу 14)
8. Отчет о транспортном секторе Кыргызской Республики, ТАСИС, январь 1997 года.
9. Ссылка на горнодобывающий проект ТАСИС в Кыргызстане.
10. Душанбе- Ташкент: обобщенная смета расходов на строительство туннелей и улучшение дорог на Гиссарском хребте.
11. Второй проект по реабилитации дороги "Бишкек-Ош" (АзБР ТА2760-KGZ), Кыргызская Республика: характеристика транспортного сектора, оценка социального воздействия, исследования окружающей среды, Фаза 1.
12. "Экономист интеллидженс юнит", 4-ый квартал 1996 г., Кыргызская Республика.
13. Исследование по стоимости и финансированию пользования дорогами: Кокс Консалт ГмбХ, июнь 1997 г.
14. ТРАСЕКА: Модель базы данных и прогнозирования региональных транспортных потоков, промежуточный отчет II, В.С.Аткинс, март 1997 г.
15. Различные планы и карты.

Приложение С

Предлагаемые соглашения с местными суб-консультантами (показывающие распределение объемов работ и рабочие программы)

Кратковременное использование местных экспертов

МОДУЛЬ Е

Рабочая программа

	Количество дней					Всего
	Инженеры по железным дорогам	Инженеры по дорогам	Инженеры по сооружениям	Экономисты	Плановики	
Кыргызстан	40	50	15	22	5	132
Узбекистан	20	5	5	38	5	73
Таджикистан	0	35	15	18	5	73
ИТОГО	60	90	35	78	15	278

Работа, которая будет поручена местным временным экспертам, будет зависеть от характера и качества существующей информации и потребности в их услугах. Приведенные цифры представляют максимальный объем работ, который будет поручен местным экспертам.

Фактический объем работ должен быть распределен консультантами согласно потребностям; местные суб-консультанты должны представить графики работ, показывающее отработанное количество дней.

**ТРАСЕКА МОДУЛЬ Е
СОГЛАШЕНИЯ С МЕСТНЫМИ СУБ-КОНСУЛЬТАНТАМИ : КЫРГЫЗСТАН**

Господин Л.М. Алибегашвили, директор НИИ "Кыргыздортранспроект"

ПРОЕКТЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ РАССМОТРЕНИЮ:

Автодорожные коридоры:
Балыкчи (Иссык-Куль)- Нарын- Кашгар
Ош- Сары-Таш- Кашгар

Железнодорожные коридоры
Бишкек- Ош- Кашгар
Балыкчи- Нарын- Кашгар

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

СБОР СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ИНФОРМАЦИИ И ДИСКУССИИ С СОТРУДНИКАМИ КОМПАНИИ "ПАРКМАН"

			Человеческие ресурсы	
			Количество дней	Дата предоставления
A. СУЩЕСТВУЮЩИЕ УСЛОВИЯ				
1) Геометрия	<u>Автодороги</u> -Ширина дорог -Видимость -Профиль -Топография -Гидрология -Климат	<u>Железные дороги</u> -Профиль -Топография -категории -железнодорожное полотно -Под-основание -Информация о сооружениях	50	Конец ноября 1997 г.
2) ДВИЖЕНИЕ	-Существующие потоки автотранспорта, поездов, пассажиров -Подсчет количества движения по категориям (тяжелые автомобили) -Прогнозы: автомобили, поезда, грузооборот		35	Декабрь 1997 г.
3) Демографические данные	-Население основных городов (свыше 50 тыс. жителей) -Прогнозы роста		5	Конец ноября 1997 г.
4) Основные ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	-ВАЛОВОЙ внутренний продукт -Оборот различных секторов рынка -Матрицы товардвижения и торговых потоков		10	
5) Горнодобывающая промышленность	-Ведущиеся работы -Потенциальные работы		5	Январь 1998 г.
B. ПРЕДПРИНЯТЫЕ ТЭО				
1. Рассматриваемые маршруты			27	Январь 1998 г.
2. Стандарты				
3. Затраты				
4. Экономическая оценка - сметы проектов; ставка рентабельности проектов				
5. Сравнение альтернатив/ предпочтительные маршруты				
ИТОГО			132	

Это предложение заменяет более ранний вариант проекта.

**ТРАСЕКА МОДУЛЬ Е
СОГЛАШЕНИЯ С МЕСТНЫМИ СУБ-КОНСУЛЬТАНТАМИ : УЗБЕКИСТАН**

**ДОКТОР КАХРАМАН ЗУХУРОВ, ДИРЕКТОР Межтехнологического центра
ГОСП. ХАЛМУРАТ ИЗМАЙЛОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР проектного
института "Ташжелдорпроект"**

ПРОЕКТЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ РАССМОТРЕНИЮ:

Автодорожный коридор:
Ташкент-Душанбе

Железнодорожный коридор:
Узбекистанская железная дорога через Ферганскую долину в Ош, Кыргызстан
(и далее в Кашгар, КНР)

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**СБОР СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ИНФОРМАЦИИ И ДИСКУССИИ С
СОТРУДНИКАМИ КОМПАНИИ "ПАРКМАН"**

			Человеческие ресурсы	
			Количество дней	Дата предоставления
A. СУЩЕСТВУЮЩИЕ УСЛОВИЯ				
1) Геометрия	<u>Автодороги</u> –Ширина дорог –Видимость –Профиль –Топография –Гидрология –Климат	<u>Железные дороги</u> –Профиль –Топография –категории –железнодорожное полотно –Под-основание –Информация о сооружениях	15	Конец ноября 1997 г.
2) ДВИЖЕНИЕ	–Существующие потоки автотранспорта, поездов, пассажиров –Подсчет количества движения по категориям (тяжелые автомобили) –Прогнозы: автомобили, поезда, грузооборот		10	Декабрь 1997 г.
3) –Демографические данные	–Население основных городов (свыше 50 тыс. жителей) –Прогнозы роста		5	Конец ноября 1997 г.
4) Основные ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	–ВАЛОВОЙ внутренний продукт –Оборот различных секторов рынка –Матрицы товародвижения и торговых потоков		19	
5) Горнодобывающая промышленность	–Ведущие работы –Потенциальные работы		5	Январь 1998 г.
B. ПРЕДПРИНЯТЫЕ ТЭО				
1. Рассматриваемые маршруты			19	Январь 1998 г.
2. Стандарты				
3. Затраты				
4. Экономическая оценка - сметы проектов; ставка рентабельности проектов				
5. Сравнение альтернатив/ предпочтительные маршруты				
ИТОГО			73	

**ТРАСЕКА МОДУЛЬ Е
СОГЛАШЕНИЯ С МЕСТНЫМИ СУБ-КОНСУЛЬТАНТАМИ : ТАДЖИКИСТАН**

Господин Тимур Мирзоев, директор "Таджикгипротранстрой"

ПРОЕКТ, ПОДЛЕЖАЩИЙ РАССМОТРЕНИЮ:

Автодорожный коридор:
Душанбе-Ташкент

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

СБОР СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ИНФОРМАЦИИ И ДИСКУССИИ С СОТРУДНИКАМИ КОМПАНИИ "ПАРКМАН"

		Человеческие ресурсы	
		Количество дней	Дата предоставления
A. <u>СУЩЕСТВУЮЩИЕ УСЛОВИЯ</u>			
1)	<u>Автодороги</u> Геометрия -Ширина дорог - -Видимость -Профиль -Топография -Гидрология -Климат	25	Конец ноября 1997 г.
2)	ДВИЖЕНИЕ -Существующие потоки автотранспорта, поездов, пассажиров -Подсчет количества движения по категориям (тяжелые автомобили) -Прогнозы: автомобили, поезда, грузооборот	20	Декабрь 1997 г
3)	Демографические данные -Население основных городов (свыше 50 тыс. жителей) -Прогнозы роста	5	Конец ноября 1997 г.
4)	Основные ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ -ВАЛОВОЙ внутренний продукт -Оборот различных секторов рынка -Матрицы товардвижения и торговых потоков	9	
5)	Горнодобывающая промышленность -Ведущиеся работы -Потенциальные работы	5	Январь 1998 г.
B. <u>ПРЕДПРИНЯТЫЕ ТЭО</u>			
1.	Рассматриваемые маршруты	14	Январь 1998 г.
2.	Стандарты		
3.	Затраты		
4.	Экономическая оценка - сметы проектов; ставка рентабельности проектов		
5.	Сравнение альтернатив/ предпочтительные маршруты		
ИТОГО		73	