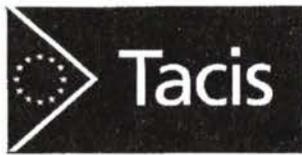




**Название проекта: Техническая Помощь
Южным Республикам СНГ и Грузии -
ТРАСЕКА : Эксплуатация дорог. Проект
№. TNREG 9601**

**Первоначальный Отчет
Модуль Полевое Управление**

**Дата представления
30 сентября 1997 года**



**Техническая помощь Южным Республикам СНГ и Грузии
- ТРАСЕКА**

СЕКТОР ТРАНСПОРТА И ТОРГОВЛИ

Первоначальный отчет

Модуль Полевое Управление

Проект No. TNREG 9601, Эксплуатация дорог

Сентябрь 1997

**Финнроуд Оу
Лимитед
Хельсинки
Финляндия**

совместно с

**Паркман
Эллесмер Порт
О.К.**

**Роутон Инт.
Саутгемптон
О.К.**

и

**Феникс
Вейжен
Дания**

1 СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ

МОДУЛЬ ПОЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОМ

НА ОБЛОЖКЕ ОТЧЕТА

Название проекта	:	ТРАСЕКА: Эксплуатация дорог
Номер проекта	:	TNREG 9601
Страна	:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан

	Местный исполнитель проекта	Консультант ЕС
--	-----------------------------	----------------

Название	:	Дорожный Директорат Армении	Финнроуд Оу
Адрес	:	375040, Армения, г.Ереван, ул. Ачарян 54	Опастинсилта 12 А, 00520 Хельсинки, Финляндия
No. тел.	:	+3742-582 712	+358-9-154 5690
No. факса	:	+3742-151 830	+358-9-154 5692
No. телекса	:		
E - mail	:		matti.Mannonen tieh.fi
Представитель	:	Николай Еларян, Директор	Матти Маннонен
Подписи	:		

Название	:	Азеравтоел	Финнроуд Оу
Адрес	:	Азербайджан, Баку, 370010, ул. Хаджихекова 72 А.	
No. тел.	:	+994-12-933 536	
No. факса	:	+994-12-985 586	
No. телекса	:		
E - mail	:		
Представитель	:	Хасанов С.А., Вице-Президент	
Подписи	:		

2 СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ

МОДУЛЬ ПОЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОМ

Местный исполнитель проекта		Консультант ЕС
Название	: Государственный Концерн Автомобильных Дорог «САКАВТОГСА»	Финнроуд Оу
Адрес	: Грузия, 380060, г.Тбилиси, ул. Гагарина, 29	
No. тел.	: +995-32-376 601	
No. факса	: +995-32-342 618	
No. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Тамаз А. Шилакадзе, Вице-Председатель	
Подписи	:	
Название	: Министерство Транспорта и Связи, Департамент Дорог	Финнроуд Оу
Адрес	: Казахстан, 480091, г.Алматы, ул. Гоголя 86	
No. тел.	: +7-3282-323 669	
No. факса	: +7-3272-322 679	
No. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Аркадий И. Тараненко, Председатель Правления инвестиционных проектов	
Подписи	:	
Название	: Министерство Транспорта и Связи	Финнроуд Оу
Адрес	: Кыргызстан, 720017, г.Бишкек, ул. Исанова, 42	
No. тел.	: +996-3312-253 054	
No. факса	: +996-3312-245 611	
No. телекса	: 213667 ?	
E - mail	:	
Представитель	: Р.В.Рахматуллин, Начальник Департамента Дорог	
Подписи	:	

3 СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ

МОДУЛЬ ПОЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОМ

Местный исполнитель проекта		Консультант ЕС
Название	: Дирекция Кыргызской железной дороги	Финнроуд Оу
Адрес	: Кыргызстан, г.Бишкек, ул. Л.Толстого 83	
№. тел.	: +996-3312-254-627	
№. факса	:	
№. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Зейнулла Таласбаев, Главный инженер	
Подписи	:	
Название	: Министерство Развития Инфраструктуры, Департамент Дорог	Финнроуд Оу
Адрес	: Монголия, 210628, г.Улаанбаатар, Проспект Чингиз Хана	
№. тел.	: +976-1-325 426	
№. факса	:	
№. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Сод Очирбат, Первый Заместитель Директора	
Подписи	:	
Название	: Таджикгипротрансстрой	Финнроуд Оу
Адрес	: Таджикистан, 734042, г.Душанбе, ул. Айни, 14	
№. тел.	: +7-3772-212 020; 215 380	
№. факса	: +7-3772-212 020	
№. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Тимур Д. Мирзоев, Директор	
Подписи	:	

4 СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ

МОДУЛЬ ПОЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОМ

Местный исполнитель проекта		Консультант ЕС	
Название	: Туркменеллари	Финнроуд Оу	
Адрес	: 1 км автомобильной дороги Повриз, Туркменистан		
№. тел.	: +993-12-245 487; +3632-245 487		
№. факса	: +993-12-255 378; 511 678		
№. телекса	:		
E - mail	:		
Представитель	: Владимир Володин, Главный специалист		
Подписи	:		
Название	: Национальная Дорожная Администрация «УЗАВТОЕЛ»	Финнроуд Оу	
Адрес	: Узбекистан, 700000, Ташкент, ул.Пушкина 68 а		
№. тел.	: +7-3712-682 526; 361 582		
№. факса	: +7-3712-682 531		
№. телекса	:		
E - mail	:		
Представитель	: Вохид Нормаматович Азамов, Директор		
Подписи	:		
Дата отчета:	30 сентября 1997 года		
За период:	24 июля - 30 сентября 1997 года		
Исполнитель:	Брор Карелл, Директор проекта		
Команда М & Е ЕС	(фамилия)_	(подпись)	(дата)
Делегация ЕС	(фамилия)_	(подпись)	(дата)
Бюро ТАСИС	(фамилия)_	(подпись)	(дата)

СОДЕРЖАНИЕ

1.	Резюме	1
2.	Анализ Проекта	3
2.1	Начало проекта	3
2.1.1	Проект как единое целое	3
2.1.2	Модуль Полевое Управление проектом	4
2.2	Основные проблемы и недостатки	4
2.3	Местный исполнитель проекта	6
2.4	Целевые группы	7
3.	Планирование проекта	7
3.1	Связь с другими проектами	7
3.2	Задачи проекта	8
3.3	Подход к выполнению проекта	9
3.4	Планирование работ на весь период проекта Сроки выполнения проекта	9
3.5	Трудности, риски и предположения	10
3.6	Планы на следующий отчетный период	
3.7	Укомплектование персоналом	11
3.8	Офисное оборудование	11
3.9	Встречи в период Первоначального отчета Таблицы 1:4; 1:5 и 1:6 Приложения 1 - 3	12

Название проекта:	Техническая помощь южным республикам стран СНГ и Грузии – ТРАСЕКА: Эксплуатация дорог
Номер проекта:	TNREG 9601
Страны:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан

Общие задачи проекта:

- определение имеющегося сырья для дорожного строительства и смесей для покрытий с целью снижения расходов на строительство, обслуживание и эксплуатацию транспорта
- сокращение ограничений в зимний период и улучшение безопасности дороги через совершенствование системы зимнего обслуживания
- оказание содействия в реорганизации транспортного сектора в Азербайджане и подготовке соответствующего плана по обслуживанию дорог
- проведение дальнейшего обучения и внесение дополнительных данных в существующую систему PMS и добавление Системы по Управлению Мостоми, что даст возможность дорожным администрациям использовать ограниченные средства на обслуживание дорог наиболее экономичным образом.
- определение осуществимого, с экономической точки зрения, маршрута для железной и автомобильной дороги из Узбекистана через Кыргызстан в Кашгар в Китае.
- привлечение партнеров и организаций реципиентов, которые принимают на себя обязательства выполнить предстоящие рекомендации
- привлечение иностранных инвесторов, проявляющих интерес к инвестированию дорожного строительства и отраслей, относящихся к дорожному обслуживанию.

Задачи Модуля Полевого Управления проектом:

Задачей Модуля Полевого Управления проектом является содействие успешному завершению проекта.

Планируемые результаты:

Планируемые результаты для Модулей А - Е излагаются в Первоначальном Отчете соответствующего Модуля.

Работа Модуля Полевого Управления проектом основывается на

- управлении и осуществлении надзора за проектом и оказание содействия различным модулям в сохранении принятых партнерских обязательств по проекту и получение одобрения организаций реципиентов выполнить предполагаемые новые стратегии, рекомендации и методы работы.
- содействие расширению иностранных инвестиций в дорожном строительстве и дорожном обслуживании.
- создание положительного образа проекта

Деятельность в проекте:

Деятельность Модулей А - Е излагается в Первоначальном отчете соответствующего модуля.

Модуль Управление проектом ставит целью достичь запланированные результаты и задачи путем взаимодействия с реципиентами, партнерами и суб-консультантами и подразделениями ТАСИСа и ТРАСЕКА.

Организация отдельной конференции для инвесторов потребует достаточно большой деятельности.

Будут проводиться периодические встречи по вопросам координации проекта и по обсуждению последующих действий.

Публиковаться статьи в основных газетах в странах, где осуществляется проект, о выполняемой работе и о пользе, которую она дает стране.

Начало проекта: 24 июля, 1997.

Продолжительность проекта: 16 месяцев

2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА

2.1 Начало проекта

2.1.1 Проект как единое целое

После подписания контракта 24 июля 1997 года была проведена встреча в Брюсселе 31 июля 1997 года, посвященная началу проекта. На встрече господин Даниэль Струбантс сообщил Консультанту об

- Основных обязанностях консультантов
- Требованиях при подготовке отчетов
- Инструкциях ЕС для проведения закупок
- Основных методах работы Тасис.

На первой встрече также детально обсуждалось Техническое Задание (ТЗ) и предложение консультантов Модуля С вместе с госпожой Лин О'Гранди из ЕБРР. Госпожа Лин О'Гранди подчеркнула, что завершение Модуля С и одобрение организации реципиента и ЕБРР предложений консультантов является условием подписания для ЕБРР предстоящего кредита на реабилитацию дороги с Азербайджаном.

Незамедлительно после подписания контракта была согласована рабочая стратегия для Фазы Первоначального отчета между членами Консорциума. Было решено, что эксперты различных модулей должны начать свою деятельность в различных странах. Причиной принятия этой стратегии является то, что короткий период для представления Первоначального отчета не дает возможности директору проекта или руководителю команды специалистов посетить все девять стран, включенных в проект.

Проект столкнулся со своей первой неудачей 8 августа 1997 года, когда у управляющего проектом Модуля С господина Эско Сирвио скончалась теща. Директор проекта согласился с господином Сирвио, что в любом случае тот должен лететь в Баку вместе с директором проекта 12 августа 1997 года начать проект, как и было запланировано. Господин Сирвио возвратился из Баку 22 августа на похороны, которые состоялись на следующий день. После похорон господин Сирвио информировал нас, что он по семейным причинам не может продолжать работу в проекте в Баку.

В период Первоначального отчета были проведены встречи с ключевыми сотрудниками в организациях реципиентов. На встречах были даны разъяснения по техническому заданию и обсуждены конкретные проблемы и вопросы особого интереса для организации реципиента. Были проведены встречи с местными суб-консультантами, где договорились о необходимости сотрудничества и начать процесс по сбору данных. Монголия является единственной страной, которую еще не посетили; поездка состоится сразу после представления Первоначального отчета.

При посещении страны консультанты нанесли визиты в отделы Координации Тасис и офисы ТРАСЕКА.

Во время фазы Первоначального отчета организованы постоянные офисы для проекта в Бишкеке, Кыргызстане, и в Баку, Азербайджане.

2.1.2 Модуль Полевое Управление проектом

После первой встречи 31 июля 1997 года директор проекта приступил к работе на полный рабочий день. Полевая работа началась 12 августа с визита в Азербайджан и два других государства на Кавказе, Грузию и Армению, где были проведены первые обсуждения с ключевыми сотрудниками в организациях реципиентов и подписаны контракты на суб-консультативные услуги с местными проектными и научно-исследовательскими институтами.

2 сентября 1997 директор проекта продолжил работу в государствах Центральной Азии. Он встретился с представителем реципиента и суб-консультантом сначала в Казахстане, затем в Кыргызстане и Узбекистане.

8 сентября 1997 года директор проекта вместе с Джоном Фоскеттом из Модуля Е принял участие в 1^{ой} Координационной встрече по изучению вопроса об улучшении транспортной связи между республиками СНГ в Центральной Азии и Кашгаром в Китае. Встреча была чрезвычайно содержательной и показала, что железнодорожная связь из Узбекистана через Кыргызстан в Кашгар в Китае является приоритетной как для Узбекистана, так и для Кыргызстана. Железнодорожная связь, безусловно, будет очень важной для индустрии и для населения в густо населенной Ферганской долине. Протокол встречи Координационного совещания содержится в Приложении 1 к данному отчету.

После возвращения в Бишкек директор проекта приступил к выполнению мероприятий по материально-техническому обеспечению проекта (офис, проживание, транспортировка и т.д.). Проект арендовал помещение для офиса в здании Министерства Транспорта и Связи.

2.2 Основные проблемы и недостатки

Когда консультанты-эксперты разъяснили содержание технического задания (ТЗ) на встречах с ключевыми сотрудниками в организациях реципиентах (или с местными исполнителями проекта, как их называют в Инструкциях по представлению отчетов в Тасисе), во многих случаях представители реципиентов критиковали ТЗ. Основная критика заключалась в том, что ТЗ не учитывает их специфические проблемы.

В Туркменистане местный исполнитель проекта был разочарован тем, что мало внимания уделяется их основной проблеме, которая заключается в высоком содержании парафина в битуме. Он особо подчеркнул, что все другие их проблемы и недостатки являются менее значительными, по сравнению с проблемой битума. Консультанты согласились с тем, чтобы по мере возможности уделить больше внимания проблеме битума. Этот вопрос более подробно рассматривается в Первоначальном отчете в Модуле А. Копия письма Туркменавтоеллари от 1

сентября 1997 года директору проекта прилагается к Первоначальному отчету в Приложении 2.

В Грузии местный исполнитель проекта был недоволен тем, что в ТЗ входит обследование мостовых переходов и не включено проведение испытаний нагрузки на мосты. Ключевые сотрудники из "Сакавтогза" подчеркнули, что они уже исследовали все важные мосты в стране и не считают новые исследования мостовых переходов необходимыми. Они попросили изменить мероприятия по исследованию мостов на испытания нагрузки на мосты, поскольку эти испытания в стране не проводились.

К сожалению в контракте не имеется финансовых средств для найма грузовых автомобилей для их загрузки и поэтому не представляется возможным удовлетворить пожелание местного исполнителя. Подобные нужды в тестировании нагрузки на мост были выражены и в Туркменистане.

В Модуле D консультант проведет обследование дорог и внесет дополнительные данные в существующую систему PMS Роузи, которая установлена фирмой Кокс Консалт совместно с фирмой Феникс в рамках предыдущего пилотного проекта. Кроме того, консультант присоединит Систему Управления Мостоми (BMS) к существующей системе PMS. Однако, в Кавказских республиках организации реципиенты информировали директора проекта, что установленная система PMS полностью еще не функционирует. Так как в рамках данного проекта нам необходимо ввести дополнительные данные и добавить систему BMS к существующей и функционирующей системе PMS, очень важно, чтобы установленная система PMS действовала полностью.

В Казахстане научно-исследовательский институт КаздорНИИ разработал систему PMS для собственных нужд. Местный исполнитель проекта вместе с КаздорНИИ более заинтересован использовать их собственную систему затем использовать более усовершенствованную систему PMS Роузи. Во время подготовки данного отчета ситуация была еще не ясна: возможно ли взаимодействие местной системы PMS Казахстана с системой PMS Роузи. Этот вопрос более подробно рассматривается в Первоначальном отчете в Модуле D.

Во время визита консультантов в Таджикистан оказалось, что ситуация в Душанбе очень напряженная и за пределами Душанбе положение не очень стабильное. Так как в ближайшее время не предвидится быстрых перемен к лучшему, дороги, подлежащие обследованию в Таджикистане, должны быть ограничены основными дорогами Душанбе - Ажни - Самарканд, Ажни - Бекабад - Худжент - Узбекская граница и Душанбе - Денау. Дорога к югу от Душанбе до Курган-Тюбе также будет обследоваться, если будет открыта для общественного транспорта.

В нашем предложении в параграфе 5.4.22 мы обещали провести обследование 150-180 км автомобильной дороги М 24 в Армении. Предполагалось исследовать дорогу М 24 из Еревана до Грузинской границы. Однако, дорога М 24 проходит из Армении через Азербайджан и затем проходит по Грузии. Из-за недружественных отношений между Арменией и Азербайджаном проезд через границу закрыт. Так как трудно предположить, что проезд будет открыт в ближайшее время, мы считаем тратой средств и ресурсов обследовать тупиковые пути. Консультант предлагает взамен обследовать маршрут Ереван - Астарак - Спитак - Степанаван -

Грузинская граница, которая немного длиннее маршрута М 24. Большинство транспортных средств между Ереваном и Тбилиси используют пока этот маршрут. Нам бы хотелось, чтобы Армянская Дорожная Дирекция поддержала это изменение.

Неудовлетворительное телекоммуникационное оснащение между странами, входящими в проект, усложняет работу консультантов. Часто приходится тратить много времени, чтобы дозвониться или получить факс.

Воздушная связь между столицами этих государств очень сложная и неудовлетворительная. Это создает трудности для оптимального использования рабочего времени. Поездки и вопросы, связанные с получением визы, являются реальным фактором траты времени, так как во многих случаях можно получить только разовую въездную визу. Более того, оказалось невозможным бронировать места для предстоящих полетов из следующего места назначения.

Воздушная связь из государств Центральной Азии в Монголию особенно сложная. Единственным вариантом лететь из Ташкента/Алматы/Бишкека в Монголию является маршрут только через Москву или Пекин.

В инструкциях по подготовке финансового плана говорится, что суточные разрешены только для краткосрочных специалистов (менее 6 месяцев). Для долгосрочных консультантов (6 месяцев и более) допускаются расходы только для проживания. Указанные инструкции становятся причиной больших не возмещаемых расходов, так как наши долгосрочные специалисты переезжают из одной страны в другую. У них имеется основное место проживания (в Бишкеке), где они арендовали квартиру, но при посещении других стран, они останавливаются в гостиницах. Расходы за проживание в гостинице не допускаются в финансовом плане. Мы убедительно просим Тасис, если имеется какая-либо возможность, возместить эти дополнительные расходы за гостиницу.

2.3

Местный исполнитель проекта

Было удивительно, что ключевые сотрудники в большинстве стран реципиентов ничего не знали о проекте и что с группой консультантов подписан контракт на выполнение проекта. Нам пришлось практически во всех странах передать техническое задание и объяснить им объем задания, задачи и результаты проекта, а также его преимущества стране-реципиенту и стране бенефициарию.

Некоторым местным исполнителям проекта было трудно понять различие между партнерами и местными суб-консультантами. У нас не было трудностей в нахождении местных суб-консультантов, но местные исполнители очень медленно назначали партнеров. Чрезвычайно важно, чтобы партнеры были активными и несли ответственность за проект, так как одной из основных задач для них является приобретение знаний во время выполнения проекта. Другой основной задачей является передать новые идеи и технологии, которые они изучат в ходе проекта, а также использовать принятые нормы и стандарты, когда задание по техническому содействию будет завершено. Стабильность проекта будет в опасности, если партнеры не выполнят свои важные задачи в рамках проекта. Мы разъяснили местным исполнителям проекта, чего ожидаем от партнеров, каковы

их задачи, и что им необходимо придерживаться таких позиций, чтобы трансформировать принятые новые методы.

Как уже отмечалось выше, местные исполнители проекта в Грузии и Туркменистане были не удовлетворены техническим заданием, так как считают, что проект не направляет свои усилия на решение их основных проблем.

На координационном совещании в Ташкенте 8 сентября 1997 года мы поняли, что по предварительным данным железнодорожная ветка Узбекистан - Кыргызстан - Кашгар, является первоочередной. Местные исполнители проекта в Узбекистане и Кыргызстане считают это обследование очень важным.

В Армении, Узбекистане и Кыргызстане местные исполнители считают Модуль по зимнему обслуживанию очень важным и с нетерпением ждут от нас конечного результата по этому модулю.

2.4 Целевые группы

Бенефициариями проекта являются пользователи автомобильных и железных дорог. Непосредственными бенефициариями будут владельцы автомобилей и грузовых машин, в том числе и пассажиры через безопасные дороги, более короткое время поездки и более низкие расходы на эксплуатацию транспорта. Косвенно получают выгоду промышленность и все общество через улучшенные и безопасные транспортные маршруты и более низкие цены за перевозку.

3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

3.1 Связь с другими проектами

По меньшей мере следующие выполненные и текущие проекты в дорожном секторе относятся к этому проекту.

- Кокс Консалт, Внедрение системы по управлению покрытиями (PMS)
- Кокс Консалт, Рассмотрение стандартов по дорожному проектированию
- Кокс Консалт, Изучение расходов и финансирования за дорожное пользование
- Кокс Консалт, Проект по улучшению дороги Ашгабад - Мары
- Кокс Консалт, ТЭО по реабилитации транзитных дорог в Азербайджане
- Кокс Консалт, ТЭО по реабилитации транзитных дорог в Грузии
- У. С. Аткинс, База данных регионального транспорта и модель по прогнозированию
- Вилбур Смит, Предварительное ТЭО дороги Баку - Астара, Азербайджан

- Пан Араб Консалтинг Энжинеез, ТЭО для объездной дороги в Баку
- DHV, Дорожно-транспортные услуги на Кавказе
- Александр Гибб, Улучшение дорожно-транспортных услуг в Центральной Азии
- ВСЕОМ/СкоттВилсонКиркпатрик, Зимнее обслуживание дорог в Грузии
- СкоттВилсонКиркпатрик, Правовая и законодательная база
- СкоттВилсонКиркпатрик, Проект по реабилитации дороги, Узбекистан
- Финфра и Роутон Интернешнл, Институциональное укрепление дорожного сектора в Кыргызской Республике
- Роутон Интернешнл и Финнроуд, Второй проект по реабилитации дороги, Кыргызская Республика, ТЭО для участков дороги Бишкек-Ош
- Финнроуд, Проект автомобильной дороги в Армении
- Карл Бро, ТЭО для дороги Бишкек-Ош, Кыргызстан
- Карл Бро, Проектирование и тендерные документы для дороги Бишкек-Ош
- Карл Бро, Исследование по развитию дорог, Казахстан
- Проект по реабилитации дорог, Казахстан
- Несколько предварительных ТЭО, подготовленные местными специалистами по строительству новой автомобильной и железной дороги в Кыргызстане с целью соединения с Казахстаном и Китаем.

3.2 Задачи проекта

Общей задачей проекта является содействие развитию движения транспорта по коридору ТРАСЕКА и по другим большим междугородним маршрутам.

Эти задачи будут достигнуты в основном через

- определение имеющегося сырья для дорожного строительства и смесей для покрытий с целью снижения расходов на строительство, обслуживание и эксплуатацию транспорта
- сокращение ограничений в зимний период и улучшение безопасности дороги через совершенствование системы зимнего обслуживания

- оказание содействия в реорганизации транспортного сектора в Азербайджане и подготовке соответствующего плана по обслуживанию дорог
- проведение дальнейшего обучения и внесение дополнительных данных в существующую систему PMS и добавление Системы по Управлению Мостами, что даст возможность дорожным администрациям использовать ограниченные средства на обслуживание дорог наиболее экономичным образом.
- определение осуществимого, с экономической точки зрения, маршрута для железной и автомобильной дороги из Узбекистана через Кыргызстан в Кашгар в Китае.
- привлечение партнеров и организаций реципиентов, которые принимают на себя обязательства выполнить предстоящие рекомендации
- привлечение иностранных инвесторов, проявляющих интерес к инвестированию дорожного строительства и отраслей, относящихся к дорожному обслуживанию.
- ясную и четкую структуру управления проектом

3.3 **Подход к выполнению проекта**

Проводится достаточно много исследований в дорожном секторе и осуществляются различные проекты, имеющие отношение к данному проекту. Изучены и будут изучаться отчеты и документы, чтобы извлечь из них пользу и информацию.

На начальной стадии проекта стартовой стратегией было встретиться по возможности с большим количеством реципиентов и суб-консультантов, чтобы представить проект и представиться самим, для получения замечаний реципиентов к ТЗ, для подписания соглашений на суб-подрядные консультативные услуги и начать сбор данных.

Директор проекта считает очень важным дополнительно к функциям по управлению проектом, координации и осуществлению надзора в период выполнения проекта, поддерживать тесную связь с организациями реципиентами и партнерами.

Для подготовки к Конференции Инвесторов потребуется достаточно много работы, в том числе поездки во все страны проекта, чтобы определить проекты, которые должны привлечь зарубежных инвесторов.

Подход каждого модуля к выполнению проекта рассматривается в Первоначальном отчете соответствующего модуля.

3.4 **Планирование работ на весь период проекта**

Планирование деятельности различных модулей рассматривается в Первоначальном отчете каждого отдельного модуля.

В данном Первоначальном отчете рассматривается деятельность только Модуля Полевого Управления проектом.

Наиболее важными задачами Модуля Полевого Управления проектом являются:

- управление, надзор и координация данных, полученных в результате исследования, и деятельности различных модулей
- осуществление связи с организациями реципиента, партнерами и местными суб-консультантами для успешного выполнения работы и повышение ответственности организаций реципиента и партнеров при выполнении проекта.
- подготовка к конференции инвесторов в апреле 1998 года
- оказание помощи управляющим других модулей и содействовать в разрешении возможных недоразумений или споров с организациями реципиента и местными суб-консультантами.
- координация и надзор за выполнением отчетности

Для выполнения вышеуказанных задач предполагается, что до конференции инвесторов директор проекта будет проводить 2/3 своего времени в полевом офисе в Бишкеке и 1/3 времени в различных странах проекта.

В связи с тем, что два модуля из пяти завершаются в первой половине 1998 года и после апреля месяца 1998 года будет работать только один зарубежный специалист в модулях А и В, мы не считаем необходимым иметь директора проекта на полный рабочий день в Бишкеке. Поэтому, мы предлагаем функции директора проекта на полный рабочий день завершить в середине или конце мая 1998 года. После этого работу директора проекта можно продолжить из головного офиса на неполный рабочий день. Часть функций директора проекта можно было бы распределить в другие модули, как посчитают необходимым, при подготовке отчета о ходе выполнения работ в конце ноября 1997 года..

3.5 Трудности, риски и предположения

Проблемы и трудности уже рассмотрены в разделе 2.2 выше.

Мы считаем отсутствие надлежащего оснащения и недостаточность финансовых средств основным фактором риска устойчивости проекта. Риск будет увеличиваться по мере необходимости в иностранной валюте и иностранных инвестициях для осуществления рекомендаций консультантов. Это в особенности относится к Модулям А и В. Поэтому успешная конференция инвесторов является очень важной для стабильности всего проекта.

Мы считаем наименьший риск имеется в Модуле С. Так как ЕБРР связал между собой одобрение реципиентом согласованных рекомендаций с предстоящим займом для дорожного сектора, мы думаем, что реципиент готов принять рекомендации консультантов, если они будут одобрены ЕБРР.

По нашему мнению, Модуль D в большей степени подвержен риску. Основное требование состоит в том, чтобы система PMS, установленная фирмой Кокс Консалт в качестве пилотной в предыдущем проекте, должна полностью функционировать. К сожалению, на основании бесед с организациями реципиентами в нескольких странах, у нас сложилось впечатление, что дело обстоит иначе. Мы не можем продолжать работу в Модуле D до тех пор, пока инсталлированное программное обеспечение не будет полностью функционировать. Мы также опасаемся, что полностью усовершенствованная система PMS и BMS очень обременительная и дорогая для организаций реципиентов, чтобы обновлять ее. Мы предвидим риск в том, что система PMS и BMS, как только будут установлены, не будут содержаться надлежащим образом, и данные, подготовленные для системы, вскоре утратят свою точность.

Основной риск в Модуле E заключается в том, что организации реципиентов не согласны с трассой автомобильных и железных дорог, которые проходят через территории нескольких стран бенефициариев. Другим риском в Модуле E является то, что политические отношения между странами охлаждаются с таким последствием, что совместные интересы для осуществления транзитных маршрутов через соседние страны уменьшаются.

3.6 Планы на следующий отчетный период

Первый отчет о ходе выполнения работ будет подготовлен к 30 ноября 1997 года. До этого срока деятельность директора проекта, в основном, будет заключаться в следующем:

- В начале октября директор проекта намеревается посетить Азербайджан, чтобы проследить состояние работ в Модуле С и принять участие в трехсторонней встрече 3 октября 1997 года.
- В середине октября директор проекта встретится с организациями реципиентов и суб-консультантами в Туркменистане и Таджикистане.
- В начале ноября директор проекта запланировал посетить Монголию и Казахстан.
- В промежутке директор проекта начнет подготовку к конференции инвесторов, которая будет проводиться в апреле 1998 года.

Монголия будет последней страной бенефициарием, которую посетит директор проекта.

В период предстоящих встреч с организациями реципиентами большое внимание будет уделено нахождению инвестиционных проектов, что можно сделать на конференции инвесторов.

3.7 Укомплектование персоналом

Как было уже отмечено в разделе 2.1.1 выше управляющий проектом в Модуле С господин Эско Сирвио по семейным обстоятельствам заменен господином Кари Ньюктером. Господин Ньюктер был руководителем команды недавно завершеного подобного проекта АБР по институциональному укреплению дорожного сектора в Кыргызстане. Мы считаем, что непредвиденная перемена принесет пользу проекту.

В Модуль Е мы пригласили господина Джона Фоскета, который назначен для оказания поддержки персоналу, для сбора подготовительной информации и содействия местным суб-консультантам.

В Первоначальных отчетах отдельных модулей могут быть незначительные изменения в кадровых вопросах.

3.8 Оборудование для офиса и проекта

В сообщении господину Струбантс от 24 сентября 1997 года Консультант попросил разрешения на приобретение следующего оборудования для офисов в Бишкеке и Баку.

Компьютер с принтером
Копировальную машину

Факс также необходим в офисе в Бишкеке.

По нашим расчетам, расходы для офисного оборудования не превысят 2400 экю или в целом 4800 экю. Мы предлагаем вышеуказанные расходы оплатить из непредвиденных расходов или из суммы 500.00 зарезервированных для оборудования в Модуле D.

Одобрение, ранее сделанное Тасисом, на вышеуказанные закупки было бы оценено по достоинству, так как необходимы компьютеры для перевода Первоначального отчета на русский язык.

Оборудование для закупки в Модуле D подробно излагается в Первоначальном отчете Модуля D.

3.9 Встречи в период Первоначального отчета

В Приложении 3 дается перечень ключевых сотрудников, с которыми встретился директор проекта в период фазы Первоначального отчета.

Форма 1.4: Общий план работ

Название проекта: ТРАСЕКА: Экспл-ция дорог		Номер проекта: TNREG 9601		Страны: Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан				Страница : 1 проекта по Управлению			
Планируемый период: 8/97 - 10/98		Подготовлено: 30.9.1997		ЕС Консалт: Финнроуд Хельсинки Финляндия							
Задачи проекта: Осуществление коридора ТРАСЕКА, улучшение дорожных условий и безопасности движения											
NO.	ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ	СРОКИ						РЕСУРСЫ			
		1997		1998				ПЕРСОНАЛ		ОБОРУД-Е И МАТЕР.	ДРУГОЕ
		3	4	1	2	3	4	ЕС Консультант	Партнеры		
1	Управление проектом и Координация	xx	xxx	xxx	xxx	xx	x	15 недель		Офисное оборудование	
2	Предварит-е встречи с реципиентами и партнерами	xx	x					4 недели			
3	Предварит-е встречи с суб-консультанта и контракты на суб-консульт. услуги	xx	x					4 недели			
4	Связь с реципиентами, партнерами и суб-консультантами		xxx	xxx	xxx	xx	x	12 недель			
5	Статьи в газеты		x		x			2 недели			
6	Подготовка и организация Конференции Инвесторов		xx	xxx	xx			7 недель			
7	Подготовка отчета	x	x	x		x	x	8 недель			
				ИТОГО				52 недели			

Форума 1.5: Общие результаты выполнения плана

Название проекта: ТРАСЕКА: Эксп-ция дорог	Номер проекта: TNREG 9601	Страны: Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	Страница: 1 проекта по Управлению
Планируемый период: 8/97 - 10/98	Подготовлено: 30.9.1997	ЕС Консалт: Финнроуд Хельсинки Финляндия	
РЕСУРСЫ (описать и указать сроки достижения целей)	Показатели согласованных целей	Предположения и трудности	
<p>Управление проектом и координация</p> <p>Подпис-е контрактов на суб-конс.услуги и назначение партнеров</p> <p>Определение важных вопросов и выбор методов их решения через связь с реципиентами и суб-консультантами</p> <p>Выбор проектов для инвестирования и проведение Конференции для Инвесторов</p> <p>Подготовка отчета</p>	<p>Выпол-е отдельных модулей согласно плану и качество работы в соответ-и со стандартом</p> <p>Правильная работа суб-консультантов, подготовлены партнеры и готовы внедрять новые методы и технологии</p> <p>Спокойное и ровное выполнение проекта</p> <p>Инвест.-е проекты представ-ны иностранным инвесторам и созданы совместные предприятия</p> <p>Отчеты переданы своевременно и содержание соответствует инструкциям Тасис с соответствующим качеством</p>	<p>Предположения</p> <p>Реципиенты, партнеры и суб-консультанты выполняют проект</p> <p>Имеются инвестиц. проекты для передачи на Конференции Инвесторов</p> <p>Иностранные эксперты работают профессионально и в соответствии с согласованными планами</p> <p>Трудности</p> <p>Плохое коммуникационное оснащение, создающее трудности для управления и координации проекта</p> <p>Плохое воздушное сообщение создает трудности для оптимального использования рабочего времени</p> <p>Задержки и трудности при получении запрашиваемой информации</p>	

Форма 1.6: План работы на следующий период

Название проекта: ТРАСЕКА: Эксплуатация дорог		Номер проекта: TNREG 9601			Страны: Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан			Страница: 1 проекта по Управлению						
Планируемый период: 10/97 - 11/97		Подготовлено: 30.9.1997			ЕС Консалт: Финнроуд Хельсинки Финляндия									
Задачи проекта: Осуществление коридора ТРАСЕКА, улучшение дорожных условий и безопасности движения														
NO.	РАБОТЫ	СРОКИ								ПЕРСОНАЛ		ОБОР. & МАТЕР.	ДРУГОЕ	
		1997 (неделя)								Консультант ЕС	Партнеры			
		40	41	42	43	44	45	46	47					48
1	Трехсторонняя встреча в Баку и доведение до конца Модуля С	x	x								5 дней			
2	Координация из головного офиса		x								3 дня			
3	Предварительная встреча с реципиентом и суб-консультантом в Туркменистане			xx							5 дней			
4	Координация проекта из полевого офиса				x						3 дня			
5	Поездка к реципиенту и суб-консультанту в Казахстан				x						2 дня			
6	Координация проекта из полевого офиса					xx					5 дней			
7	Предварительная встреча с реципиентом и суб-консультантом в Таджикистане						xx				5 дней			
8	Предварительная встреча с реципиентом и суб-консультантом в Монголии							xx			5 дней			
9	Координация из полевого офиса и подготовка отчета								xx	xx	10 дней			
											ИТОГО	43 дня		

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ

Участники:

Н. Эрметов, Председатель «Узбекистан Темир Еллари», государственная акционерная железнодорожная компания

Г. Ли, Посол Китая в Узбекистане

С. Закиров, Начальник отдела транспорта Аппарата Президента, Кыргызской Республики

Л. Алибегашвили, Директор Кыргыздортранспроекта

М. Исаков, Начальник Государственной Дирекции по строительству железной дороги Балыкчи - Кочкор - Каракече, Кыргызстан

Гос-н Зухуров, Представитель Делегации ООН в Ташкенте

В. Агзамов, Представитель Рабочей Группы ТРАСЕКА и инспектор «Узавтоел»

Х. Исмаилов, Директор «Ташелдортпроект» Узбекские железные дороги

Н. Эркинов, Начальник отдела международных отношений, Узбекские железные дороги

М. Симс, Координатор ТРАСЕКИ в Центральной Азии

А. Камалов, помощник Координатора ТРАСЕКИ в Центральной Азии

Ф. Делнери, Постоянный Представитель ЕБРР, Узбекистан

С. Харелл, команда ЕБРР по транспорту и связи

Р. Соин, Управляющий проекта по железной дороге, Азиатский Банк Развития

А. Ли, Ведущий аналитик, Транспорт и Связь, Азиатский Банк Развития

Б. Садриддинов, Директор отдела координации ТАСИС в Узбекистане

Б. Карелл, Директор проекта, Финнроуд

Д. Фоскетт, Инженер проекта, Финнроуд

Другие заинтересованные специалисты и академики

ТРАСЕКА - 1ая Координационная Встреча по изучению улучшений в транспортном сообщении между Центрально-Азиатскими Республиками стран СНГ и Кашгаром в Китае - 8 сентября 1997 года

Заседание:

Конференцию открыл господин Симс из ТРАСЕКИ.

Выступили:

Г-н Эрметов, председатель Узбекской железной дороги - с кратким обзором о деятельности и стратегическом планировании Узбекских железных дорог, затем о трудностях и преимуществах вариантов транспортного сообщения с Кашгаром. Геологические трудности стали особым предметом изучения узбекских специалистов. Они считают, что предполагаемая трасса под названием «Вариант А» является преимущественной.

Г-н Закиров, Начальник отдела транспорта и связи Аппарата Президента Кыргызской Республики - подчеркнул важность для Кыргызстана новых предполагаемых путей сообщения и интерес Президента Кыргызстана в их осуществлении. В Кыргызстане предпочтение отдается предполагаемой трассе под названием «Вариант С», включая связь с Балыкчи на севере.

Г-н Симс, Координатор программы ТРАСЕКА ТАСИС рассмотрел проектные и строительные работы, сделанные на этот срок, а также значение проекта ТРАСЕКА для осуществления улучшений в транспортной связи.

Было много выступлений, наиболее полезные были сконцентрированы на будущих работах:

Г-н Зухуров, ООН, Транзитные соглашения.

Г-н Соин, АБР, от имени IFI выразил интерес к концепции, которая соответствует планам АБР по осуществлению региональных проектов. Критерии для инвестирования таких проектов известны консультантам.

Г-н Агзамов, Узавтоел. О дорожных работах, осуществляемых в данное время

Г-н Алибегашвили, Кыргыздортранспорт, о различных вариантах, изученных в Кыргызстане и о дороге север-юг на Торугарт, которая обследовалась институтом для Исламского Банка Развития, а также о реабилитации дороги Бишкек-Ош, на которой успешно продвигаются работы по займу из АБР.

Г-н Исмаилов, Ташелдорпроект, разработано три варианта трассы, которые обследованы институтом.

Г-н Брор Карелл, Финнроуд, как директор проекта принял задание по этому проекту и призвал свою команду сделать все возможное, чтобы сделать четкий анализ о преимуществах и недостатках различных вариантов. Совершенно очевидно, что проделана достаточно большая техническая работа и теперь следует изучить социально-экономические аспекты.

ТРАСЕКА - 1ая Координационная Встреча по изучению улучшений в транспортном сообщении между Центрально-Азиатскими Республиками стран СНГ и Кашгаром в Китае - 8 сентября 1997 года

Отчет о выполненных работах передан консультантам Финнроуд, а также организованы необходимые встречи с директорами местных проектных институтов, которых можно наиболее успешно привлечь к выполнению проекта. Это:

Проектный институт «Узавтоел»

Ташелдорпроект

Кыргыздортранспроект

Было предложено, чтобы руководитель проекта регулярно встречался для информации о ходе выполнения работ и встречающихся трудностях с :

Г-ном Исаковым, Кыргызской Дирекцией железной дороги север-юг

Г-ном Исмаиловым, Директором Ташелдорпроекта

Г-ном Агзамовым, Узавтоел

Когда будет возможность, г-н Симс из координирующей группы ТРАСЕКА будет также принимать участие в таких встречах.

В заключении г-н Симс предложил о необходимости проведения конференции, подобной этой, когда будет представлен проект заключительного отчета.

ТУРКМЕНАВТОЕЛЛАРИ

Куда : Проект ТРАСЕКА
№.: TNREG 9601
Кому: Господину Брору Кареллу
Директору проекта
Дата: 01.09.1997 г.
Относительно: 01/380

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ ДЛЯ МОДУЛЯ А

Уважаемые господа,

После изучения указанного технического задания для Модуля А и схемы работы Консультанта, с которыми господин Антони Мерфи любезно познакомил меня, я усомнился в отношении возможности достижения основной цели: определение пригодности битума, который изготавливается на нефтеперерабатывающем заводе (НЗ) в городе Туркменбаши, для его применения при укладке поверхности дороги на сети автомобильных дорог государств Центральной Азии, в частности, на дорогах, входящих в транспортный коридор Европа - Кавказ - Центральная Азия, и получить квалифицированные рекомендации по его улучшению.

Проблема заключается в том, что в рабочих стандартах для дорожных битумов регулируются только физико-механические свойства: глубина проникания иглы (проникание), растяжимость (вязкость), температура размягчения и другие. В отношении химической структуры битума местные и европейские стандарты имеют только рекомендательный характер.

Первоначальным сырьевым материалом битума в НЗ города Туркменбаши является сырая нефть с содержанием парафина от 0 до 20%, в зависимости от месторождения. По решению Правительства Туркменистана нефтеперерабатывающий завод города Туркменбаши был реконструирован в 1995 - 1996 годах с установкой оборудования для более глубокого выбора облегченных фракций и снижения содержания парафина в остаточном продукте последующего окисления.

Поставляемый битум с августа 1996 года согласно лабораторным тестам, в основном, удовлетворяет требованиям стандарта, но каждая партия отличается друг от друга цветом, запахом и консистенцией. Значительная часть дорожных покрытий, сделанных из смесей, приготовленных из этого битума, деформируется в течении первого года службы.

Жалобы Государственного Концерна «Туркменавтоеллари» нефтеперерабатывающему заводу и в Министерство нефтяной и газовой промышленности Туркменистана, к которому непосредственно подчиняется

завод, отделяются ссылкой на рабочие стандарты, а выводы местного института химии игнорируются.

Совершенствование и внедрение рекомендаций потребует изучения первоначального материала для изготовления битума, изучения технологического процесса его изготовления, исследования готового изделия в специализированных влиятельных научно-исследовательских институтах Европы.

Это потребует времени и значительно больших финансовых расходов чем те, которые запланированы Консультантом.

Мне бы хотелось еще раз подчеркнуть, что решение проблемы битума для Туркменистана и его внешних потребителей является более важным, чем другие проблемы, обозначенные в техническом задании по развитию модуля А, и просить о пересмотре рабочей программы для модуля А в связи с изложенным в настоящем письме.

С уважением,

В. Володин,
Главный специалист Госконцерна «Туркменавтоеллари»

Перечень ключевых сотрудников , с которыми были проведены встречи в период фазы Первоначального отчета

Армения

Рубен Кромоян, Зам. Министра, Председатель Дорожной Дирекции Армении
Николай Еларян, Директор отдела РІУ
Самвел Бадалян, Директор Дорпроекта
Давид Авакян, Помощник Директора, ТАСИС

Азербайджан

Мири Миризавадов, Начальник технического отдела, Азавтоел
Низами Карайсаев, Директор научно-исследовательского института, Азавтоел

Грузия

Д-р Борис Саралидзе, Председатель Госконцерна Автодорог «Сакавтогза»
Тамаз А. Шилакадзе, Генеральный директор, Институт «Сакгзаметсниереба»
Мамука Чахтладзе, Управляющий проектом, «Сакавтогза»
Грегори Бокучава, Министерство Экономики
Г-н Гурум, Главный инженер
Г-н Рамон, Ведущий инженер по мостам
Джордж Сергия, Главный специалист, Министерство Транспорта
Сосо Джозеф Цискаришвили, Исполнительный директор, Тасис
Вадим Турдзеладзе, местный специалист, ТРАСЕКА

Казахстан

Амангельды Н. Елгонов, Зам. Директора, Департамент Дорог
Аскольд Лазрович Забарка, Главный инженер, Департамент дорог
Аркадий И. Тараненко, Председатель Правления инвестиционных проектов,
Департамент Дорог
Олег А. Красиков, Зам. Директора научно-исследовательского института
КазДорНИИ

Кыргызстан

Жанторо Ж. Сатыбалдиев, Министр Транспорта
Сулейман Закиров, Управляющий проектами по развитию, Аппарат Примьер
Министра
Марат Исаков, Генеральный Директор, Государственная Дирекция новой
железной дороги
Зейнулла Таласбаев, Главный инженер, Дирекция Кыргызской железной
дороги

Леван Алибегашвили, Директор Кыргыздортранспроекта
К.Е. Мамаев, Директор Кыргыздортранстехники
Людмила Зацепина, служащая программы Тасис

Узбекистан

Вохид Нормаматович Азамов, Директор, Концерн «Узавтоел»
Халмурат Д. Исмаилов, Генеральный Директор, Ташелдорпроект, Узбекские
железные дороги
Д-р Кахраман Н. Зухуров, Директор, Центр Интертехнология, «Узавтоел»
Мирзахид Миралимов, ведущий специалист, Тасис
Майкл Симс, ТРАСЕКА