



**Название проекта: Техническая
помощь южным республикам
СНГ и Грузии - ТРАСЕКА :
Эксплуатация дорог.
Проект No. TNREG 9601**

**ОТЧЕТ I
О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА
МОДУЛЬ "ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ"**

**Дата представления
30 ноября 1997 года**



**Техническая помощь южным республикам СНГ и Грузии -
ТРАСЕКА**

СЕКТОР ТРАНСПОРТА И ТОРГОВЛИ

Отчет о ходе выполнения проекта

Модуль “Оперативное управление”

Проект No. TNREG 9601

“Эксплуатация дорог”

Ноябрь 1997 г.

**Финнроуд Ой
Лимитед
Хельсинки
Финляндия
Роутон Инт.
Саутгемптон
О.К.**

совместно с

и

**Паркман
Эллесмер Порт
О.К.**

**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
Но. тел.	:	+3742-582 712	+358-9-154 5690
Но. факса	:	+3742-151 830	+358-9-154 5692
Но. телекса	:		
Е - mail	:		matti.Mannonen tieh.fi
Представитель	:	Николай Еларян, Директор	Матти Маннонен
Подписи	:		

Название	:	Азеравтоел	Финнроуд Оу
Адрес	:	Азербайджан, Баку, 370010, ул. Хаджихекова 72 А.	
Но. тел.	:	+994-12-933 536	
Но. факса	:	+994-12-985 586	
Но. телекса	:		
Е - 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	
Но. тел.	: +995-32-376 601	
Но. факса	: +995-32-342 618	
Но. 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	
Но. тел .	: +7-3282-323 669	
Но. факса	: +7-3272-322 679	
Но. 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	
Но. тел.	: +996-3312-253 054	
Но. факса	: +996-3312-245 611	
Но. телекса	:	
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	
Но. тел.	: +996-3312-254-627	
Но. факса	:	
Но. 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	
Но. тел.	: +976-1-325 426	
Но. факса	:	
Но. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Сод Очирбат, Первый Заместитель Директора	
Подписи	:	
Название	: Таджикгипротрансстрой	Финнроуд Оу
Адрес	: Таджикистан, 734042, г.Душанбе, ул. Айни, 14	
Но. тел.	: +7-3772-212 020; 215 380	
Но. факса	: +7-3772-212 020	
Но. телекса	:	
E - mail	:	
Представитель	: Тимур Д. Мирзоев, Директор	
Подписи	:	

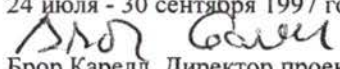
4 СТРАНИЦА ОБЛОЖКИ

МОДУЛЬ ПОЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТОМ

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

Название	:	Туркменеллари	Финнроуд Оу
Адрес	:	1 км автомобильной дороги Повриз, Туркменистан	
No. тел.	:	+993-12-245 487; +3632-245 487	
No. факса	:	+993-12-255 378; 511 678	
No. телекса	:		
E - mail	:		
Представитель	:	Владимир Володин, Главный специалист	
Подписи	:		

Название	:	Национальная Дорожная Администрация «УЗАВТОЕЛ»	Финнроуд Оу
Адрес	:	Узбекистан, 700000, Ташкент, ул.Пушкина 68 а	
No. тел.	:	+7-3712-682 526; 361 582	
No. факса	:	+7-3712-682 531	
No. 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			

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ И ОБЗОР ПРОЕКТА.....	8
1.1 Отчетный период и характеристика отчета	8
1.2 Отчеты различных модулей.....	8
1.3 Резюме проекта	9
2.....	10
ОБОБЩЕНИЕ ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С ЕГО НАЧАЛА	10
2.1 Общие сведения	10
2.2 Основные достижения.....	11
3. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ ОСТАЛЬНОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА.....	13
3.1 Внимание приоритетным вопросам.....	13
4. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	14
4.1 Общие вопросы.....	14
4.2 Сотрудники и оперативный офис в Бишкеке	14
4.5 Отклонения от первоначального плана и их причины	19
4.6 Потребность в конкретных действиях.....	21
5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	21
5.1 Общая часть.....	21
5.2 Планирование работы модуля управления	22
5.3 Предложения по поправкам.....	22

Формы 1.4; 2.2; 2.3 и 2.4

Приложение 1

1. ВВЕДЕНИЕ И ОБЗОР ПРОЕКТА

1.1 Отчетный период и характеристика отчета

Отчет о ходе проделанной работы относится к периоду с 1-го октября 1997 года по 30-е ноября 1997 года.

Фаза первоначального отчета была настолько коротка, что первоначальные отчеты нескольких модулей основывались на посещениях только нескольких стран. С начала проекта до настоящего времени эксперты различных модулей в основном перемещались с одной страны в другую, проводя беседы с организациями - бенефициарами, обсуждая и договариваясь о местных субконсультантах, о их роли в проекте и в сборе информации. Руководитель проекта для Модуля В в течение первой недели декабря встретился с организацией- бенефициаром в Туркменистане, а затем эксперты из других модулей встречались со своими соответствующими организациями- бенефициарами.

Период первоначального отчета должен был продолжаться до конца ноября, а не до конца сентября, потому что только сейчас руководители проектов различных модулей в состоянии оценить приоритетные проблемы каждой страны и предложить корректировку запланированной программы. С таких условиях отчеты о ходе выполнения различных модулей частично будут иметь характер уточненного первоначального отчета и частично отчета о ходе выполнения программы.

1.2 Отчеты различных модулей

По каждому модулю будет подготовлен собственный отчет о ходе выполнения модуля. Отчет о ходе выполнения Модуля управления частично является административным отчетом, но с другой стороны, его цель состоит в том, чтобы представить краткое описание основных результатов различных модулей.

С отчетах о ходе выполнения различных модулей основные задачи по каждой стране, полученные результаты, отклонения и конкретные проблемы этих модулей рассматриваются более детально.

Модуль С - компонент по структурной перестройке дорожного сектора Азербайджана - подготовит два отчета к концу ноября - отчет о ходе выполнения и проект итогового отчета.

Отчет о ходе выполнения является административным отчетом, согласно инструкции по отчетности проектов ТАСИС. Проект итогового отчета является техническим отчетом, где представлены наши результаты и рекомендации по Модулю С. Цель состоит в том, чтобы организации-бенефициары, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и ТАСИС представили свои комментарии по проекту итогового отчета до конца этого года. Полученные комментарии будут рассматриваться при подготовке итогового отчета, который будет представлен к 15 февраля 1998 года.

1.3 Резюме проекта

Название проекта:	Техническое содействие южным республикам СНГ и Грузии-ТРАСЕКА: Эксплуатация дорог
Номер проекта:	TNREG 9601
Страны:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Общие цели проекта:

- улучшенная конструкция битумных покрытий для сведения к минимуму стоимости транспортных эксплуатационных затрат по дорожной сети и стоимости строительства и эксплуатации дорог;
- Сокращение эксплуатационных ограничений и повышение безопасности на основных транзитных маршрутах в зимнее время, с целью снижения эксплуатационных расходов по транспорту и количества дорожно-транспортных происшествий;
- структурная перестройка дорожного сектора в Азербайджане в соответствии с требованиями рыночной экономики;
- знание и способность к использованию системы управления дорожным покрытием (PMS) и системы управления мостами (BMS) так, чтобы ограниченные средства на эксплуатацию дорог были распределены наиболее оптимально с точки зрения экономичности;
- рост торговли и улучшение коммуникационной системы благодаря использованию железной дороги и дорожных маршрутов из Узбекистана через Кыргызстан в Кашгар (Китай);
- налаживание местного производства товаров, связанных с транспортным сектором, с помощью иностранных инвестиций.

Цели группы оперативного управления:

Успешное завершение проекта при эффективной координации и общем оперативном управлении.

Планируемые результаты:

Планируемые результаты для Модулей А-Е объясняются в первоначальном отчете по соответствующим модулям.

Задачи группы управления являются :

управление проектом и его контроль и поддержка различных модулей при привлечении местных специалистов к участию в работе над проектом и вовлечение организаций-бенефициаров в процесс принятия и реализации предлагаемых новых стратегических подходов, рекомендаций и методов работы;

- содействие иностранным инвестициям в отрасль дорожного строительства и эксплуатации дорог;
- создания позитивного имиджа проекта.

Виды деятельности по проекту:

Работа по проекту в Модулях А-Е описана в первоначальном отчете по соответствующему модулю.

Модуль управления проектом через бенефициаров, местных специалистов и субконсультантов, бюро ТАСИС и ТРАСЕКА будет стремиться достичь плановых показателей и целей проекта.

Много работы потребуется для организации специальной конференции инвесторов.

Будут проводиться периодические совещания по координации и контролю сроков исполнения.

Публикация в главных газетах стран осуществления проекта статьи по деятельности в рамках проекта и его пользе для этих стран.

Дата начала проекта: 24 июля 1997 года.

Длительность проекта: 16 месяцев.

2. ОБОБЩЕНИЕ ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С ЕГО НАЧАЛА

2.1 Общие сведения

К настоящему времени были завершены две стадии проекта:

- фаза мобилизации / первоначальная фаза с 24 июля 1997 года до 30 сентября 1997 года;
- первая фаза отчета о ходе выполнения, с 1 октября 1997 года до 30 ноября 1997 года.

Работа в общем проходила по плану.

С Модуле В произошла некоторая задержка на фазе первоначального отчета, так как начальный семинар по модулю в Казахстане два раза откладывался примерно на неделю. В результате этого были на соответствующее время задержаны посещения других стран проекта для сбора сведений и проведения начальных семинаров. Потерянное время будет восстановлено.

Недавно ухудшившаяся ситуация в Таджикистане помешала осуществлению некоторых запланированных поездок. Руководители группы координационных бюро ТАСИС в Ташкенте и Душанбе порекомендовали,

чтобы мы пока не посылали экспертов в Таджикистан. Работа по Модулю В в некоторой степени, но особенно работа по Модулю А, были несколько задержаны из-за ухудшения ситуации в Таджикистане.

В Бишкеке работает постоянный офис проекта. Офис по Модулю С в Баку служит вспомогательным офисом для проекта в кавказском регионе. Расположение вспомогательного офиса не является идеальным, поскольку он находится в НИИ “Азеравтоёл”, примерно в 10 километров от Баку. Невозможно было поддерживать хорошую связь со вспомогательным офисом из-за плохих условий связи. Были сделаны попытки переместить офис поближе к организации -бенефициару в Баку, но они не увенчались успехом.

2.2 Основные достижения

Основными достижениями различных модулей является:

Модуль оперативного управления

- в Бишкеке создан и работает постоянный офис проекта;
- в каждой из девяти стран проекта назначены местные субконсультанты;
- поддерживается связь с организациями - бенефициарами, субконсультантами и координаторами проекта ТРАСЕКА по Центральной Азии;
- сотрудникам других модулей была оказана помощь;
- осуществляется руководство и координация проекта;
- началась подготовка для проведения конференции инвесторов в апреле 1998 года.

Модуль А

эксперты по Модулю имели первые встречи с организациями - бенефициарами по всем девяти странам проекта;

- требуемые сведения для проведения оценки и выдачи рекомендаций находятся в стадии сбора и получения со всех стран проекта;
- основные нефтеперерабатывающие заводы и битумосмесители в странах проекта прошли проверку. Были планы проверить разрушенный завод в Таджикистане, но проверка была отменена;
- эксперт по Модулю А убедил руководство нефтеперерабатывающего завода в Туркменбаши, что битум, производимый на этом заводе, был низкого качества из-за высокого содержания парафина. После проверки руководство своими силами усовершенствовало технологический процесс и в следующий раз при

посещении завода экспертами, они убедились, что битум намного улучшил свои характеристики;

- разсланы приглашения на первую встречу руководящего комитета, которая состоится в Алма-Ате в феврале 1998 года.

Модуль В

- руководитель проекта по Модулю В, за исключением как Таджикистана, провел полный день начального семинара во всех странах проекта, где имеются серьезные проблемы с обслуживанием в зимних условиях;
- основные данные для продолжения подготовки стандартов, рекомендаций по уровню услуг и типового рабочего плана для типовой базы будут, за исключением Грузии, получены со всех стран проекта к концу первой недели декабря;
- проект модели для оценки уровня вариантов услуг находится в стадии подготовки;
- в шести странах проекта дорожная сеть должна быть включена в план зимнего обслуживания, что согласовано с организацией -бенефициаром

Модуль С

- завершена работа над проектом итогового отчета;
- во время очередных встреч и бесед с ключевыми лицами в организации бенифициара, они начали вовлекаться в работу по проекту и в конце отчетного периода они показали готовность содействовать продвижению предложенных изменений по структурной перестройке;
- организован учебный тур в Финляндию.

Модуль D

- первоначальные встречи и обсуждения с организациями - бенефициарами были проведены во всех участвующих странах
- в страны Закавказья поставлено оборудование для обследования мостов;
- в странах Закавказья проводятся обследования мостов из числа отобранных;

- в Узбекистане совершается частичная проверочная поездка по трассе

Модуль Е

- в Кыргызстане и Узбекистане была собрана базовая информация по предлагаемым трассам, стандартам расчетов и другим техническим аспектам, стоимости строительства, пассажирского и грузотранспортного потока, рост и перемещение населения, социальные тенденции, статистика по образованию и здравоохранению;
- обследование дороги на месте в коридоре Бишкек-Ош-Сары Таш;
- проводится обследование на месте железнодорожного коридора Бишкек-Иссык-Куль-Нарын;
- обследование на месте дорожного коридора Ташкент-Душанбе

Более подробное краткое описание хода продвижения проекта представлена в отчетах о ходе продвижения по каждому из модулей.

3. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ ОСТАЛЬНОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА

3.1 Внимание приоритетным вопросам

На встречах в Ашгабате 20-21 октября 1997 года и в Бишкеке 6-7 ноября 1997 года была достигнута договоренность с координатором проекта ТРАСЕКА по Центральной Азии, что консультант должен сконцентрировать свои усилия на приоритетных проблемах в каждой из стран проекта. Другим вопросам можно уделить меньше внимания. Мы прилагаем письмо директоров проекта координатору ТРАСЕКА от 12 ноября 1997 года в качестве Приложения 1 к настоящему отчету.

Модуль по оперативному управлению будет концентрировать свои усилия на:

- управлению затратами ресурсов и деятельностью различных модулей, их контролю и координации;
- связи с организациями - бенефициарами, местными субконсультантами и координационными группами ТРАСЕКА;
- поддержки проектных групп других модулей;

- организации конференции инвесторов в апреле 1998 года;
- координации и контролю отчетности по проекту.

Общая программа директора проекта показана в Таблице 1.4

Приоритетные вопросы по каждой стране и планирование деятельности различных модулей рассматриваются в отчетах о ходе выполнения по каждому модулю.

4. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 Общие вопросы

Работа в целом продвигалась в соответствии с планом. Полученные результаты почти совпадают с плановыми показателями. Не имеется существенных отклонений от плана проекта, представленного в первоначальном отчете .

4.2 Сотрудники и оперативный офис в Бишкеке

С течением отчетного периода не произошло изменений в кадровом составе проекта в различных модулях. Сотрудники консультанта в модуле оперативного управления состоят из

Брур Карелл	директор проекта
Алла Денисова	офис менеджер
Геннадий Сляднев	водитель/помощник
1-5 переводчиков в зависимости от потребности.	

С течением отчетного периода сотрудники модуля управления перешли из временного офиса в постоянный офис проекта. Офис оборудован

- компьютером, с UPS и принтером;
- копировальной машиной;
- телефоном и факсом.

Адрес и данные связи офиса:
 Кыргызстан
 720017 Бишкек,
 ул. Исанова, 42
 Министерство транспорта и связи,
 5-й этаж, к.52
 тел./факс 996-3312-265 618
 e-mail finnroad@imfico.bishkek.su
 e-mail brkarell@imfico.bishkek.su

Связь с дальним зарубежьем затруднена по телефонной линии нынешнего офиса. У нас также имеются трудности при отправке факсов. Для того, чтобы довести систему связи до уровня нормального функционирования, что имеет большое значение для надлежащей координации и управления проектом, проекту понадобится спутниковая связь.

Офису проекта также понадобятся два компьютера с UPS и принтером. Компьютеры в основном нужны для переводчиков из-за большого объема работы по переводу. Директор проекта и другие зарубежные эксперты работают с использованием компьютеров 'laptop'. Координатор в головной конторе отослал руководителю проекта e-mail 24 сентября 1997 года проекта по вопросу одобрения закупки некоторых видов офисного оборудования для оснащения оперативного офиса проекта в Бишкеке и вспомогательного офиса в Баку на общую сумму 4800 ЭКЮ. К сожалению до сих пор ответа не поступило. Мы повторим свой запрос.

4.3 Местные субконсультанты

С проекте работают местные субконсультанты во всех странах осуществления проекта. Их основной задачей является работа в качестве наших технических партнеров. Нашей целью является также облегчение передачи им технологии и ноу-хау, используя их участие в проекте. Нашими местными субконсультантами в различных странах являются:

Армения	Институт "Дорпроект"
Азербайджан	НИИ "Азеравтоёл"
Грузия	Институт "Сагзаметсниереба"
Казахстан	Институт "Каздор" НИИ
Кыргызстан	"Кыргыздортранспортпроект" (Модули D и E)
Кыргызстан	НИИ "Кыргыздортранстехника" (Модуль A и B)
Монголия	Институт дорог и дорожного движения "Сергельт-АвтоЗам"
Таджикистан	"Таджикгипротрансстрой"
Туркменистан	"Туркменавтоеллари"
Узбекистан	"Узавтоёл" (Модули A и D, контракт для "D" не подписан)
Узбекистан	Железные дороги Узбекистана "Ташжелдорпроект" (Модуль E)
Узбекистан	Центр "Интертехнология" (Модуль E, контракт не подписан)
Узбекистан	Наманганская обл. "Узавтоёл" (Модуль B, контракт не подписан)
Узбекистан	Статистическое управление (Модуль E, контракт не подписан)

Основная причина того, что не были подписаны все договора по проведению субконсультационных услуг, заключалась в сложности принятия окончательного соглашения, связанного с выбором организаций для модулей в качестве местных партнеров. Даже если формально договора не подписаны - это не влияет на ход работ. Это может быть продемонстрировано например тем

фактом, что “Узавтоёл”, несмотря на отсутствие подписанного договора о проведении субконсультационных услуг, обещал представить информацию по обслуживанию в зимних условиях 2 декабря 1997 года, когда руководитель проекта по Модулю В посетит “Узавтоёл”.

4.4 Достижения проекта

Как указано выше, работы по проекту продвигаются почти по плану. Основными результатами по каждой стране проекта являются следующие:

АРМЕНИЯ

- получены требуемые данные для оценки и рекомендаций (Модуль А);
- получены основные данные для подготовки предложений, стандартов и по уровню услуг и типовому рабочему плану для типовой базы (Модуль В);
- проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- достигнута договоренность о включении дорожной сети в план по обслуживанию в зимних условиях (Модуль В);
- поставлено оборудование для обследования мостов (Модуль D)
- выполнено обследование отобранных мостов (Модуль D)

АЗЕРБАЙДЖАН

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);
- проведена проверка нефтеперерабатывающего завода в Баку (Модуль А);
- получены базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы (Модуль В);
- проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- достигнута договоренность о включении дорожной сети в план обслуживания в зимний период (Модуль В);
- завершен проект итогового отчета (Модуль С);
- поставлено оборудование для обследования мостов (Модуль D);
- проведено обследование отобранных мостов (Модуль D).

ГРУЗИЯ

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендации (Модуль А);
- проведена координация с осуществляемым проектом по обслуживанию в зимних условиях, который финансируется Всемирным банком, во избежание дублирования (Модуль В);
- поставлено оборудование для обследования мостов (Модуль D);
- проведено обследование отобранных мостов (Модуль D).

КАЗАХСТАН

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);
- проверен асфальтовый завод в Алма-Ате (Модуль А);
- получены базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы (Модуль В);
- проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- достигнута договоренность о включении дорожной сети в план зимнего обслуживания (Модуль В);
- проведены дискуссии по совмещению системы по дорожной базе данных, разработанной местными специалистами, с системами Rosy PMS и BMS (Модуль D).

КЫРГЫЗСТАН

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);
- получены базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы (Модуль В);
проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- достигнута договоренность о включении дорожной сети в план зимнего обслуживания (Модуль В);
- проведена проверка на месте дорожного коридора Бишкек-Ош-Сары Таш (Модуль Е);

- проведено обследование на месте железнодорожного коридора из Бишкека через Иссык-Куль до Нарына (Модуль Е);
- собрана базовая информация по предлагаемым трассам, нормам расчета и другим техническим аспектам, стоимости строительства, грузопассажирского потока, росту населения и его миграции, социальным тенденциям, статистике образования и здравоохранения для разработки методологии расчета затрат по прогнозируемому плану действий и прибыли по инвестициям в автомобильные и железнодорожные коридоры (Модуль Е).

МОНГОЛИЯ

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);
- получены базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы (Модуль В);
проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- достигнута договоренность о включении дорожной сети в план зимнего обслуживания (Модуль В);

ТАДЖИКИСТАН

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);
- обследовано асфальтовое производство за пределами Душанбе (Модуль А)
- базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы будут получены 2 декабря (Модуль В);
- проведено обследование на месте дорожного коридора Ташкент-Душанбе (Модуль Е).

ТУРКМЕНИСТАН

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);

- нефтеперерабатывающие заводы Туркменбаши и Чарджева были проверены. Качество битума на предприятии Туркменбаши улучшилось (Модуль А);
- базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы будут получены 4 декабря (Модуль В);
- 5 декабря будет проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- достигнута договоренность о включении дорожной сети в план зимнего обслуживания (Модуль В);

УЗБЕКИСТАН

- получены требуемые данные для проведения оценки и выдачи рекомендаций (Модуль А);
- проверен нефтеперерабатывающий завод в Ферганской долине (Модуль А);
- базовые данные для продолжения подготовки стандартов и рекомендаций по уровню услуг и типовому рабочему плану и типовой базы будут получены 2 декабря (Модуль В);
- 9 декабря будет проведен полудневный семинар по проекту (Модуль В);
- завершена проверочная поездка по трассе (Модуль D);
- собрана базовая информация по предлагаемым трассам, нормам расчета и другим техническим аспектам, стоимости строительства, грузопассажирского потока, росту населения и его миграции, социальным тенденциям, статистике образования и здравоохранения для разработки методологии расчета затрат по прогнозируемому плану действий и прибыли по инвестициям в автомобильные и железнодорожные коридоры (Модуль Е).

4.5 Отклонения от первоначального плана и их причины

Во время первоначальной фазы в Модуле В были некоторые задержки из-за переноса начального семинара в Казахстане два раза примерно на одну неделю. В результате задержек было отменено посещение Монголии руководителем проекта. На соответствующее потерянное время были отложены посещения руководителем проекта других стран проекта для сбора данных и проведения начальных семинаров. По Модулю В планировалось получить всю

базовую информацию и провести все начальные семинары к концу ноября. Задержка в Казахстане, а также неожиданные проблемы с рейсами на Монголию однако привели к переносу начала встреч в Ашхабаде и Ташкенте на первую и вторую недели декабря. Потерянное время будет восстановлено во время рождественских праздников.

Ухудшение недавно ситуации в Таджикистане помешало проведению некоторых запланированных поездок. Руководители групп координационных бюро ТАСИС в Ташкенте и Душанбе рекомендовали, чтобы мы пока не отправляли экспертов в Таджикистан. Больше всего пострадал от ситуации в Таджикистане Модуль А.

Эксперты по битуму и битумному производству Модуля А были уже в Баку на своем пути через Туркменистан и Узбекистан в Таджикистан, когда положение в Таджикистане внезапно ухудшилось. Так как этим специалистам не пришлось провести проверку разрушенного асфальтового завода вблизи Душанбе, это означает что это производство не будет проверено в рамках настоящего проекта, если ТАСИС не предоставит дополнительного финансирования для организации новой поездки. Задание специалистов по битуму и его производству было выполнено после проверки битумных производств и битумосмесителей в рамках своей программы во время этой поездки. К сожалению для Таджикистана и для проекта получилось, что асфальтовый завод вблизи Душанбе не мог быть проверен, а он мог бы стать важным активом для Таджикистана при условии, что его эксплуатация производилась с разумными затратами.

Рекомендуется, чтобы наши эксперты пока не посещали Таджикистан, и поэтому мы договорились с г-ном Тимуром Д. Мирзоевым, директором организации - бенефициара в Таджикистане о том, чтобы он встретился с менеджером проекта по Модулю В в Ташкенте 2 декабря для обсуждения целей Модуля В и передачи запрошенных данных. Мы весьма ценим готовность г-на Мирзоева выехать в Ташкент, что также показывает что "Таджикгипротрансстрой" придает важное значение проекту и бенефициар готов помогать нормальному осуществлению проекта.

Между бенефициаром/координатором в Центральной Азии по проекту ТРАСЕКА/директором проекта было согласовано, что в Туркменистане следует провести более подробную инспекцию мостов. Работа должна быть сделана путем перераспределения ресурсов внутри модуля. Работы по Модулю D в Туркменистане были отложены до того, пока не будут известны, что же предпочитает организация - бенефициар в отношении проверок мостов по Модулю D. Отсрочка не повлияет на общий временной график.

С координатором ТРАСЕКА по Центральной Азии было согласовано, что мы представим наши предложения для совмещения банка дорожных данных, разработанных в Казахстане, с Rosy PMS и BMS. Работа должна быть сделана путем перераспределения ресурсов в пределах модуля.

4.6 Потребность в конкретных действиях

Слаженная и быстрая процедура по поставкам некоторых видов офисного оборудования и оборудования для Модуля D потребует скорого ответа от руководителя программы/Европейской комиссии.

Процедура проведения тендеров по поставкам падающих дефлектометров находятся на критической стадии, если потребуется шесть месяцев для процедуры закупок. Согласно временному графику проекта падающие дефлектометры понадобятся на местах в апреле 1998 года. Т.е. уже через четыре месяца.

5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

5.1 Общая часть

Следующий отчетный период длится с 1 декабря 1997 года до 31 марта 1998 года.

Со времени начала проекта до настоящего времени работа по Модулям А, В и Е в основном заключалась в сборе информации. Работу по фазе первоначального отчета изначально планировалось провести до конца ноября, а не до конца сентября, поскольку лишь вышеупомянутые модули обладают информацией необходимой для определения приоритетов по каждой стране.

Во время следующего отчетного периода собранная информация будет проанализирована и выданы рекомендации. Основное внимание мы уделим приоритетным проблемам каждой страны. Другим аспектам будет уделено меньше внимания, о чем согласовано с координатором проекта ТРАСЕКА по Центральной Азии.

Модуль А и В представят свои рекомендации на встрече руководящего комитета в середине февраля 1998 года.

В Модуле С в течение следующего отчетного периода будут приняты во внимание комментарии, полученные по проекту итогового отчета, и подготовлен итоговый отчет к 15 февраля 1998 года. Вдобавок, Модуль С окажет поддержку “Азеравтоёлу” в начале процесса структурной перестройки.

Модуль D будет продолжен и включит поставки оборудования, обследование мостов и поездки для проверки трассы с тем, чтобы отобрать приоритетные участки для более детального обследования.

Модуль Е представит демографический / экономический / социальный анализ, прогноз транспортного потока, технический обзор и экономический анализ автомобильных и железнодорожных коридоров.

Более подробное планирование работы на каждый модуль можно найти в отчете по ходу выполнения работы по каждому отдельному модулю.

5.2 Планирование работы модуля управления

Приоритетные задачи отдела оперативного управления для следующего отчетного периода останутся в основном теми же, что и для данного отчетного периода.

Приоритетными задачами директора проекта является:

- подготовка и содействие проведению конференции инвесторов в апреле 1998 года;
- встреча с организацией - бенефициаром из Монголии;
- управление, контроль и координация вводимых ресурсов и деятельности различных модулей;
- связь с организациями-бенефициарами, местными субконсультантами для контроля за ходом выполнения работ и для привлечения организаций - бенефициаров и субконсультантов к осуществлению проекта;
- связь с координаторами ТРАСЕКА;
- поддержка сотрудников проекта других модулей и устранение возможных недоразумений и разрешение споров с организациями - бенефициарами и местными субконсультантами.
- координация и контроль отчетности по проекту.

Для осуществления вышеуказанных задач ожидается, что примерно 2/3 своего времени директор проекта до начала конференции инвесторов будет продолжать уделять работе в офисе оперативного управления в Бишкеке и 1/3 времени в различных странах проекта. Более точный план действий и график командировок можно найти в форме 1.6 "План работы на следующий период".

5.3 Предложения по поправкам

При встрече с организациями - бенефициарами в различных странах проекта мы обнаружили, что круг услуг нескольких других проектов, финансируемых международными организациями дублирует объем услуг по нашему проекту. В основном это относится к Модулям А и В.

В Армении, Грузии, Казахстане и Монголии имеются проекты, которые дублируют Модуль А.

Модуль В имеет дублирующий проект в Грузии, Казахстане и Монголии.

Во избежание дублирования и распыления скудных ресурсов на работы, которые уже производятся или сделаны, мы предлагаем провести встречу с руководителем проекта и/или координаторами ТРАСЕКА для согласования вопросов разделения работ нашим проектом и дублирующими его проектами.

Если мы сможем меньше заниматься теми задачами, которыми занимаются другие (или полностью отказаться от них), тогда мы сможем больше выделить ресурсов для решения приоритетных задач в разных странах.

Форма 1.4: Общий план работ

Название проекта: ТРАСЕКА: Эксплуат. дорог		Номер проекта: TNREG 9601		Страны: Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан			Страница : 1 проекта по управлению				
Планируем 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. 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. встречи с бенефициарами и партнерами	xx	x					4 недели			
3	Предварит. встречи с суб-консультанта и контракты на суб-консульт.услуги	xx	x					4 недели			
4	Связь с бенефициарами, партнерами и субконсультантами		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			

ФОРМА 2.2: ОТЧЕТ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

Название проекта: ТРАСЕКА- Программа по эксплуатации дорог		Номер проекта: TNREG 9601		Страны: Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан			Страница: 1				
Группа оперативного управления											
Планируемый период: 10/97 - 11/97		Подготовлено: 30.11.1997		Консультант ЕС: "Финнроуд" Хельсинки, Финляндия							
Задачи проекта: Содействовать осуществлению коридора ТРАСЕКА, улучшение дорожных условий и безопасности движения											
№.	ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ	СРОКИ				ВВЕДЕННЫЕ РЕСУРСЫ					
		месяцы				ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВ. & МАТЕРИАЛЫ		ПРОЧЕЕ	
		1	2	3	4	Консультант ЕС план	ПАРТНЕРЫ факт	план	факт	план	факт
	Трехсторонняя встреча в Баку и представление конференции инвесторов Работа по координации в головной конторе Совещание с бенифициаром и координатором ТРАСЕКА в Туркменистане и представление конференции инвесторов Совещание с бенифициаром и субконсультантом в Казахстане и представление конференции инвесторов Совещание с бенифициаром, субконсультантами и координатором ТРАСЕКА в Ташкенте Работа по координации в офисе оперативного управления Подготовка отчета Командировки в Таджикистан и Монголию			x		5 дней	8 дней				
				x		3 дня	3 дня				
				x		5 дней	8 дней				
						2 дня	3 дня				
					x	0 дней	3 дня				
				x	x	13 дней	13 дней				
						5 дней	5 дней				
						10 дней	0 дней				
				ИТОГО		43 дня	43 дня				

ФОРМА 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: ПРОГРАММА ТРАСЕКА ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ		Номер проекта: TNREG 9601		Страны: Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан		Страница: 1
Группа оперативного управления						
Планируемый период: 10/97 - 11/97		Подготовлено: 30.11.1997		Консультант ЕС: “Финнроуд” Хельсинки, Финляндия		
Задачи проекта: Содействовать осуществлению коридора ТРАСЕКА, улучшение дорожных условий и безопасности движения						
ОБЪЕДЕННЫЕ РЕСУРСЫ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ОТРАБОТАННЫЙ ПЕРИОД	ВСЕГО ОТРАБОТАНО	НАЛИЧИЕ РЕМЕНИ ДЛЯ ОСТАВШЕЙСЯ ЧАСТИ	
ШТАТ СОТРУДНИКОВ Директор проекта	12 рабочих месяцев	2 рабочих месяца	2 рабочих месяца	4 рабочих месяца	8 рабочих месяцев	
Всего	12 рабочих месяцев	2 рабочих месяца	2 рабочих месяца	4 рабочих месяца	8 рабочих месяцев	
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ						
Персональный компьютер с программным обеспечением, электронной почтой и принтером	1	1	1	1	0	
Копировальная машина	1	1	1	1	0	
Персональный компьютер с программным обеспечением, электронной почтой	1	1	1	1	0	
Струйный принтер	1	1	1	1	0	
Факс-машина	1	1	1	1	0	
Всего						
ДРУГИЕ РЕСУРСЫ						
Всего						
ИТОГО						

ОРМА 2.4: ОТЧЕТ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСТАВЛЕННЫХ ЗАДАЧ

Название проекта: ПРОГРАММА ТРАСЕКА ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ Группа оперативного управления		Номер проекта: TNREG 9601		Страны:	Армения Азербайджан Грузия Казахстан, Кыргызстан, Монголия Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Подготовлено: 30 ноября 1997 г.				Консультант ЕС: "иннроуд" Хельсинки, Финляндия	
Задачи	Отклонение от первоначального плана	Причина отклонения	Пояснение проблем и выводы		
Создание в Бишкеке офиса для оперативного управления проектом	нет		Помещение для офиса было обещано для нас еще в начале сентября, но из-за проблем с прежним съемщиком мы смогли въехать в офис только в середине ноября		
Назначение местных субконсультантов в каждой из девяти стран осуществления проекта	нет		Имеется некоторая задержка с подписанием договоров по услугам субконсультантов в Узбекистане		
Подготовка конференции инвесторов	нет				
Связь с организациями-бенефициарами, субконсультантами и координатором ТРАСЕКА	нет				
Поддержка другим модулям	нет		Эта работа отняла больше времени с средств, чем ожидалось. Редкие и полные рейсы на самолеты приводят к излишним остановкам на ночь, что означает потерянное время и лишние затраты.		
Руководство проектом и его координация	нет		Плохая связь затрудняет руководство и координацию. Необходима спутниковая связь		

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 Управление проектом		
Планируемый период: 12/97 - 03/98		Подготовлено: 30.11.1997								Консультант ЕС: Финнроуд Хельсинки Финляндия				
Задачи проекта: содействовать осуществлению коридора ТРАСЕКА, улучшение дорожных условий и безопасности движения														
NO.	РАБОТЫ	СРОКИ 1997-98 (неделя)									ПЕРСОНАЛ		ОБОР. & МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ
		49 50	51 52	1 2	3 4	5 6	7 8	9 10	11 12	13 14	Консультант ЕС	Партнеры		
1	Контроль за выполнением отчетности, переводов и рассылка отчетов	x	x									1 неделя		Офисное оборуд.
2	Встреча по координация в Ашгабате	x										1 неделя		
3	Перерыв на Рождество и Новый год		x	x								2 недели		
4	Координация проекта из головной конторы		x	x								1 неделя		
5	Подготовка конференции инвесторов и связь с бенефициарами в республиках Закавказья, Центральной Азии и Монголии				xx							2 недели		
6	Совещание руководящего комитета						x	x				2 недели		
7	Координация проекта в офисе оперативного управления	x		x		xx			x	xx		1 неделя		
8	Подготовка отчета										xx	6 недель		
		ИТОГО									2 недели			
											16 недель			

Бишкек 12 ноября 1997 г.

Г-ну Майклу Симсу,
координатору проекта ТРАСЕКА
в Центральной Азии

Касательно: TNREG 9601 проект "Эксплуатация дорог" № ссылки М 005

Дорогой Майкл!

Я ссылаюсь на наши встречи в Ашхабаде 20 и 21 октября 1997 года и в Бишкеке 6 и 7 ноября и подтверждаю следующие технические приоритеты и пояснения в отношении объема нашей работы, о чем мы говорили и согласовали в течении упомянутых встреч. Пожалуйста дайте мне знать, если я что-то не правильно понял или, если вы не согласны с толкованием результатов наших встреч.

Модуль А

Мы в нашем следующем отчете о ходе выполнения работ перечислим приоритетные проблемы по каждой из девяти стран и сконцентрируем наши усилия на них. Другим вопросам будет уделено меньше внимания.

Мы предлагаем, чтобы программа по модулю А продвигалась следующим образом:

1. Касаясь раздела 3.3 в первоначальном отчете по модулю А и его ресурсам и отчетности по фазе 1 особое внимание будет уделено следующим главным моментам:

- качество битума, его производство, снабжение и стандарты
- использование материалов, включая альтернативные материалы для дорожного покрытия
- материалы для дорожного покрытия, строительные стандарты и контроль качества
- ресурсы установок и оборудования, которые относятся к будущим потребностям строительства.

Вопросы, относящиеся к возможным изменениям в законодательстве, будут изучены в контексте рекомендаций, приведенных под рубриками основного отчета. Вместе с директором проекта будут оценены возможности иностранных инвестиций, которым будет оказано содействие. Конференция инвесторов, намеченная на апрель 1998 года готовится директором проекта.

Продолжительность фазы 1 составит 6 месяцев.

2. Продолжительность фазы 2 составит 9 месяцев.

3. Первую встречу руководящего комитета предлагается организовать в середине февраля 1998 года для оценки проекта отчета. Проект отчета будет представлен членам руководящего комитета на английском и русском языках самое позднее за две недели до встречи. Причина переноса встречи руководящего комитета на февраль состоит в том, что мы считаем важным, чтобы модуль В мог на том же совещании представить членам комитета предложенные стандарты зимнего обслуживания.

4. Затраты ресурсов по Фазам 1 и 2 Модуля А останутся такими, как указано в первоначальном отчете.

Модуль В

Всемирный банк в настоящее время финансирует проект по зимнему обслуживанию в Грузии. Объем услуг по проекту Всемирного банка в большой степени дублирует наш объем. Единственное отличие заключается, по видимому в том, что консультант в проекте Всемирного банка не будет заниматься:

- анализом и оптимизацией места расположения базы для дорожного обслуживания
- планом типовой базы в отношении оборудования, численности работников и методов работы
- оценкой возможностей и мощностей для местного производства оборудования
- предложениями по пакету инвестиций по системе зимнего обслуживания для рассмотрения международными финансовыми организациями

Как нас информировал консультант, который занимается проектом Всемирного банка в Грузии, что причиной того, что анализ оптимизации расположения базы и предложения по типовой базе не были включены в их исследование, является то, что подразделения, осуществляющие зимнее обслуживание, предполагается приватизировать. Таким образом, это уже станет задачей частных подрядчиков оптимизировать местоположение базовых станций и обеспечение необходимого оборудования. Всемирный банк не будет финансировать поставки оборудования частным подрядчикам и поэтому они не будут делать каких-либо предложений по пакету инвестиций для рассмотрения международными финансовыми организациями.

Во избежание дублирования двух исследований мы предлагаем сократить наше участие в отношении зимнего обслуживания в Грузии. Мы рекомендуем, чтобы мы на основе исследования, проведенного консультантами Всемирного банка, дополнили его теми компонентами, которые не включены в это исследование.

Мы будем координировать свою деятельность в Казахстане с реализуемыми в настоящее время проектами АБР и Всемирного банка, во избежание дублирования этих проектов, особенно в вопросах относящихся к определению оборудования.

Мы знаем, что АБР финансирует проект по институциональному усилению в Монголии. Мы изучим проект итогового отчета этого проекта во избежание дублирования.

Модуль С

1 и 2 октября 1997 года состоялись встречи в Баку организации-бенефициара, Европейского банка и Консультанта, где для широкого обсуждения был представлен первоначальный отчет по модулю С. Мы будем держать Марка Грайля в курсе о продвижении этого модуля.

Модули D и E

Был подписан отдельный протокол встречи, касающийся вопросов, которые обсуждались по модулю D и E во время нашей встречи в Бишкеке 6 ноября. Для справки мы прилагаем копию указанного протокола собрания.

Все модули

Было согласовано, что мы постараемся представить более интересные отчеты бенефициарам путем составления их таким образом, чтобы было ясно, что организации- бенефициары получают из нашего исследования. Каждый модуль должен в предстоящих отчетах о ходе выполнения представить приоритетные вопросы, относящиеся к тому или иному модулю в различных странах и сконцентрировать усилия на этих вопросах. Другим вопросам будет уделено меньше внимания.

С наилучшими пожеланиями
Брур Карелл,
директор проекта

**ЗАМЕТКИ О СОВЕЩАНИИ ПО ВОПРОСУ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА.
БИШКЕК 6.11.97 г.**

Присутствовали:	М. Симс	координатор ТРАСЕКА
	Б. Карелл	ФиннРоуд
	К. Девис	“Паркман”
	Ж.Фоскетт	“Паркман” (по совместительству)

Все модули

1. Отчеты должны быть более интересными для бенефициаров.
2. Следующий отчет о ходе выполнения должен быть представлен к концу ноября (на англ. языке).
3. Таджикистан: Учитывая интерес Всемирного банка к району Гарма (Восточный Таджикистан), было рекомендовано, чтобы модули А, В и D обратили внимание на зимнее обслуживание, битумный завод и план по эксплуатации дорог - дополнительно к программе Всемирного банка в этом регионе (т.е. финансирование производства битума, закупки оборудования для обслуживания и деятельность по обслуживанию дорог на дорогах проекта ТРАСЕКА).

Модуль D.

1. Туркменистан

Была обсуждена просьба “Туркменавтоеллари” заменить оборудование для проверки грузоподъемности моста оборудованием для проверки моста.

“Паркман” указал, что испытание на грузоподъемность моста должны быть сделаны после оценки грузоподъемности, что требует полного обследования моста, и что позволит оценить факторы нынешнего состояния (используя отбор кернов и испытание материалов) и, где необходимо (т.е. при отсутствии расчетов/чертежей), получить данные по геометрии структурных элементов, определить диаметры арматурных стержней, использовать приборы для измерения защитного слоя, для проверки количества стержней и т.д., достаточные для проведения оценки грузоподъемности и прогибов, ожидаемых под влиянием нагрузки.

Испытание мостов под нагрузкой должны проводиться на основе вышеупомянутой оценки и служить подтверждением их расчетной грузоподъемности. Пришли к соглашению, что вместо 10 проверок мостов и поставки различных видов оборудования для проверки следует отобрать три моста (на основе как типичности состояния, так и презентативности всех мостов в стране).

“Паркман” поможет “Туркменавтоеллари” провести специальную проверку для оценки грузоподъемности мостов для расчета/ контроля за их нагруженностью. Там, где может потребоваться специальное оборудование (например, машины для извлечения кернов) “Паркман” определит эту потребность на начальной стадии и порекомендует ТАСИС оборудование, которое нужно поставить, вместе с указанием его стоимости. Ожидается, что “Туркменавтоеллари” предоставит основное и необходимое оборудование: лестницы, рулетки, строительные леса, машину для

испытания нагрузки на ось, (уже полученную по пилотному проекту) и загруженные грузовики.

“Паркман” попытается определить на каждой стадии расчетные стандарты, которые были использованы при строительстве мостов; ожидается, что как британские, так и российские инженеры-мостостроители из числа сотрудников “Паркман” будут использованы в Туркменистане.

Бюджеты: Бюджет на нынешних сотрудников и оборудование для Туркменистана (15 человеко-дней на инженера-мостостроителя плюс 8000 ЭКЮ на оборудование по испытанию мостов) нельзя превышать без предварительного одобрения ТАСИС переброски ресурсов с работы по PMS в других странах (возможно Казахстана или Узбекистана).

2. Узбекистан

Проект АБР по восстановлению дороги (180 км, как отмечено БК/КК в сентябре) должен быть использован для определения участков для проведения изысканий по Модулю D. На практике это означает замену участка Чимкент-Ташкент на участок от Ташкента до перевала Алтын-Кен, где ведутся строительные работы, и затем от южной стороны перевала по направлению к Кокону. Как можно большая часть участка от Андижана до Оша должна войти в 700 км участок, обследуемый в Узбекистане.

3. Таджикистан

Пришли к соглашению, что 1900 км, которые нужно обследовать (“Предложение” и “Первоначальный отчет”) представляют всю общенациональную сеть в республике, а не сеть проекта ТРАСЕКА. Была достигнута договоренность о том, что 700 км предложенных для поездки в целях проверки и 200 км для детального обследования состояния, являются разумными цифрами и что ресурсы, первоначально предложенные консультанту, соответствуют этим цифрам.

4. Программное обеспечение для PMS /BMS: Было отмечено, что от стран бенефициаров получены отчеты и что проблемы все еще имеются в отношении программного обеспечения, особенно в меню русских версий (например, недавно сообщалось в Ташкенте, что датские фразы, вставленные в текст меню, исказили формат русского текста). Было достигнуто соглашение о том, что важно “закрыть” вопрос программного обеспечения, как только пилотный проект официально завершится 1 декабря 1997 г. Все усилия должны быть направлены на соблюдение спецификаций программного обеспечения и скорейшего получения передаточных сертификатов. М. Симс согласился представить “Паркману” копии спецификаций программного обеспечения, как предусмотрено в контракте фирмы “Кокс”.

5. Казахстан

Возможность совмещения с местным банком данных по дорогам (КБДД) будет обсуждаться на совещании в Алма-Ате 10 ноября. М. Симс отметил, что он был бы рад получить конкретные предложения по достижению совместимости с PMS, но добавил, что бюджет на эту дополнительную работу можно расширить лишь путем перераспределения ресурсов внутри модуля проекта.

Проект должен принять во внимание, что проекту Всемирного банка по восстановлению дороги, вопрос о финансировании которого еще не совсем решен, уже не хватает 20 млн. долларов. Консультант должен предложить дальнейшие участки для финансирования, как часть задачи для модуля D.

6. Закупки оборудования

В пункте 3.2 первоначального отчета был поставлен вопрос, который следует решить путем совместного использования машин с 4-х колесным приводом в двух и более странах; наиболее вероятным будет совместное использование в Казахстане и Кыргызстане, а две другие машины будут переданы Таджикистану и Армении. Машина с 4-х колесным приводом в Азербайджане не может быть передана другой стране.

Бюджетный лимит в 500 тыс. ЭКЮ нужно покрыть путем внесения поправок в перечень оборудования в следующем порядке (первые позиции = предпочтительный вариант):-

- автомобиль с 4-х колесным приводом: поставки только оборудования на уровне базы, обсудить поставки машин после заводского ремонта;
- сократить оборудование для испытания мостов до семи комплектов - не включать Туркменистан (см. выше); Поставить оборудование для обследования дорожного покрытия только в пять стран, в которых проводится такая работа (регистратор неровностей, рулетка, Хаски, счетчик пробега, и прочее);
- поставить программное обеспечение для обследования дорожного покрытия и мостов только в пять/семь стран, в которых будет проводиться работа по обследованию покрытия/мостов (программы 'D.Gen', 'PRISM' ,и прочее);
- не поставлять оборудование для измерения нагрузки на ось вообще - пока существующая машина с пилотного проекта (в Туркменистане) не будет найдена для использования в испытаниях по нагрузке мостов;
- не требуется новейших версий программ Rosy - только основная версия, как предусмотрено техническим заданием пилотного проекта.

Более того, было предложено, чтобы закупки машин с 4-х колесным приводом были произведены как можно быстрее или только после того, как это произойдет, можно определить бюджет для более мелкого/дешевого оборудования.

Передача оборудования: стандартная форма ТАСИС по сохранению собственности ЕС должна быть подписана бенефициаром; копия имеется у М. Симса. В конце проекта будет принято решение по окончательному пункту назначения автомобилей с 4-х колесным приводом; в настоящее время их предполагается разместить в Казахстане, Армении и Таджикистане.

Процедуры закупок: По предварительным расчетам, рекомендуемый (ТАСИС) период минимум в шесть месяцев для организации конкурсных торгов может быть сокращен примерно до трех месяцев при условии, что для тендера установлен период в один месяц, а для оценки заявок только один месяц.

7. Штат

Был обсужден вопрос перераспределения времени между руководителем проекта и дорожным инженером - общее время было увеличено с 72,5 до 79 недель и пропорция времени нахождения в стране сохранилась.

“Паркман” выявил потребность в сочетании элементов институциональной поддержки и обучения высшего руководящего звена принципам PMS - в следующем отчете о ходе выполнения будет предложено перераспределение времени сотрудников.

8. Имеющиеся отчеты

- Имеется отчет PADECO в офисе ТРАСЕКА в Ташкенте.
- Итоговый отчет по пилотному проекту “Кокс” (TELREG 9305 - Модуль: “Исследование стоимости и финансирования использования дорог”: июнь 1997 года) был передан “Паркману”.

Модуль Е.

1. Штат: Обсуждалось штатное расписание, представленное в первоначальном отчете. М. Симс был доволен тем, что он отразил изменение ориентации (с трасс на экономику транспорта) модуля, но не был доволен уменьшением времени нахождения в стране; “Паркман” представил в виде таблицы пересмотренные предложения, которые показывают увеличение пропорции времени в стране (в общем 161 день) - это было принято М. Симсом и будет официально введено в следующем отчете о ходе выполнения.

Следующая встреча

Все выразили потребность в регулярных встречах для подобного обсуждения хода выполнения проекта; следующая встреча должна произойти в течение шести недель, т.е. до Рождества, число и место будут согласованы.

Принято:

М. Симс

Б. Карелл

К. Дэвис