

Программа Tacis Европейского Союза

**Предварительное ТЭО &
Технико-Экономическое
Обоснование Участков
Дороги Термез – Душанбе –
Сары-Таш**

**Проект No.
EuropeAid/121985/C/SV/Multi**

Промежуточный Отчет № 1

Период Отчета:

14 Нояб. 2006 – 31 Мая 2007



Проект финансируется
Европейским Союзом



ФРАНЦУЗСКОЕ ИНЖЕНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Титульный лист Отчета

Название Проекта	:	Предварительное Технико-Экономическое Обоснование Участка Дороги Термез - Душанбе - Сары-Таш	
Номер Проекта	:	110-465	
Страна бенефициарий	:	Кыргызстан	
		Партнер проекта	Подрядчик Европейской Комиссии
Наименование	:	Министерство Транспорта и Коммуникаций КР	ВСЕОМ
Адрес	:	Бишкек, ул. Исанова 42 Кыргызстан	Площадь Братьев Монтгольфье 78286 Гиянкур Франция
Номер телефона	:	+9960312 610585	+33130124800
Номер факса	:	+9960312 610585	+33130121095
Номер телекса	:		689993
Контактное лицо	:	Чимчиков К. А.	Луссье Матье
Подпись	:		

Дата отчета: 11.06.2007

Период отчета: 15 Ноября 2006г. - 31 Мая 2007г.

Автор Отчета: Франсуа Шатен

ЕК M & E team	_____	_____	_____
	[фамилия]	[подпись]	[дата]
Менеджер проекта	_____	_____	_____
	[фамилия]	[подпись]	[дата]

Синописис

Название Проекта: Предварительное Техничко-Экономическое Обоснование Участка
Дороги Термез - Душанбе - Сары-Таш

Номер Проекта : 110-465

Страна: Кыргызстан

Цели Проекта: Содействие в развитии экономических отношений, а также торговых и транспортных коммуникаций в Центральной Азии через улучшение региональной дорожной инфраструктуры

Плановые Данные: Предварительное Техничко-Экономическое Обоснование с различными альтернативными вариантами ТЭО для проекта финансирования
Детальный рабочий план
Тендерные документы на строительство
Специальные исследования (гидрология, искусственные сооружения, воздействие на окружающую среду, социальное воздействие, пошлина/транзитный взнос, финансовый менеджмент)
Тренинг для местного персонала

Проектные События: Региональный экономический анализ
Обследование трафика
Топографо-геодезические работы
Инженерно-геотехнические работы
Инженерно-гидрологическое обследование
Обследование искусственных сооружений
Оценка воздействия на окружающую среду
Оценка воздействия социальной среды
Работа по ремонту дорог и содержание
Анализ различных вариантов проектирования
Работа по пошлинам \ транзитным взносам
Оценка финансового менеджмента
Детальный план работы
Подготовка тендерных документов
Тренинг

Срок начала проекта : 14 Ноября 2006 г.

Длительность проекта : 18 месяцев

СОДЕРЖАНИЕ

1. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ СОСТОЯНИЯ РАБОТ С НАЧАЛА ПРОЕКТА.....	5
2. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД ПРОЕКТА.....	6
3. ХОД РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНОМ ПЕРИОДЕ	7
3.1. ОБЩЕЕ	7
3.2. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВИТЕЛЬНАЯ РАБОТА	7
3.3. СЕМИНАР	8
3.4. ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ МИССИЯ АЗИАТСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ (АБР)	9
3.5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТОВ С СУБПОДРЯДЧИКАМИ НА ИНЖЕНЕРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗЫСКАНИЯ	9
3.6. ВИЗИТ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ МТК КР НА УЧАСТОК ПРОЕКТИРУЕМОЙ ДОРОГИ.	10
3.7. НАЧАЛО ОСОБЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	10
Таблица 1: ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ О ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТАХ.....	12
ТАБЛИЦА 2: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ РЕСУРСАХ.....	13
ТАБЛИЦА 3: ОТЧЕТ О ВЫПОЛНЕННОЙ РАБОТЕ	14
4. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	15
4.1. ОБЩЕЕ	15
4.2. ИЗМЕНЕНИЯ ПЛАНА ВСЛЕДСТВИЕ ПЕРЕГОВОРОВ С МИССИЕЙ АБР ПО ОЦЕНКЕ.....	15
4.3. ДРУГИЕ ИЗМЕНЕНИЯ	15
ТАБЛИЦА 4: ПЛАН РАБОТЫ ДЛЯ СЛЕДУЮЩЕГО ПЕРИОДА (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА).....	16
ПРИЛОЖЕНИЕ	17
Визит на участок дороги Сары-Таш - Карамык.....	17

1. Краткое изложение состояния работ с начала проекта

Проект начался с 14 ноября 2006 года, что является началом очень сложного зимнего периода в местности проектируемой Дороги, поднимающейся над уровнем моря с 2500м до 3200м. Вследствие продолжительного снежного периода, инженерно-геологические изыскания не могли быть корректно проведены до мая 2007 года.

Только Долгосрочные Эксперты были мобилизованы в первые месяцы до апреля 2007 года и, частично, Ключевой Эксперт Инженер- по материалам/геотехник. Основной работой явился сбор существующих основных данных и обзор существующих исследований, в особенности, технико-экономических обоснований дорог, примыкающих к Дороге Проекта в Кыргызстане или Таджикистане. Этот период также явился благотворным для обучения Местных Экспертов Международными Экспертами, в частности, использованию моделей проектирования для реализации последующих фаз проекта.

По окончании Начальной Фазы проекта, в Министерстве Транспорта и Коммуникаций был организован Семинар с участием центрального и регионального персонала Министерства. Он был посвящен дорожному строительству, в особенности, геометрическому и геотехническому проектированию с фокусированием внимания на особых условиях, таких как в Кыргызстане.

В особенности следует отметить Ознакомительную Миссию Азиатского Банка Развития (АБР) в апреле 2007 года. В течение этой миссии было решено включить строительство проектируемой нами дороги в Проект по Улучшению Регионального Дорожного Коридора Китай – Кыргызстан – Таджикистан, предлагаемый АБР. Миссия по Оценке Проекта АБР состоится во второй половине июля 2007 года, и нас попросили предоставить к тому времени сметы и предварительный экономический анализ. Мы согласились предоставить к этой дате комплект пояснительных записок по Проекту со сметами.

Как запланировано, на различные инженерно-геологические изыскания (топографические, геотехнические изыскания и подсчет интенсивности движения) был заключен субподряд с Кыргыздортранспроектом, который явился самым подходящим участником, предложившим самую низкую цену. В действительности, они начали изыскательные работы 11 мая 2007 года.

3 мая 2007 года, было организовано посещение участка совместно с представителем Министерства Транспорта и Коммуникаций КР для уточнения окончательного варианта трассы дороги и возможных альтернатив. Единственными альтернативами является обходные дороги в районе села Дороот Коргон и села Карамык. Кроме того, была организована встреча с делегацией Министерства Транспорта Таджикистана для уточнения подсоединения дороги Проекта на таджикско-кыргызской границе.

Специальные технические исследования могли быть начаты в мае 2007 года: гидрология, стабильность наклона и структуры. Международные Эксперты посетили дорогу Проекта и подготавливают свои рекомендации. Специальные отчеты будут выпущены.

2. Краткое изложение планирования проекта на оставшийся период проекта

Как запланировано в Первоначальном Отчете, подготовка Техничко-Экономического Обоснования Проекта продолжится до ноября 2007 года, по окончании периода будет составлен Отчет.

Будут сделаны незначительные изменения вследствие миссии по Оценке Проекта АБР, которая состоится во второй половине июля 2007 года. Предварительные сметы, затребованные АБР, будут подготовлены к этому сроку, но окончательный Отчет о Техничко-Экономическом Обосновании будет подготовлен к ноябрю 2007 года. Международный Краткосрочный Эксперт, Специалист по Транспорту, пополнит нашу группу для подготовки пояснительных записок для миссии по Оценке Проекта АБР.

Последующая фаза после Техничко-экономического Обоснования останется без изменений, за исключением того, что, возможно, только одна альтернатива будет выбрана вследствие решения принятого в ходе предшествующей миссии по Оценке Проекта АБР. Окончательный Техничко-Экономический Отчет будет включать в себя оценку Управления Финансами, рекомендации по Пошлинным/Транзитным сборам и возможные корректировки.

В то же время, с декабря 2007 года по май 2008 года, детальный проект и подготовка тендерных документов будут выполнены, как и запланировано.

3. Ход развития проекта в отчетном периоде

3.1. Общее

Данный проект начался 14 ноября 2006 года с приездом в Бишкек Руководителя Проекта в Кыргызстане Франсуа Шатена. В тот же день состоялось Собрание в г. Алматы в Представительстве Делегации Европейского Союза с Менеджером Проекта Госпожой Гульнаррой Дусуповой для официального подтверждения начала реализации Проекта.

Так как Министерство Транспорта и Коммуникаций Кыргызстана заявило в письме, что оно не может предоставить офисное помещение, соответствующая площадь офисного помещения была арендована по адресу: г. Бишкек, ул. Киевская 107, с 1 декабря 2006 года.

Долгосрочные эксперты были постепенно назначены для ведения Проекта в течение первых месяцев: Ведущий Эксперт Старший Инженер-Дорожник Севдалин Берберов с 14 декабря 2006 года и Ведущий Эксперт Старший Инженер-Геотехник Стивен Робертсон с 9 января 2007 года. Местные Старшие Долгосрочные Эксперты также были наняты с декабря 2006 года: Транспортный Экономист, Инженер-Дорожник и Инженер-Геотехник.

Первая миссия была организована в середине декабря для посещения участка проектируемой дороги. Следует отметить, что проектируемая Дорога от села Сары-Таш до границы с Таджикистаном (село Карамык) является труднодоступной, особенно в зимний период: прежде всего, необходимо добраться на самолете из г. Бишкек в г. Ош, и затем на машине 4x4 из г. Ош до села Сары-Таш по дороге, которая находится в очень плохом состоянии из-за проведения работ по ее реконструкции, начатых с весны 2007 года. Найти компромиссное решение в зимний период на участке после города Ош, не представляется возможным. Дорога Проекта, в селе Сары-Таш расположена на высоте 3200 м и на высоте 2500 м в районе границы с Таджикистаном, кроме того, дорога постоянно покрыта снегом с ноября по апрель.

Никакие инженерно-геологические изыскания (особенно топографические и геотехнические) не могли быть качественно проведены до мая 2007 года. График деятельности был изменен соответственно с природными и климатическими особенностями региона и представлен в Первоначальном Отчете в феврале 2007 года.

3.2. Предварительная подготовительная работа

Так как почти ни одна деятельность на стройплощадке не могла быть предпринята в течение первых месяцев после начала работы группы, этот период был посвящен подготовительной работе в Бишкеке, начиная со сбора всех существующих данных и всех соответствующих существующих исследований.

Были детально изучены различные исследования дороги Ош – Сары Таш – Иркештам (Китайская граница) и ТЭО Проекта дороги в Таджикистане, примыкающие к проектируемой дороге.

Последний проект, финансируемый АБР, был разделен на 3 фазы. Фаза 1, включающая в себя участок, расположенный около города Душанбе, находится на стадии строительства. ТЭО фазы 2, включающее в себя средний участок и 12 км около Кыргызской границы, было завершено и незамедлительно стало доступным. ТЭО Фазы 3 Проекта, включающее в себя последний участок, находится в процессе разработки, однако, предварительный промежуточный отчет был получен. Данные отчеты содержат полезную информацию о дорожных стандартах и, в особенности, об интенсивности международного движения через таджикско - кыргызскую границу, почти единственную

взаимосвязанную с Китаем и, следовательно, информация об интенсивности, должна быть идентична для дороги нашего Проекта.

В действительности, выходит, что будущее региональное международное движение является, вероятно, главной составляющей Технико-Экономического Обоснования дороги с обеих сторон таджикско - кыргызской границы, которая в настоящее время представляет собой узкий, как горловина бутылки, проход.

Экономическое положение региона, где расположена проектируемая дорога, было широко изучено, в ходе исследований на местности, проведенных Транспортным Экономистом. Это мало населенная, слабо развитая местность, главным образом, занимающаяся традиционным сельским хозяйством. Перспективы угольной промышленности с учетом экспорта в Китай, тем не менее, являются обнадеживающими, и будут иметь существенное значение для большей части проектируемой дороги.

Стандартные расчеты были собраны для будущего использования в данном Проекте. Единичные расценки также были собраны, в соответствии с предыдущими исследованиями и изысканиями в данной области. Все данные должны быть откорректированы для того, чтобы учесть текущие расценки на строительство дороги Ош - Иркештам, по которой данные еще не были доступны.

В течение этого периода особое значение имело обучение, предоставленное всем местным долгосрочным экспертам. Они были детально обучены использованию моделей по проектированию дороги; это ускорит фазу проектирования, когда инженерно-геологические изыскания будут завершены и соответствующие данные будут собраны.

3.3. Семинар

В начале апреля в Министерстве Транспорта и Коммуникаций был организован Семинар, с целью предоставления сотрудникам Министерства, в особенности, тем, кто работает в регионах, информации о новых направлениях в дорожном строительстве. На этом однодневном семинаре присутствовало 31 человек, представляющих Центральные Департаменты Министерства, 7 региональных Департаментов Министерства Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики и Проектный Институт «Кыргыздортранспроект». Первая тема, представленная и раскрытая нашим Основным Экспертом Инженером-Дорожником, была посвящена дорожной геометрии, с Европейскими и Американскими стандартами проектирования.

Вторая тема была посвящена геотехническим параметрам дорожного проектирования с представлением методов проектирования дорожного покрытия и стандартов технического обслуживания и эксплуатации дорог. Особое внимание было сконцентрировано на трудных климатических условиях, таких как в Кыргызстане. Эта тема была представлена французским Краткосрочным Старшим Инженером по материалам/геотехником при отсутствии Основного Эксперта Старшего Инженера по материалам/геотехника, который совершал только краткосрочные командировки в течение предварительного периода. Этот семинар, запланированный в марте, был проведен в начале апреля для того, чтобы эксперт геотехник мог на нем присутствовать.

Всесторонние обсуждения имели место после представления каждой темы.

Для предоставления информации о реализации данного Проекта, его цели и трудности, в соответствии с уже выпущенным Первоначальным отчетом, в середине апреля была организована Пресс конференция при участии Организационного Комитета Проекта, куда были приглашены представители прессы и телевидения, с последующей трансляцией и публикацией в периодических изданиях.

3.4. Ознакомительная Миссия Азиатского Банка Развития (АБР)

Ознакомительная Миссия АБР посетила Кыргызскую Республику между 3 и 18 апреля 2007 года для того, чтобы подготовить предлагаемый Проект по Улучшению Регионального Дорожного Коридора Китай – Кыргызстан – Таджикистан.

В течение этой миссии АБР показал свою готовность финансировать реабилитацию дороги от села Сары-Таш до Таджикской границы, включая, таким образом, реабилитацию участка дороги нашего Проекта в более глобальный Проект АБР. АБР, следовательно, начал внутреннюю подготовку проекта и диалог с Министерством Транспорта и Коммуникаций.

АБР будет основываться на нашем ТЭО для подготовки проекта. Однако АБР потребовал предоставления дополнительных данных от БСЕОМ, в ближайшее время с целью, ускорить подготовку проекта, что приводит нас к небольшому изменению нашего графика деятельности, представленного в Первоначальном Отчете.

В частности, АБР проведет Миссию по Оценке Проекта в течение второй половины июля 2007 года, и к тому времени, им потребуются варианты предварительного проектирования, сметы проекта, предварительный экономический анализ, и начальная оценка бедности и социального воздействия.

Мы согласились предоставить к этой дате ряд примечаний к Проекту, по темам, которые АБР будет использовать для своей Оценки Проекта.

Вследствие ограниченной суммы финансирования, Министерством Транспорта и Коммуникаций и АБР было принято решение о том, что дорога будет запроектирована как Дорога 4-й Категории; секция между селом Дароот Коргон и границей Таджикистана останется дорогой с гравийным покрытием, а дорожное покрытие от села Сары-Таш до села Дароот Коргон, будет зависеть от общей стоимости работ по реабилитации дороги в соответствии с финансовыми возможностям. Это должно быть определено более точно в результате миссии по Оценке Проекта.

Также было выяснено, что приобретение земли, переселение и перемещение местного населения являются не желательными для проектирования реабилитируемой дороги Проекта и не должны привести к дополнительной задержке.

3.5. Заключение контрактов с субподрядчиками на инженерно-геологические изыскания

В описании нашей Организации и Методологии работы было запланировано заключить субподряды на различные инженерно-геологические изыскания (топографические, геотехнические и подсчет интенсивности движения) с кыргызской организацией. Предложения были получены от Кыргыздортранспроекта (КДТП), Проектного Института, зависящего от Министерства Транспорта и Коммуникаций, и от двух других частных Кыргызских консультантов.

КДТП оказался учреждением, предлагающим самую низкую цену и наиболее соответствующим для выполнения изысканий, вследствие своего большого опыта работы на кыргызской территории.

В результате переговоров было решено заключить с КДТП субподряд на все топографические работы, почвенные изыскания и соответствующие лабораторные испытания, а также подсчеты интенсивности движения, измерение нагрузки на ось и опрос о пункте назначения.

Начало всех работ было запланировано на начало мая 2007 года. В действительности, они начались 11 мая 2007 года. Следует отметить, что 5 мая 2007 года прошел сильный снегопад в районе проектируемой дороги.

3.6. Визит представителя Министерства Транспорта и Коммуникаций на участок проектируемой дороги.

3 мая 2007 года было организовано посещение участка для представителей Министерства Транспорта и Коммуникаций и КДТП с целью уточнения окончательного профиля дороги и возможных альтернатив (Смотрите протокол в Приложении).

Трасса проектируемой дороги будет следовать по существующей дороге, насколько это возможно, по большей части ее длины.

Единственными альтернативами являются объездные дороги около сел Дароот Коргон и Карамык.

В районе села Дароот Коргон, в дополнение к существующей трассе, которая проходит через деревню, будет предложена, после детального изучения, южная альтернатива дороги с использованием двух существующих мостов.

В селе Карамык существующий профиль дороги имеет крутой кривой поворот и очень легкий мост, который не соответствует требованиям. В связи с чем, две альтернативы, объезда села на Юге, будут изучены. Все эти альтернативы не должны повлечь за собой приобретение земель или переселение.

Встреча с делегацией Министерства Транспорта Таджикистана была организована на приграничной территории. Было выяснено, что Таджикский Дорожный Институт завершает окончательное проектирование последних 12 километров на Таджикской территории до маленького перевала. Поскольку граница между Таджикистаном и Кыргызстаном является не очень четкой, то наша проектируемая дорога присоединиться к дороге на Таджикской стороне в районе данного маленьком перевала. Таджикская Администрация должна отправить в скором времени окончательный проект дороги в Министерство Транспорта и Коммуникаций КР.

3.7. Начало особых технических исследований

Так же как и топографические и геотехнические инженерные изыскания, особые технические исследования могут быть начаты в мае. Они затрагивают гидрологию, устойчивость и структуру откоса, в дополнение к существующим геометрическим параметрам дороги. Особые Международные Краткосрочные Эксперты были приглашены для проведения данных исследований, как и было запланировано. Гидрология является первой темой, которая должна обсуждаться вследствие очень больших проблем эрозии почв в непосредственной близости с дорогой, которая следует вдоль реки Кызыл Суу. Местный Старший Гидролог был нанят с апреля, для подготовки визита на участок в мае совместно с Международным Старшим Экспертом, и собрал всю соответствующую информацию по этой местности. Гидрологический Отчет будет подготовлен после визита на участок, который состоялся в конце мая.

Международный Эксперт по Стабильности Откоса совершил поездку на участок в середине мая для оценки различных мер, которые должны быть предприняты там, где встречаются проблемы с откосом. Его отчет был подготовлен в конце мая и будет включен в Геотехнический Отчет, который должен быть выпущен в августе-сентябре, как запланировано.

Визит на участок Международного Эксперта по Искусственным Сооружениям состоялся совместно с Международным Экспертом Гидрологом в конце мая. Все мосты были инвентаризированы и изучены. Местный Инженер по Искусственным Сооружениям, был нанят за несколько недель до приезда Международного Эксперта для подготовки работы. Полное изучение геометрических параметров дороги также было проведено. Международный и Местный Инженеры-Дорожники собрали данные о существующих

геометрических параметрах (вертикальный и горизонтальный профили и поперечные сечения), о дорожных хозяйствах и инфраструктурах, об условиях видимости и о зонах риска в течение зимнего периода.

Для того чтобы ускорить получение результатов для миссии оценки АБР в конце июля, выбор времени для работы Социологических Экспертов был перенесен на более ранний срок. Так местный Социолог начал работу по сбору данных с середины мая, раньше, чем было запланировано.

Таблица 1: ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ О ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТАХ

Название Проекта: Предварительное изучение технико-экономического обоснования для участка дороги Термез-Душанбе - Сары-Таш		Номер проекта: 110-465				Страна: Кыргызстан				Страница: 1						
Период плана: 14/11/2006 – 31/05/2007		Выполнено: 31/05/2007				Консультант ЕС: BCEOM										
Проектные цели: Содействие в развитии экономических отношений, а также торговых и транспортных коммуникаций в Центральной Азии через улучшение региональной дорожной инфраструктуры. Техничко-экономическое обоснование восстановления дороги Сары-Таш – Таджикская граница, подготовка тендерных документов.																
No	Выполненные Работы	Период 2006-2007							Данные: Персонал (рабочие дни)							
		Месяцы							Долгосрочный период (иностран.)		Долгосрочный период (местн.)		Краткосрочный период (иностран.)		Краткосрочный период (местн.)	
		Ноя. 2006	Дек. 2006	Янв. 2007	Фев. 2007	Март 2007	Апр. 2007	Май 2007	Заплан.	Выпол.	Заплан.	Выпол.	Заплан.	Выпол.	Заплан.	Выпол.
1	Подбор данных - Анализы существующей ситуации	x	x	x	x	x			+	+	+	+				
2	Региональный анализ и экономический прогноз			x	x	x	x	x	+	+	+	+				
3	Проектные данные и стандарты			x	x	x	x	x	+	+	+	+				
4	Семинар							x	+	+	+	+	6			
5	Единичные расценки для строительных работ						x	x	+	+	+	+				34 Младший
6	Учет интенсивности движения с опросом водителей							x	+	+	+	+				
7	Топографо-геодезические работы							x	+	+	+	+				
8	Инженерно-гидрологические исследования						x	x	+	+	+	+	+	12	46 Старший	29 Старший
9	Исследование почвы и материалов							x	+	+	+	+	+	10		
10	Предварительное изучение искусственных сооружений							x	+	+	+	+	+	12	25 Старший	20 Старший
12	Оценка социального воздействия							x	+	+						14 Старший
Итого								304	294	341	337	40	40	71 Старшие	63 Старшие 34 Младшие	

ТАБЛИЦА 2: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ РЕСУРСАХ

Название Проекта: Предварительное изучение технико-экономического обоснования для участка дороги Термез-Душанбе - Сары-Таш		Номер проекта: 110-465	Страна: Кыргызстан	Страница: 1	
Период плана: 14/11/2006 – 31/05/2007		Выполнено: 31/05/2007	Консультант ЕС: BCEOM		
Проектные цели: Содействие в развитии экономических отношений, а также торговых и транспортных коммуникаций в Центральной Азии через улучшение региональной дорожной инфраструктуры. Техничко-экономическое обоснование восстановления дороги Сары-Таш – Таджикская граница, подготовка тендерных документов.					
Данные Персонала (рабочие дни)	Запланированный итог	Запланированный период	Выполненный период	Выполненный итоговый	Остаток
Долгосрочный период					
Иностранные					
Руководитель Группы	350	132	132	132	218
Инженер дорожник по проектир.	300	117	119	119	181
Инженер геотехник	250	55	43	43	207
Под- итог	900	304	294	294	606
Долгосрочный период					
Местные					
Транспортный экономист	365.5	122	119	119	246.5
Инженер дорожник по проектир.	365.5	122	121	121	244.5
Инженер геотехник	344	97	97	97	247
Под- итог	1075	341	337	337	738
Краткосрочный период					
Старший Иностр. Эксперт	140	40	40	40	100
Старший Местный Эксперт	645	71	63	63	582
Младший Местный Эксперт	494.5	0	34	34	460.5
Под- итог	1279.5	111	137	137	1142.5
Итого	3254.5	756	768	768	2486.5

ТАБЛИЦА 3: ОТЧЕТ О ВЫПОЛНЕННОЙ РАБОТЕ

Название проекта: Предварительное технико-экономическое обоснования для участка дороги Термез-Душанбе-Сары-Таш		Номер проекта: 110-465	Страна: Кыргызстан	Страница: 1
Выполнено: 31/05/2007			Консультант ЕС: ВСЕОМ	
Результаты Данных	Отклонение от исходного плана + или - %	Причина для отклонения	Комментарий относительно ограничений и предложений	
Семинар после начальной фазы	+ 2 %	Семинар, организованный в Апреле для готовности персонала		

4. Планирование проекта на следующий отчетный период

4.1. Общее

Следующий отчетный период с июня по ноябрь 2007 года будет посвящен исключительно фазе Технико-Экономического Обоснования с выпуском Предварительного Технико-Экономического Обоснования в ноябре 2007 года. Запланированы некоторые незначительные изменения по сравнению с Планом Первоначального Отчета, по большей части, вследствие требований Миссии по Оценке АБР в июле 2007. Подробности найма Персонала на краткосрочный период, Международного и Местного Персонала приведены в Таблице 4.

4.2. Изменения плана вследствие переговоров с Миссией АБР по Оценке

Значительное изменение будет внесено в пункт 15 Деятельности «Предварительный Экономический Анализ Вариантов». В действительности, предварительный анализ будет выполнен в июле для рассмотрения Миссией АБР по Оценке Проекта, с выпуском коротких примечаний. Полный анализ с использованием окончательных данных и соответствующей модели будет выполнен в течение следующих месяцев и будет включен в Отчет Технико-Экономического Обоснования, который должен быть выпущен в ноябре. Возможно, только одна альтернатива будет выбрана Миссией АБР по Оценке. С этой целью мы заменили ввод Специалиста НДМ4, как было запланировано ранее, на Транспортного Специалиста, который, в действительности, является Директором данного Проекта от БСЕОМ. Он подготовит соответствующие примечания, запрашиваемые АБР. Как было упомянуто ранее, выбор периода для проведения пункта 12 Деятельности «Оценка Социального Воздействия» был перенесен на более ранний срок для предоставления предварительных результатов в конце июля для Оценочной Миссии АБР.

4.3. Другие изменения

Вклады большинства других Краткосрочных Экспертов не были изменены за исключением следующего: Краткосрочное участие Международного Специалиста по Техническому Обслуживанию Дорог было отменено, поскольку, на данный момент, завершены две стадии по Исследованию Технического Обслуживания и Содержания Дорог, финансируемых АБР и проводимых для Министерства Транспорта и Коммуникаций КР. Вклад Местного Специалиста по Техническому Обслуживанию и Содержанию Дорог будет достаточным для того, чтобы адаптировать результаты этих исследований для дороги нашего Проекта.

В этой связи, сэкономленные на Международном Специалисте по Техническому Обслуживанию и Содержанию Дорог 5 (пять) дней, будут использованы для продления срока деятельности Международного Эксперта по Окружающей Среде и Эксперта Социолога.

ТАБЛИЦА 4: ПЛАН РАБОТЫ ДЛЯ СЛЕДУЮЩЕГО ПЕРИОДА (Рабочая программа)

Название Проекта: Предварительное изучение технико-экономического обоснования для участка дороги Термез-Душанбе - Сары-Таш				Номер проекта: 110-465				Страна: Кыргызстан				Страница: 1										
Период плана: 01/06/2007 – 30/11/2007				Выполнено: 31/05/2007				Консультант ЕС: BCEOM														
Проектные цели: Содействие в развитии экономических отношений, а также торговых и транспортных коммуникаций в Центральной Азии через улучшение региональной дорожной инфраструктуры. Техничко-экономическое обоснование восстановление дороги Сары-Таш – Таджикская граница, подготовка тендерных документов.																						
		Период								ПЕРСОНАЛ (рабочие дни)												
		2007								Долгосроч. период		Краткосрочный период Иностранцы				Краткосрочный период Местные						
No	ПОКАЗАТЕЛИ	Июнь	Июль	Август	Сент.	Окт.	Ноябрь	Июнь	Июль	Август	Сент.	Окт.	Ноябрь	Июнь	Июль							
6	Учет интенсивности движения с опросом водителей	xx	xx	xx	xx									+								
7	Топографо-геодезические работы	xx	xx	xx	xx									+								
8	Инженерно-гидрологические исследования	xx	xx	xx	xx	xx	x							+	8 Инженер гидролог							
9	Исследование почвы и материалов	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx						+	14 Старший инженер гидролог 43 Старший инженер-гидротехник							
10	Предварительное изучение искусственных сооружений	xx	xx	xx	xx	xx								+	8 Инженер мостовик 15 Эксперт по окружающей среде							
11	Оценка воздействия внешней среды	xx	xx	xx	xx	xx								+	15 Социолог							
12	Оценка воздействия социальной среды	xx	xx	xx	xx	xx								+	50 Старший социолог							
13	Расчеты затрат на содержер. дорог						xx	xx	xx	xx				+	32 Старший специалист по содерж. дорог							
14	Начальное проектирование и составления сметной стоимости	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	+	21 Старший инженер сметчик 193 Младший технический проектировщик							
15	Первоначальные экономические оценки		xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	+	15 Эксперт по транспорту							
16	Предварительные работы по таможи и пошлинам, рекомендации по транзитным расходам						xx	xx	xx	xx				+	15 Эксперт по Таможни /Пошлин							
17	Подготовка отчета по предварительному изучению технико-экономического обоснования								xx	xx	xx	xx		+	43 Старший таможенный эксперт 32 Старший таможенный эксперт по тех. обслуживанию							
Итого (рабочие дни)								304					76	Старшие иностранные эксперты				385	Старшие местные эксперты 193 Младшие местные эксперты			

ПРИЛОЖЕНИЕ

Визит на участок дороги Сары-Таш - Карамык

Протокол от 03.05.2007г.

03 мая 2007г. состоялся визит на участок дороги Сары-Таш - Карамык представителей Проектного Института «Кыргыздортранспроект», Министерства Транспорта и Коммуникаций и инженерами БСЕОМ.

от Министерства Транспорта и Коммуникаций КР:

1. Чимчиков К.А., менеджер проектов, Отдел реализации проектов

от Проектного Института «Кыргыздортранспроект»:

1. Собор Сергей Геннадьевич, Главный Инженер Проекта

от БСЕОМ (проект ТЭО дороги Сары-Таш - Карамык):

1. Франсуа Шатен, Руководитель проекта в Кыргызстане
2. Севдалин Берберов, Старший инженер дорожник
3. Дю Константин, Старший инженер по материалам/геотехник

Рабочая группа посетила участок проектируемой дороги Сары-Таш – Карамык, граница с Таджикистаном. Во время визита были определены 1) окончательная трасса дороги и 2) некоторые специфические проблемы, связанные с эрозией почвы вдоль реки Кызыл Суу. В ходе визита были приняты следующие решения:

1. Проект будущей дороги Сары-Таш – Карамык, будет максимально придерживаться существующей трассы.
2. В районе села Дороот Коргон было предложено два проектных решения
 - 1) проект новой дороги основывается на существующей трассе и предполагает восстановление моста на ПК 98
 - 2) проект объездной дороги, которая не будет пересекать черту поселка. При данном решении удастся избежать разрушения домов и отчуждения земель. Новая трасса дороги расположена на Севере от существующей дороги и включает два существующих моста в хорошем состоянии.
3. Новая трасса в районе села Карамык, также предполагает обход деревни. Данное решение позволяет избежать разрушения домов и отчуждения земель.
4. Для проектирования геометрических характеристик дороги будет применена четвертая категория (СНиП КР 32-01 2004). Допускается применение гибкого

подхода в применении норм с целью осуществить оптимальное экономическое решение и максимально сохранить существующие дорожные элементы.

5. Поперечное сечение дороги составит 12 метров (7 м проезжая часть и две обочины по 2,5м каждая).
6. Техническое решение для борьбы с речной эрозией на ПК 116, ПК 119 и ПК 125 будет принято в соответствии с заключениями международных экспертов, на основе проведенных наблюдений и тестов. Кроме того, для принятия окончательного решения по проекту будет учитываться мнение и рекомендации местной дорожно – эксплуатационной службы.
7. Поскольку проект дороги Сары-Таш – Карамык предусматривает стыковку участка дороги на Кыргызской стороне с дорогой на Таджикской стороне, была организована встреча с представителями таджикской администрации, которые в свою очередь обязались предоставить Министерству Транспорта и Коммуникаций КР окончательный проект реконструкции дороги на таджикской стороне. Данный проект будет взят за основу при определении точки стыковки двух участков.

Все вышеизложенное является основной составляющей для дорожного проектирования и проведения исследований на участке.

Подписи участников:

Чимчиков К.А.

Менеджер проектов
Отдел реализации проектов
Министерство Транспорта и Коммуникаций КР

Собор С. Г.

Главный Инженер Проекта
Проектный Институт
«Кыргыздортранспроект»

Франсуа Шатен

Руководитель проекта в Кыргызстане
БСЕОМ