

Перевод информации о проекте основан на английской версии документа от 13 сентября 2016 г.



ASIAN DEVELOPMENT BANK

Наименование проекта	Подготовка проекта электрификации железной дороги (Пап-Наманган-Андижан) Коридора 2 Центрально-Азиатского экономического сотрудничества
Номер проекта	48025-001
Страна	Узбекистан
Статус проекта	Активный
Тип проекта / Модальность содействия	Техническое содействие
Источник финансирования / Сумма	Техническое содействие (ТС) 8706-УЗБ: Проект электрификации железной дороги (Пап-Наманган-Андижан) Коридора 2 Центрально-Азиатского экономического сотрудничества Специальный фонд технического содействия
Стратегические задачи	Инклюзивный экономический рост Региональная интеграция
Движущие силы изменений	Управление знаниями
Сектор / Подсектор	Транспорт – Железнодорожный транспорт (не-городской)
Категории продвижения гендерного равенства	Некоторые гендерные элементы
Описание	Правительство Узбекистана (правительство) запросило Азиатский банк развития (АБР) об оказании содействия для электрификации железной дороги по направлению Пап-Наманган-Андижан. В рамках предлагаемого проекта (Проект) будут электрифицированы 145.1 километров (км) из еще не электрифицированных железнодорожных путей, соединяющих

крупные города густонаселенной Ферганской долины с Ташкентом. Это будет способствовать развитию услуг прямых и эффективных грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок, и таким образом, экономическому и социальному развитию Ферганской долины.

Обоснование проекта и его взаимосвязь со страновой/ региональной стратегией

Железнодорожный транспорт обладает конкурентным преимуществом перед дорожным транспортом в области перевозок крупных объемов товаров и сырьевых товаров на большие расстояния, и является экологически более чистым видом транспорта. За последнее десятилетие объем перевозок по железным дорогам Узбекистана составил около 60 миллионов тонн груза и 15 миллионов пассажиров ежегодно, и этот вид транспорта остается опорным для экономики Узбекистана. По мере роста экономики Узбекистана и экономик стран региона, спрос на услуги железнодорожного транспорта будет увеличиваться, что повысит требования к потенциалу транспортных систем страны.

Государственно-акционерная компания «Узбекистон Темир Йуллари» отвечает за управление и эксплуатацию 4,669 км государственной железнодорожной сети. Она сотрудничает с партнерами по развитию для осуществления модернизации и реформ. АБР предоставил два займа для восстановления и модернизации инфраструктуры, и заем для электрификации железнодорожной линии Мараканд - Карши. Основываясь на государственной Программе электрификации железных дорог до 2020 г., «Узбекистон Темир Йуллари» продолжает осуществлять электрификацию основных железнодорожных линий для улучшения пропускной способности железных дорог, сокращения операционных расходов и улучшения показателей природоохранной деятельности. В рамках институциональной реформы «Узбекистон Темир Йуллари» начатой правительством в 1997 г. и поддержанной АБР, вспомогательные услуги железнодорожного сообщения в основном были отделены от основной операционной деятельности. Уменьшение числа персонала и непрофильных активов повысили эффективность и устойчивость операционной деятельности.

Несмотря на эти усилия, в железнодорожном подсекторе по-прежнему существуют такие проблемы, как долгое время транспортировки, недостаточное качество обслуживания и высокие эксплуатационные расходы, причиной чему является

сочетание устаревшей или несоответствующей инфраструктуры, недостатков эксплуатации и нехватки необходимых навыков, и конкуренции со стороны дорожного транспорта. Это приводит к потере экономических возможностей, недостаточно высокому уровню региональной торговли, и отрицательному воздействию на окружающую среду (Приложение 2). Проект предусматривает поиск решения этой главной проблемы, и в связи с этим предлагает четыре отдельных, но взаимосвязанных положительных результата развития, которые описаны ниже;

1. Развитие экономического коридора между Ферганской долиной и Ташкентом. Завершения линии Пап-Ангрен в середине 2016 г. позволило в первый раз установить непрерывную электрифицированную линию железнодорожного сообщения между Ферганской долиной и Ташкентом по территории Узбекистана. В рамках проекта эта электрифицированная линия будет продлена до основных городов и крупных населенных пунктов в Ферганской долине. Время на поездку из Намангана до Ташкента сократится с 5 часов автодорожным транспортом до примерно 3 часов, что улучшит доступ к возможностям трудоустройства в Ташкенте. Предприятия, чьи главные конторы расположены в Ташкенте, теперь имеют больше возможностей переместить часть своей хозяйственной деятельности в Ферганскую долину. Что касается грузовых перевозок, «Узбекистон Темир Йуллари» прогнозирует ежегодное перемещение грузов между Ферганской долиной и Ташкентом объемом до 10 миллионов тонн, что будет зависеть от завершения электрификации железнодорожных линий в Ферганской долине.
 2. Улучшение мобильности товаров и населения в Ферганской долине. В Ферганской долине проживает примерно 9 миллионов людей. При этом текущее железнодорожное сообщение по направлению Пап-Наманган-Андижан ограничивается всего двумя пассажирскими поездами и тремя грузовыми поездами в день. Дополняя настоящий Проект, в настоящее время «Узбекистон Темир Йуллари» осуществляет смежный проект по электрификации железной дороги по направлению Пап-Коканд-Маргилан-Андижан, что позволит Проекту установить надежное, более регулярное и скоростное железнодорожное сообщение между основными городами и крупными населенными пунктами в Ферганской долине.
 3. Поддержка региональных связей. Узбекистан является страной, не имеющей выхода к морю, и поддержка внутренней
-

экономики страны и внешней торговли в значительной мере зависит от наземного транспорта. Проект поддерживает развитие Коридора 2 Центрально-Азиатского экономического сотрудничества (ЦАРЭС), связывающего Узбекистан с Китайской Народной Республикой на востоке, и с Европой на западе.

4. Улучшение эффективности деятельности и экологических показателей. Проект будет содействовать (i) переходу от перевозок по автодорогам к железнодорожным перевозкам, (ii) сокращению шума, вибрации, уровня локальной загрязненности и выбросов парниковых газов, по сравнению с дизельными поездами, и (iii) повышению пропускной способности железнодорожных путей более чем в два раза, благодаря способности электрических локомотивов к ускорению и замедлению движения с большей скоростью.

Воздействие проекта

Конечные результаты проекта

Описание конечных итогов проекта

Достижение проектом результатов

Статус реализации проекта

Описание практических результатов проекта

Статус хода реализации (результаты, мероприятия и проблемные вопросы)

Географическое расположение

Сводка экологических и социальных аспектов

Экологические аспекты

**Вынужденное
переселение**

Коренные народы

Участие, консультации и взаимодействие с партнерами

**Во время проектирования
проекта** Будут проведены встречи с соответствующими министерствами и ведомствами, НПО и/или местными общественными организациями, и консультации в целевых группах с представителями местного сообщества и/или лицами, подвергающимися воздействию проекта, а также обследования.

**Во время реализации
проекта** «Узбекистон Темир Йуллари», консультанты, и АБР продолжат проведение необходимых консультаций с заинтересованными сторонами в период реализации проекта.

Бизнес возможности

**Консалтинговые
услуги** В рамках Технического содействия для подготовки проекта (ТСПП) потребуется 13 человеко-месяцев (Ч-М) работы международных специалистов и 14 Ч-М работы национальных специалистов, которые будут привлекаться как индивидуальные эксперты. Наем консультантов будет проводиться в соответствии с Руководством по использованию консультантов (2013 г., с периодически вносимыми поправками).

Закупки Закупки оборудования консультантами в рамках ТС, если потребуется, будут осуществляться в соответствии с требованиями Руководства по закупкам АБР (2015 г., с периодически вносимыми поправками).

Ответственные сотрудники

Ответственный специалист АБР	Ко Сакамото
Ответственный департамент АБР	Департамент Центральной и Западной Азии
Ответственное подразделение АБР	Отдел транспорта и коммуникаций, CWRD Департамент Центральной и Западной Азии
Исполнительные агентства	«Узбекистон Темир Йуллари», Алишер Джураев, Руководитель Группы по реализации проекта, «Узбекистон Темир Йуллари», Республика Узбекистан, г. Ташкент 70060 , ул. Т. Шевченко 7

График подготовки проекта

Одобрение концептуальной записки	-
Оценочная миссия	-
Обзорное совещание руководства	-
Одобрение проекта	12 августа 2016 г.
Последняя обзорная миссия	-
Последнее одобрение информации о проекте	09 сентября 2016 г.

ТС 8706-УЗБ

Основные этапы

Одобрение	Дата подписания	Дата вступления в силу	Дата закрытия		
			Первоначальная	Пересмотренная	Фактическая
25 августа 2014	17 сентября 2014	17 сентября 2014	30 сентября 2016	31 декабря 2017	-

План финансирования/Использование ресурсов ТС

Совокупная сумма освоенных средств

АБР	Со-финансирование	Местное финансирование				Всего	Дата	Сумма
		Правительство	Бенефициары	Спонсоры проекта	Другие			
400,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	400,000.00	25 авг. 2014	2,266.00

Информация о проекте содержит сводную информацию по проекту или программе. В связи с тем, что информация о проекте может изменяться, некоторая информация может быть не включена в её первоначальную версию, но будет представлена, как только будет доступна. Информация о предлагаемых проектах является предварительной и индикативной.

АБР представляет информацию о проекте исключительно в качестве ресурса для его пользователей, без заверений в её достоверности. АБР старается обеспечить содержание высокого качества, и информация предоставляется таковой как есть, без каких-либо гарантий, как явно выраженных, так и подразумеваемых, включая, но не ограничиваясь таковыми, гарантии относительно ее коммерческого использования, пригодности для каких-либо определенных целей, и отсутствия нарушений чьих-либо прав. АБР не дает каких-либо гарантий и заверений относительно точности и полноты информации, содержащейся в данном документе.