

Основопологающим СЛП является английская версия, датированная 11 апреля 2017 г.



Справочный лист проекта

Справочный лист проекта (СЛП) содержит информацию о проекте или программе: Так как СЛП не завершен, некоторые сведения могут быть не включены в первоначальный вариант, но они будут дополнительно включены, как только будут иметься в наличии. Сведения о предложенных проектах временные и индикативные.

Таджикистан: Проект восстановления транспортных коридоров 2, 5 и 6 Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (Душанбе-Курган-Тюбе)

Наименование проекта	Проект восстановления транспортных коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 6 (Душанбе-Курган-Тюбе)	
Номер проекта	49042-004	
Страна	Таджикистан	
Статус Проекта	Утвержден	
Тип проекта / вид помощи	Грант Кредит	
Источник финансирования / сумма	Грант 0509-ТАЈ: Проект восстановления коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 6 (Душанбе – Курган-Тюбе)	
	Льготные ресурсы / Азиатский фонд развития	15.80 млн. дол.США
	Грант 0510-ТАЈ: Проект восстановления коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 6 (Душанбе – Курган-Тюбе)	
	Фонд экологически чистой энергии в рамках механизма партнерского финансирования экологически чистой энергии	2.00 млн. дол.США
	Кредит 3451-ТАЈ: Проект восстановления коридоров 2, 5 и 6 ЦАРЭС (Душанбе – Курган-Тюбе)	
	Льготные ресурсы / Азиатский фонд развития	49.40 млн. дол.США
	Кредит: Проект восстановления коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 6 (Душанбе – Курган-Тюбе)	

Фонд международного развития ОПЕК

12.00
млн.дол.
США

Стратегическое направление	Экологически устойчивое развитие Инклюзивное экономическое развитие Региональная интеграция
Движущая сила	Управление и развитие потенциала Управление знаниями Партнерство
Сектор / подсектор	Транспорт – Дорожный транспорт (сельская местность)
Равенство полов и стратегия гендерного равенства	Отдельные гендерные элементы
Описание	Проект улучшит связь между столицей Душанбе и Курган-Тюбе, которые являются двумя крупными городами и экономическими центрами Таджикистана. Дорога является стратегическим звеном, связывающим север с югом и одной из дорог с самым интенсивным движением и грузоподъемностью в стране, а также соединением коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 6. Проект реконструирует участок дороги протяженностью около 33 км (км) между Душанбе и Чашмасорон, усовершенствует дорожное хозяйство и повысит безопасность вдоль и вблизи этого участка дороги, укрепит институциональный потенциал Министерства транспорта (МТ) и мобилизует готовность к закупкам для следующего участка дороги, который необходимо улучшить.
Обоснование проекта и связь со Страновой/Региональной стратегией	Региональная интеграция и потребности транспортной инфраструктуры. Таджикистан является горной страной в Центральной Азии без выхода к морю, граничащей с Афганистаном, Китайской Народной Республикой, Республикой Кыргызстан и Узбекистаном. Несмотря на свое стратегическое местоположение, валовой внутренний продукт на душу населения составляет всего лишь 1037 долларов США, а 35% населения по-прежнему живут за чертой бедности, установленной в 2013 году. Почти 70% населения проживает в сельской местности на большей части горной территории (90%), где лишь 10% земли пригодны для выращивания. Таджикистан, в значительной степени, зависит от транспортных коридоров с целью поддержки инвестиций, создания рабочих мест, торговли и, в конечном счете, экономического роста и сокращения бедности. Сектор дорожного транспорта страдает от низкого качества дорог, длительности поездок и недостаточной надежности, что препятствует экономическому росту страны.

Четыре региональных коридора ЦАРЭС (2, 3, 5 и 6) пересекают Таджикистан, открывая для Таджикистана прекрасную возможность для улучшения связности и конкурентоспособности торговли.

Неудовлетворительное дорожное сообщение, коэффициент использования и безопасность. Сеть автомобильных дорог протяженностью 27 000 км была построена в основном до 1970-х годов, а быстрый рост трафика на некоторых магистральных дорогах усиливает напряжение на устаревшую транспортную инфраструктуру. Таджикистан имеет ограниченные связи с соседними странами, особенно с Афганистаном и Китайской Народной Республикой. Общее состояние дорожной сети относительно неудовлетворительное, что отчасти объясняется изначально недоработанным техническим проектом и низким качеством строительства, а также несоответствующим последующим обслуживанием дорожных покрытий и сооружений. Объем финансирования регулярного и периодического обслуживания дорог постоянно увеличивался с 30,3 млн. сомони в 2009 году до 60,5 млн. сомони в 2016 году. Тем не менее, существует нехватка средств для удовлетворения потребностей дорожной сети. Отсутствие системы управления дорожными активами усугубляет проблему, в связи с этим, необходимо оптимизировать распределение средств на основе потребностей и работоспособности. Несмотря на низкий уровень владения транспортными средствами (около 50 автомобилей на 1000 человек), сведения о безопасности дорожного движения в Таджикистане удручающие. По оценкам Всемирной организации здравоохранения, в 2013 году было зарегистрировано 1543 смертельных исхода, что соответствует 18,8 смертельным исходам на 100 000 человек. Транспортная система должна быть спланирована и эксплуатироваться таким образом, чтобы снизить количество дорожно-транспортных происшествий. Для поддержания сети в хорошем состоянии и обеспечения надежного обслуживания в течение года для обеспечения конкурентоспособности Таджикистана во внутренней и внешней торговле, необходимо улучшить управление активами на дорогах.

Достижения и ошибки дорожного сектора. Дорожная сеть, входящая в ведение МТ, составляет 13 968 км, включая 3178 км международных дорог (23%), 2 120 км национальных дорог (15%) и 8 670 км местных дорог (62%). Основа национальной дорожной сети Таджикистана в значительной степени была реконструирована при содействии Азиатского банка развития (АБР) и других партнеров по развитию. Посредством инвестиций АБР в транспортный сектор, было улучшено около 810 км дорог ЦАРЭС и 350 км сельских дорог, были внедрены пилотные

проекты по техническому обслуживанию на основе результатов эксплуатации, повышена осведомленность о безопасности дорожного движения и сокращены трансграничные препятствия. Ошибки предыдущих проектов были включены в разработку этого проекта, уделив особое внимание готовности проекта, а также разработке систем и потенциала в области управления финансами, безопасности дорожного движения и управления дорожными активами.

Стратегия и планы государственного сектора. Развитие транспортного сектора осуществляется в соответствии с Национальной стратегией развития и Генеральным планом развития транспортного сектора и реализуется в рамках Государственной программы развития транспортного сектора на 2010-2025 годы. Генеральный план транспортного сектора, разработанный при содействии АБР, является основой стратегического планирования сектора правительства; как таковая, она представляет собой основу координации между государственными органами и партнерами по развитию. Государственная программа развития транспортного сектора включает перечень краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных инвестиций, которые регулярно пересматриваются и обновляются.

Воздействие

Стратегический компонент содействия экономическому росту

Цель ЦАРЭС по созданию конкурентоспособных коридоров в регионе ЦАРЭС

Конечный результат проекта

Описание конечного результата

Повышение эффективности и безопасности перевозки товаров и людей на отобранных участках дороги Душанбе - Курган-Тюбе

Прогресс в достижении конечного результата

Ход реализации

Описание полезного эффекта проекта

Улучшенные дорожные условия, сооружения и повышенная безопасность на протяжении и вблизи проектной дороги

Укрепленный институциональный потенциал МТ в области управления финансами, безопасности дорожного движения и управления дорожными активами

Полная готовность к закупкам для следующего участка,

подлежащего модернизации

Статус хода реализации
(результаты, мероприятия и
вопросы)

Географическое положение

Категории защитных мер

Охрана окружающей среды	B
Принудительное переселение	B
Коренное население	C

Краткое изложение экологических и социальных аспектов

Экологические аспекты	<p>Проект классифицируется по категории B по воздействию на окружающую среду. Для проекта была подготовлена первоначальная экологическая экспертиза и план управления окружающей средой (ПУОС), которые были опубликованы на веб-сайте АБР в соответствии с Положением АБР о политике по защитным мерам. Общественное обсуждение проводилось в ходе предварительной подготовки к экологической экспертизе, и были привлечены жители придорожных деревень, неправительственных организаций и других участников проекта. Экологическая оценка установила, что проект будет иметь воздействие на окружающую среду самого участка, связанное с загрязнением воздуха и воды, шумом и вибрацией, эрозией почвы, срубом придорожных деревьев, перемещением коммунальных сооружений и нарушением дорожного движения на этапе строительства. Соответствующие меры по смягчению последствий включены в ПУОС и будут реализованы посредством этого плана. Проект включает меры по сохранению сплоченности сообщества, такие как улучшение пересечения дорог, доступ к общественным объектам и подъездные пути сельскохозяйственной техники к полям, и доступ животных к пастбищам.</p>
-----------------------	---

Принудительное переселение	<p>Проект классифицируется по категории B в отношении принудительного переселения. В связи с линейной конструкцией и ограниченного числа сельскохозяйственных участков, расположенных вдоль проектной дороги, воздействие будет незначительным. План переселения и изъятия земель (ППИЗ) был подготовлен для смягчения и устранения всех связанных с этим убытков в соответствии с Положением АБР о политике по защитным мерам (2009) и соответствующим национальным законодательством, и был размещен на веб-сайте АБР. Консультации с заинтересованными сторонами проекта и перемещенными лицами были проведены в ходе подготовки ППИЗ, и будут продолжаться в течение всего периода реализации проекта.</p>
----------------------------	--

Если потребуется внести изменения в ППИЗ или установить дополнительные требования к земельным участкам или будет выявлено воздействие принудительного переселения, то в ППИЗ будут внесены изменения и дополнения в соответствии с применимым законодательством и с одобрения АБР, полученного до любой последующей реализации. Все перемещенные лица получают компенсацию в соответствии с положениями ППИЗ. Земля будет освобождена от обязательств на участках до начала строительства. В соответствии с ППИЗ действует механизм возмещения ущерба, который помогает пострадавшим лицам в разрешении споров и жалоб. МТ будет представлять АБР полугодовой отчет о мониторинге защитных мер для рассмотрения и раскрытия информации.

Коренное население	В соответствии с Положением АБР о политике по защитным мерам, в проектной зоне отсутствуют коренные народы и, следовательно, проект относится к категории С в отношении воздействия на коренное население.
--------------------	--

Взаимосвязь, участие и консультации заинтересованных сторон

В ходе разработки проекта	На этапе технико-экономического обоснования с целью сбора мнений заинтересованных сторон и их соответствующего отражения в проектной разработке, были проведены консультации и встречи.
---------------------------	---

В ходе реализации проекта	С целью обеспечения соответствующего рассмотрения мнений заинтересованных сторон в ходе реализации проекта будут проводиться консультации и встречи в течение всего периода реализации проекта.
---------------------------	---

Возможности ведения бизнеса

Консультационные услуги	Контракт на строительство будет контролироваться Консультантом по управлению проектом и надзору за выполнением контракта (КУПНК), который будет являться Инженером согласно контрактной документации. В сферу охвата услуг КУПНК будут входить проверка проектирования, надзор за строительством, мониторинг окружающей среды и переселения, аудит безопасности дорожного движения, поддержка управлению финансами и мероприятия по предварительной закупке для предлагаемого последующего проекта. Для оказания помощи ЦРПРД в закупке солнечных энергетических систем, будут привлечены два индивидуальных консультанта. Все консультанты будут наняты в соответствии с Руководством АБР по использованию консультантов (в действующей редакции 2013 г.).
-------------------------	---

Закупки	Программа управления дорожными активами (ПУДА), предварительный технический проект и подготовка документации по закупкам для проекта осуществляются в рамках Технической помощи по подготовке проекта (ТППП). Улучшение проектной дороги будет осуществляться посредством одного контракта на строительство и одного контракта на поставку товаров. Оба контракта будут закуплены в соответствии с процедурами международных конкурсных торгов, изложенными в Руководстве по
---------	--

закупкам АБР (в действующей редакции 2015 г.).

Ответственный персонал

Ответственный служащий АБР	Камел Бухмад
Ответственное управление АБР	Департамент Центральной и Западной Азии
Ответственный отдел АБР	Отдел транспорта и коммуникаций, ДЦЗА
Исполнительное агентство	Министерство транспорта РТ MT-RT@MAIL.RU Таджикистан Душанбе 734042 ул. Айни 14

График

Одобрение концепции	21 августа 2015 г.
Миссия по сбору фактов	27 июня 2016 г. по 08 июля 2016 г.
Заседание руководства по рассмотрению проекта	01 сентября 2016 г.
Утверждение	31 октября 2016 г.
Последняя миссия по обзору	-
Последнее обновление СЛП	23 марта 2017 г.

Грант 0509-TAJ

Основные этапы

Утверждение	Дата подписания	Дата вступления в силу	Завершение		
			Первонач.	Измен.	Фактическое
31 окт. 2016	15 нояб 2016	-	30 сен 2021	-	-

План финансирования

Освоение грантовых средств

Стоимость Проекта	Всего (сумма в млн. дол. США)	Дата	Освоение грантовых средств		
			АБР	Другие	Процентное содержание
	15.80		Всего по заключенным контрактам		

АБР	15.80	31 окт. 2016 г.	0.00	0.00	0%
Контрагент	0.00	Всего освоено средств			
Софинансирование	0.00	31 окт. 2016 г.	0.00	0.00	0%

Грант 0510-TAJ

Основные этапы

Утверждение	Дата подписания	Дата вступления в силу	Завершение		
			Первонач.	Измен.	Фактическое
31 окт 2016	15 нояб. 2016	-	30 сент. 2021	-	-

**План
финансирования**

Освоение грантовых средств

	Всего (сумма в млн. дол.США)	Дата	АБР	Другие	Процентное содержание
Стоимость Проекта	2.00	Всего по заключенным контрактам			
АБР	0.00	31 окт 2016		0.00	0.00 0%
Контрагент	0.00	Всего освоено средств			
Софинансирование	2.00	31 окт. 2016		0.00	0.00 0%

Кредит 3451-ТАJ

Основные этапы

Утверждение	Дата подписания	Дата вступления в силу	Завершение		
			Первонач.	Измен.	Фактическое
31 окт. 2016	15 нояб. 2016	-	30 сен. 2021	-	-

	План финансирования		Освоение кредитных средств		
	Всего (сумма в млн. дол.США)	Дата АБР	Другие	Процентное содержание	
Стоимость Проекта	78.60	Всего по заключенным контрактам			
АБР	49.40	31 Oct 2016	0.00	0.00	0%
Контрагент	17.20	Всего освоено средств			
Софинансирование	12.00	31 окт. 2016	0.00	0.00	0%

Справочный лист проекта (СЛП) содержит краткую информацию о проекте или программе: Так как СЛП находится в стадии разработки, то некоторые данные могут быть не включены в его первоначальную версию, но будут добавлены при их наличии. Информация о предлагаемых проектах, является предварительной и ориентировочной.

АБР предоставляет информацию, содержащуюся в данном Справочном листе проекта (СЛП), исключительно в качестве ресурса для своих пользователей вне какой-либо формы помощи. Несмотря на то, что АБР пытается обеспечить высокое качество содержания, информация предоставляется "как есть", без каких-либо гарантий, явных или косвенных, включая, без ограничения, гарантии коммерческой выгоды, пригодности для конкретной цели, и не нарушения прав. АБР не представляет напрямую никакие гарантии или заверения относительно точности или полноты такой информации.