

Resettlement Plan

November 2014

KGZ: CAREC Corridor 1 (Bishkek–Torugart Road) Project 3 – Additional Financing

Prepared by Ministry of Transport and Communications of the Kyrgyz Republic for the Asian Development Bank.

This resettlement plan is a document of the borrower. The views expressed herein do not necessarily represent those of ADB's Board of Directors, Management, or staff, and may be preliminary in nature. Your attention is directed to the “terms of use” section of this website.

In preparing any country program or strategy, financing any project, or by making any designation of or reference to a particular territory or geographic area in this document, the Asian Development Bank does not intend to make any judgments as to the legal or other status of any territory or area.



МТ/К



БУЙРУК РАСПОРЯЖЕНИЕ

2014-жылдын 12-ноябры, № 498-б

2011-жылдын 19-сентябрында Бишкек шаарында кол коюлган жана Кыргыз Республикасынын 2012-жылдын 24-январындагы № 1 Мыйзамы менен ратификацияланган, Кыргыз Республикасы менен Азия өнүктүрүү банкынын ортосундагы зайым жөнүндө макулдашуунун шарттарын (атайын операцияларын) («ЦАРЭС 1 - транспорттук коридор» Бишкек-Торугарт жолунун үчүнчү долбоорун) аткаруу максатында:

1. Азия өнүктүрүү банкынын «ЦАРЭС 1- транспорттук коридор» Бишкек-Торугарт жолунун үчүнчү долбоору» боюнча кайра жайгаштыруу планынын расмий тилдеги тиркелген долбоору эске алынсын.

2. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлиги:

- тиешелүү жылга республикалык бюджетте каралган каражаттардын чегинде төмөнкүлөрдү камсыз кылсын:

Бишкек-Торугарт автомобиль жолунун 531 - км унаа токтотуучу жайды курууга байланыштуу 11 вагонду көчүрүү убагында менчик ээлерине жана/же ишкерлер субъекттерине акчалай компенсация (алынбай калган пайданын жана вагондорго мүмкүн болгон зыян келтирүүнүн ордун толтуруу) төлөп берүүнү;

Бишкек-Торугарт автомобиль жолунун 531 - км участкада жол коопсуздугун камсыз кылуу үчүн унаа токтотуучу жайды курууну;

- Кыргыз Республикасынын Финансы министрлигине жогоруда көрсөтүлгөн компенсацияны төлөп берүү жөнүндө отчет берсин.

3. Бул буйруктун аткарылышын контролдоо Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн Аппаратынын региондук өнүктүрүү, транспорт, курулуш жана коммуникациялар бөлүмүнө жүктөлсүн.

Премьер-министр



Дж.К. Оторбаев



БУЙРУК РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 12 ноября 2014 года № 498-р

В целях выполнения условий Соглашения о займе (специальные операции) (Третий проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» дорога Бишкек-Торугарт) между Кыргызской Республикой и Азиатским банком развития, подписанного 19 сентября 2011 года в городе Бишкек и ратифицированного Законом Кыргызской Республики от 24 января 2012 года № 1:

1. Принять к сведению прилагаемый на официальном языке План переселения по проекту Азиатского банка развития «Третий проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» дорога Бишкек-Торугарт».

2. Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики:

- в пределах средств, предусмотренных республиканским бюджетом на соответствующий год, обеспечить:

выплату денежной компенсации (возмещение упущенной выгоды и возможное повреждение вагонов) собственникам и/или субъектам предпринимательства во время перемещения 11 вагонов в связи со строительством парковочной зоны на автомобильной дороге Бишкек-Торугарт, участок 531 км;

строительство парковочной зоны для обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильной дороге Бишкек-Торугарт, участок 531 км;

- представить в Министерство финансов Кыргызской Республики отчет о выплате вышеуказанной компенсации.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на отдел регионального развития, транспорта, строительства и коммуникаций Аппарата Правительства Кыргызской Республики.

Премьер-министр



Дж.К. Оторбаев

СОКРАЩЕНИЯ

АБР	-	Азиатский банк развития
ЛПВ	-	Лицо, попавшее под воздействие проекта
ЦАРЭС	-	Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество
МТК	-	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
ПП	-	План переселения
ППЗМ	-	Положение о Политике по защитным мерам АБР

ПЛАН ПЕРЕСЕЛЕНИЯ

по проекту Азиатского банка развития
«Третий проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» дороги
Бишкек-Торугарт»

1. Настоящий План переселения (ПП) разработан в соответствии с требованиями Положения о Политике по защитным мерам 2009 года (ППЗМ) Азиатского банка развития (АБР) для «Третьего проекта «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» дороги Бишкек-Торугарт». ПП был переведен на русский и кыргызский языки, разработан Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (МТК) - исполнительным агентством Проекта. Произведена оценка воздействия проекта на объекты коммерческих услуг жителей, которые находятся вблизи 531 км дороги Бишкек-Нарын-Торугарт, определены размеры компенсации по 11 вагонам за их перемещение.

Целью настоящего ПП является обеспечение прав лиц, имущество которых подпадает под воздействие проекта, и им полагается компенсация за упущенную выгоду и возможное повреждение вагонов в результате их перемещения, и связанный с ним ущерб.

2. Проектом предусмотрена реабилитация участка с 479 по 539 км автомобильной дороги Бишкек-Нарын-Торугарт международного значения, III технической категории, которая является частью коридора ЦАРЭС 1-с и расположена в Ат-Башинском районе Нарынской области Кыргызской Республики. План местности приведен на рисунке № 1, и проект реабилитации дороги имеет специфические особенности. Участок дороги с 501 по 528 км расположен вдоль озера Чатыр-Куль на высоте 3200 - 3600 м над уровнем моря. Озеро имеет слегка соленую воду, не имеет оттока, является частью Каратал-Жапырыкского государственного заповедника и включено в международную Рамсарскую конвенцию по водно-болотным угодьям, является местом обитания, гнездования и транзита для различных видов перелетных птиц. Местность относительно плоская и холмистая, с пастбищами, без деревьев. Суровая зима, средняя температура воздуха в январе ниже - 20°C, зимой 2011 - 2012 годов достигала - ниже 45°C. Срок строительства дороги ограничен периодом с мая по октябрь, хотя снегопады являются обычным явлением весны и

лета, за исключением июля и августа. Участок дороги с 532 по 539 км не включен в План переселения.

А. Воздействие переселения

3. В районе 531 км имеются 11 жилых вагонов, обслуживаемых 7 домохозяйствами, которые должны быть перемещены примерно на 50 м от дороги. Вагон № 12 был сдентирован в октябре 2012 года, после фиксированной даты, которая является окончательной датой учета всех лиц и их активов, подпадающих под воздействие проекта и имеющих право на получение компенсации. Воздействие будет минимальным с незначительными потерями во время переселения, предусматривается компенсация за упущенную выгоду и возможное повреждение/ущерб, который может быть нанесен вагонам.

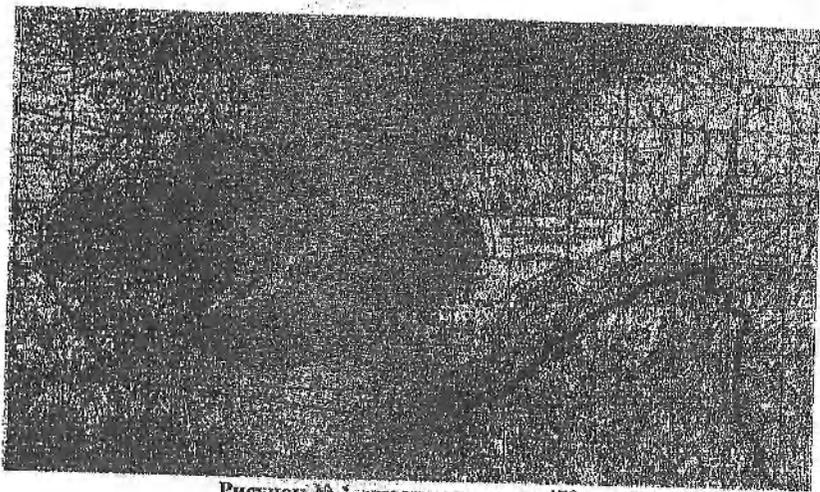


Рисунок № 1, участок дороги с 479 по 531 км

4. Целью проекта является обеспечение движения автотранспортных средств во все времена года, особенно в зимний период. Реабилитация участка дороги будет проводиться, в основном, в пределах полосы отвода существующей дороги. Под воздействие проекта подпадают объекты коммерческих услуг: кафе и гостевые дома из вагонов на 531 км, которые являются первым пунктом, где в условиях высокогорья водители автотранспортных средств могут остановиться и купить предметы первой необходимости. Следующий пункт находится на расстоянии 113 км - в селе Кара-Булун на 418 км. Перед вагонами происходит скопление значительного количества автотранспортных средств, особенно тяжелых грузовиков, как это показано на фото 1. Для обеспечения безопасности дорожного движения и парковки грузовиков возникает необходимость в перемещении вагонов, примерно, на 50 метров напротив дороги, как это

показано на рисунке 2. Вагон под номером «0» не подлежит перемещению. Перемещение вагонов позволяет уменьшать заторы на дороге и обеспечивать более безопасные и постоянные места для ведения бизнеса.

5. Вагоны не имеют фундаментов, установлены на земле, на цементных блоках и бревнах или на бочках из-под масла. После перемещения для вагонов будут установлены жесткие основания, возможно, из бетонных блоков.

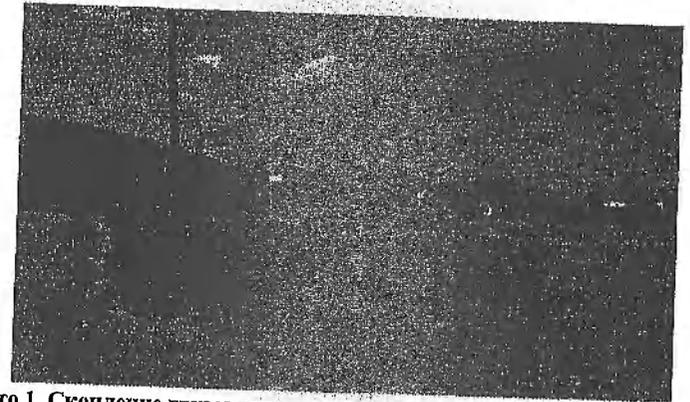


Фото 1. Скопление грузовиков рядом с кафе и гостевыми домами

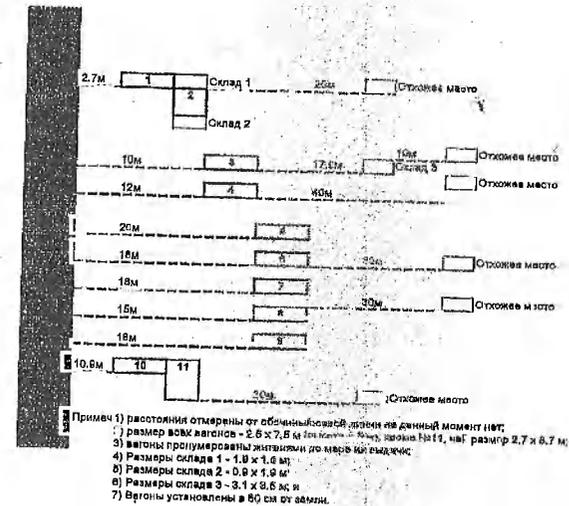


Рисунок 2. Схема перемещения вагонов.

Схема и размеры предполагаемой площади для парковки перед вагонами показаны на рисунках 2 и 3 на момент обследования участка и регистрации лиц, подверженных воздействию проекта. На рисунке 3 красным квадратом обозначена эстакада для осмотра автомобилей, где будут установлены большие баки для мусора.

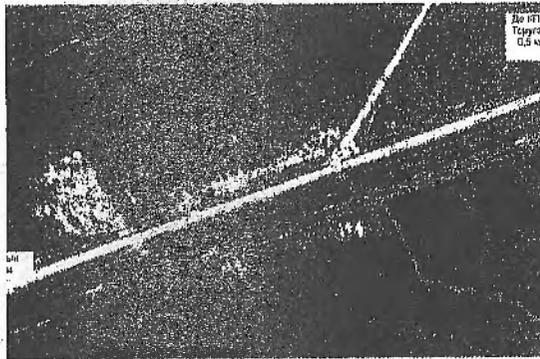


Рисунок 3. Схема площадки для парковки перед вагонами

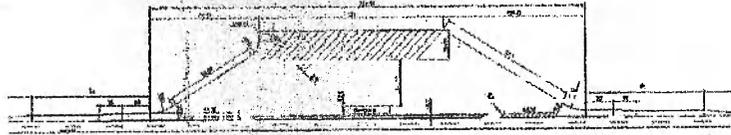


Рисунок 4. Размеры площадки для парковки перед вагонами

6. Учет кафе и гостевых домов, домохозяйств был проведен с 13 по 20 августа 2012 года. Окончательной датой для учета ЛПВ и их имущества было установлено 15 марта 2012 года, по истечении которой лица, которые прибыли для оказания коммерческих услуг, не подлежат учету и их права на компенсацию не предусматриваются.

7. Все ЛПВ имеют официальное жилье в Ат-Башинском районе и занимаются предпринимательской деятельностью только во время сезона, ими вагоны используются одновременно как временное жилье и объект коммерческих услуг. Имеются 7 домохозяйств, которые подвержены воздействию проекта, где постоянно проживают 15 человек, не включая детей. Школы в таможенной зоне не имеется. Лица с ограниченными возможностями, пожилые и коренные жители, подверженные воздействию проекта, не выявлены. Один человек является слепым на один глаз, но данный факт не учитывается, поскольку это не повлияет на его

способность заниматься предпринимательской деятельностью. Все домохозяйства имеют холодильник, газовую или электрическую плиту, радио, мобильные телефоны, цветной телевизор и спутниковую антенну. Две семьи имеют автомобиль и велосипед. Никто из указанных домохозяйств не находится за чертой бедности и не относится к категории «бедные». Под определением «уязвимые лица» понимаются женщины, возглавляющие домохозяйства, и лица, чей доход составляет ниже прожиточного минимума. Три домохозяйства, возглавляются женщинами, одна из них получает пособие по малообеспеченности на двух детей в размере 1122,0 (одна тысяча сто двадцать два) сома в месяц. Дети школьного возраста живут в других местах с родственниками. Поскольку эти женщины являются единственными кормилицами своих семей, для них предусматриваются дополнительные средства для компенсации издержек.

Б. Право на получение компенсации

8. ЛПВ предусматривается компенсация по стоимости возмещения лицам, попавшим под воздействие проекта, (далее ЛПВ), для социально уязвимых лиц - выплата специальной надбавки на восстановление, которое уже произошло или произойдет в процессе реализации Проекта. На компенсацию имеют право: (1) все лица, теряющие в пределах проекта права собственности на землю и иное имущество, закрепленное в установленном законодательством порядке; (2) арендаторы и предприниматели, зарегистрированные в установленном порядке. Выплата компенсации осуществляется МТК по согласованию с Министерством финансов Кыргызской Республики и АБР.

9. Лица, имеющие право на компенсацию, определяются в соответствии с критериями согласно таблице 1 (Критерии для определения права на компенсацию).

Таблица 1. Критерии для определения права на компенсацию

Имущество	ЛПВ	Права на компенсацию. помощь при перемещении	Примечания
Земельный участок	Собственник или пользователь	Неприменимо	Вся затронутая земля находится в государственной собственности и в пределах полосы отвода, которая не будет приобретаться и за ее потерю компенсация не будет предусмотрена
Вагоны	Владелец	Компенсация требуется исходя из стоимости материалов, оплаты труда,	При отсутствии повреждений в вагонах компенсация не выплачивается, при наличии повреждений, Техническая комиссия, состоящая из

		транспортников и материалов восстановления коммуникаций. При незначительных повреждениях владельцу будет выплачиваться компенсация 12,5 % от стоимости имущества, при более 12,5 % повреждениях компенсация выплачивается в полном объеме стоимости имущества	технических экспертов Госспроя, будет оценивать объем повреждения и рекомендовать размер компенсации
Туалеты	МТК	Будут построены новые туалеты вблизи парковочной зоны	
Бизнес	Владелец, Арендатор	Компенсация за потерю дохода от бизнеса за период, в течение которого бизнес-объект не работал, устанавливается на основе налоговой декларации или патента, при отсутствии - на основе минимального дохода, облагаемого налогами	Компенсация будет выдана из расчета за 10 дней со дня остановки бизнеса, по результатам независимой экспертной оценки. Перемещение вагонов предполагается завершить и возобновить деятельность в течение 10 дней
Непредвиденные воздействия	Владелец, Предприниматель	Непредвиденное воздействие во время перемещения и строительства	По непредвиденному воздействию компенсация будет выплачиваться только тем лицам, которые признаны имеющими право на получение компенсации в рамках Механизма рассмотрения жалоб
Пособие для смягчения сильного воздействия	Лица, которые понесли потери > 10% дохода	Месячное пособие на основе минимального прожиточного минимума	Размер минимального прожиточного минимума для Нарынской области составляет 4,453.6 сом/месяц (НСК, 1-й квартал 2013 года)

Пособие уязвимым лицам	Домовладения, находящиеся ниже черты бедности или возглавляемые женщинами или лицами с ограниченными возможностями	Месячное пособие на основе минимального прожиточного минимума	Размер минимального прожиточного минимума для Нарынской области составляет 4,453.6 сом/месяц (НСК, 1-й квартал 2013 года)
------------------------	--	---	---

В. Правовая и политическая базы

10. Политика АБР по защитным мерам направлена: (1) на предотвращение вынужденного переселения; (2) на минимизацию вынужденного переселения; (3) улучшение, или, по меньшей мере, восстановление средств к существованию всех ЛПВ по сравнению с условиями, существовавшими до проекта; (4) улучшение условий жизни ЛПВ и уязвимых групп. Проект ПП составлен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики и политикой АБР по защитным мерам 1995 года с изменениями, внесенными в обновленную Политику по защитным мерам АБР 2009 года, и Инструкцией по ведению операций (ИВО) Раздел F1/ВР 2010 года. Используются Временные правила деятельности оценщиков и оценочных организаций, утвержденные постановлением Правительства Кыргызской Республики от 21 августа 2003 года № 537, Стандарт оценки недвижимого имущества, утвержденный постановлением Правительства Кыргызской Республики от 03 апреля 2006 года № 217.

11. Все воздействия, которые уже произошли или еще произойдут, будут компенсироваться по стоимости замещения, подверженные воздействию или уязвимые ЛПВ должны получать специальные надбавки для восстановления. Программа компенсаций и выплат для восстановления в рамках ПП основана на следующих принципах:

- следует не допускать или, по меньшей мере, минимизировать применение мер по вынужденному переселению;
- в случае невозможности предотвращения воздействия следует выплатить компенсацию для сохранения уровня жизни ЛПВ;
- ЛПВ должны быть проинформированы и вовлечены в консультации о вариантах компенсации по ПП и их реализации;
- следует оказывать максимальную поддержку социально - культурным институтам ЛПВ;
- компенсации будут выплачены в равной степени для женщин и мужчин;

- отсутствие законного права собственности на землю не должно быть препятствием к получению компенсации, или, по меньшей мере, средств на восстановление до проектного уровня жизни ЛПВ;

- особое внимание следует уделить домохозяйствам, возглавляемым женщинами и другими уязвимыми группами, и должна быть оказана помощь в улучшении их материального положения.

Положения о компенсации будут включать в себя:

- все расходы на перемещение и переустановку вагонов, подсобных помещений и коммуникаций;
- компенсации за любые повреждения;
- компенсацию за потерю доходов при переселении;
- и пособия для уязвимых домохозяйств.

Г. Расчет стоимости ущерба

12. Существуют две основные проблемы: (1) потеря доходов ЛПВ от предпринимательской деятельности, связанные со строительством площадки для парковки и предстоящим перемещением вагонов, и (2) возможное повреждение вагонов во время их перемещения и связанный с этим ущерб, наносимый ЛПВ.

13. Расчет потери дохода от предпринимательской деятельности рассчитывается из расчета 10 дней в летний сезон. Размер компенсации за повреждение вагонов во время их перемещения рассчитывается в зависимости от вида наносимого ущерба: незначительный и существенный ущерб. (весь текст и данные, приведенные ниже, являются выдержкой из Оценочного отчета, выполненного независимым оценщиком. Данный отчет прошел государственную экспертизу Департамента государственной экспертизы при Государственном агентстве архитектуры, строительства и жилищно-коммунального хозяйства при Правительстве Кыргызской Республики).

Оценка ущерба

Расчет ущерба определяется по формуле: $U = Rc \times I + P$, (1)

где U – размер ущерба;

Rc – возмещение стоимости имущества, в данном случае вагона;

I – процент износа, возникший в результате переноса вагона;

P – стоимость затрат на перемещение подсобных сооружений, подключение наружного электрического кабеля к вагону.

Показатель Rc определяется по формуле: $Rc = B + E + O + D$, (2):

где B – стоимость приобретения вагона с доставкой;

E – стоимость установки электросчетчика;

O – стоимость демонтажа и установки печки;

D – стоимость демонтажа и установки топчанов.

В момент проведения оценки, все вагоны имели более 40 % физического износа, при увеличении износа на 30 % вагоны достигают аварийного состояния.

Показатель I определяется по таблице 2.

Таблица 2. Значение показателя I

№ п/п	Процент износа, как разница до и после перемещения вагона	Вид ущерба	Значение показателя I
1.	0 процентов	Ущерб вагону не нанесен	0 процента
2.	От 1 до 10 процентов, включительно	Нанесен незначительный физический ущерб вагону	10 процентов
3.	От 11 до 20 процентов, включительно	Нанесен незначительный физический ущерб вагону	20 процентов
4.	От 21 до 30 процентов, включительно	Нанесен незначительный физический ущерб вагону	30 процентов
5.	От 31 до 100 процентов, включительно	Нанесен значительный физический ущерб вагону	100 процентов

Все расходы, связанные с переносом вагонов являются ответственностью МТК, которые в оценку ущерба не включены.

14. Стоимость вагонов оценивается сравнительным подходом на сопоставимых объектах. Все вагоны советского производства до 1980 года выпуска, продаются на условиях самовывоза, без печки, электросчетчика и топчана. Новые вагоны выпускаются в России и на Украине, их заводская стоимость от 4000 до 18000 долл. США без учета доставки. Корректировка стоимости производилась на площадь вагона и затраты на доставку от места нахождения до пункта назначения. Возмещение стоимости вагона, бывшего в употреблении, но в хорошем состоянии, составляет примерно 123700,0 сомов.

15. Затраты на переустановку оборудования, перемещение вагонов и сооружений определялись по ценам на интернет-сайтах и в газете «Вечерний Бишкек», результаты приведены в таблицах 3 и 4.

Таблица 3. Затраты на переустановку оборудования

№ п/п	Наименование оборудования	Источник	Стоимость переустановки, сом.
1.	Электросчетчик	Справочник «Обустройство и ремонт»	1335,0
2.	Печка-буржуйка	http://www.msn.kg/	350,0
3.	Один топчан	Газета «Вечерний Бишкек»	2300,0
4.	Подключение наружного электрического кабеля	Справочник «Обустройство и ремонт»	50,0

Таблица 4. Затраты на перемещение сооружений

№ п/п	Наименование оборудования	Стоимость переустановки, сом.
1.	Наружный тамбур (Вагон № 2)	
2.	Сарай (Вагоны № 3 и № 4)	2753,0
3.	Туалет	9061,0
4.	Подключение наружного электрического кабеля	1587,0 50,0

Примечание: Цены в таблицах приведены на момент проведения обследования коммерчески услуг в августе 2012 года и подлежат корректировке и уточнению.

Компенсация за имущественный ущерб указана в таблице 5.

16. Ущерб, наносимый бизнесу в результате переселения, определяется по величине чистой прибыли, утерянной из-за вынужденного простоя. Если период вынужденного простоя будет менее одного месяца, то в расчете чистой прибыли не учитываются затраты предпринимателя на аренду вагона, на аренду земельного участка, на стоимость патента, которые предприниматель уже понес или вынужден будет понести независимо от количества дней простоя. В этом случае, в соответствии с целями оценки предметом для расчетов является определение чистого операционного дохода, включая до вычета расходов по уплате налогов и обязательных платежей.

Таблица 5. Компенсация за имущественный ущерб, сом.

№ п/п	№ вагона	Назначение вагона	Без ущерба	Ущерб от 1 до 10 %	Ущерб от 11 до 20 %	Ущерб от 21 до 30 %	Значительный ущерб
1.	№ 1	Кафе	844,0	13545,0	26247,0	38949,0	127861,0
2.	№ 2	Гостиница	1597,0	16528,0	29460,0	42392,0	132914,0
3.	№ 3	Гостиница/кафе	5375,0	18306,0	31238,0	44169,0	134692,0
4.	№ 4	Дом	5375,0	18076,0	30778,0	43479,0	132392,0
5.	№ 5	Гостиница/кафе	1637,0	14406,0	27174,0	39943,0	129322,0
6.	№ 6	Гостиница/кафе	1637,0	14406,0	27174,0	39943,0	129322,0
7.	№ 7	Гостиница	844,0	13775,0	26707,0	39639,0	130161,0
8.	№ 8	Кафе	844,0	13545,0	26247,0	38949,0	127861,0
9.	№ 9	Гостиница/кафе	1637,0	14406,0	27174,0	39943,0	129322,0
10.	№ 10	Гостиница	844,0	13775,0	26707,0	39639,0	130161,0
11.	№ 11	Кафе	844,0	13545,0	26247,0	38949,0	127861,0

Определение чистого операционного дохода производится для каждого сезона, и средний показатель по году включает: (1) сумму дневного чистого дохода и (2) сумму дневной чистой прибыли.

17. Сценка дневного чистого дохода рассчитывается как разница между месячной выручкой и операционными расходами, поделенная на количество рабочих дней в месяце, по формуле:

$$ДЧД = ВМ - ОР / КРД \quad (3)$$

где: ДЧД - дневной чистый доход;
ВМ - выручка за месяц;
ОР - операционные расходы в месяце;
КРД - количество рабочих дней, месяц.

Дневная чистая прибыль определяется по формуле:

$$ДЧП = ГЧД - НП / КРГ \quad (4)$$

где: ГЧД - величина годового чистого дохода;
НП - налоги и обязательные платежи;
КРГ - количество рабочих дней в году, дни.

Было проведено анкетирование собственников бизнеса, в целях определения объема месячной выручки и операционных расходов в различное время года. Затем собранные анкетные данные проанализированы путем сравнения с результатами хронометража, сопоставления с аналогичными данными других предпринимателей для исключения недостоверных, чересчур завышенных либо заниженных данных. В качестве основы для оценки потерь в сезон высокой активности был принят объем дневной выручки гостиницы/кафе при 100 % загрузке, для оценки потерь в межсезонье, весной и осенью, был принят средний объем дневной выручки гостиницы/кафе, полученной в результате хронометража, проведенного 16 октября 2012 года. Для оценки потерь в сезон с низкой активностью был принят объем дневной выручки гостиницы/кафе вагонов № 10 и № 11 предпринимателя Токталиева Зарылбека, единственного, который представил для ознакомления тетради с записями.

18. Операционные расходы были приняты на уровне данных собранных путем анкетного опроса. Результаты расчета компенсации за день простоя представлены в таблице 6.

Таблица 6. Расчет компенсации за день простоя, сом.

№ вагона	Ф.И.О. владельца бизнеса	Назначение вагона	Чистый операционный доход в день, зима	Чистый операционный доход в день, весна, лето	Чистый операционный доход в день, лето	Средний чистый операционный доход в день	Чистая прибыль в день (доход за минусом обязательных платежей)
1.	Усубакунов Садырбек Маликович	Кафе	1139,0	667,0	136,0	652,0	500,0
2.	Усубакунов Садырбек Маликович	Гостиница	826	500	265	523	375

3.	Баялиев Бакгыбек	Гостиница, кафе	851	494	125	491	375
5.	Ольбоз Жусупова	Гостиница, кафе	851	494	125	491	375
6.	Абылова Саламат Дуйшоналиевна	Гостиница, кафе	851	494	125	491	375
7.	Думанаев Рахатбек Бектенович	Гостиница	826	500	265	523	307
8.	Думанаев Рахатбек Бектенович	Кафе	1139	667	136	652	568
9.	Айчурок Исакова	Гостиница, кафе	851	494	125	491	375
10.	Токталиев Зарылбек	Гостиница	826	500	265	523	375
11.	Токталиев Зарылбек	Кафе	1139	667	136	652	568

Определение дневной выручки. Гостиница, кафе имеют: (1) доход от проживания; (2) доход от приготовления питания. Все предприниматели придерживаются одинаковых цен: суточная выручка с одного человека составляет от 300 до 350 сомов в зависимости от сезона, из них 100 сомов - за проживание. Рабочих дней 22 в месяц, в году - 264 дня, суббота и воскресенье - не рабочие дни. Вагоны по функциональному назначению поделены на 3 типа: (1) двухкомнатный вагон - «гостиница»; (2) двухкомнатный вагон - «гостиница, кафе» и (3) двухкомнатный вагон - «кафе». Двухкомнатный вагон типа «гостиница» вмещает до 10 человек, по 5 - в каждой комнате, двухкомнатный вагон типа «гостиница, кафе» вмещает до 5 человек. Наблюдениями от 15 и 16 октября 2012 года установлено, что средняя загрузка вагона составляет 57 % и клиенты в основном, постоянные. Анкетным опросом и хронометражем установлены нормализованные показатели доходов и расходов на три типа вагонов, таблица 7. При одинаковых условиях и равных ценах предоставления услуг вагоны имеют разную степень загрузки и, следовательно, доход. На основании политики АБР по защитным мерам для оценки возможного ущерба от снижения доходов, в расчет принята максимально возможная загрузка, одинаковая для всех вагонов одного типа, независимо от текущей загрузки.

Таблица 7. Нормализованные показатели доходов и расходов по типам вагонов

Наименование показателей	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
--------------------------	------	-----------	--------------------

Максимальное число клиентов, чел.	10	10	5
Число клиентов в день зимой, чел.	10	10	5
Число клиентов в день весной и осенью, чел.	6	6	3
Число клиентов в день летом, чел.	3	3	1,5
Стоимость питания/проживания в сутки в сезон, сом.	250	100	350
Стоимость питания/проживания в сутки не в сезон, сом.	200	100	300
Затраты на продукты питания на 1 чел/сутки	100		100
Оплата за электроэнергию в месяц, сом.	1000	120	1000
Транспортные расходы за рейс за продуктами, сом.	925		925
Стоимость газовых баллонов в месяц, сом.	1200	0	1200
Аренда земли в год, сом.	3000	3000	3000
Стоимость патента, сом. в месяц.	800*2-160 0	1500*2-3000	1500+800=2 300
Приобретение воды, сом. в месяц.		550	275
Арендная плата за вагон, сом. в месяц.	1500	1500	1500
Стоимость угля на зиму, сом. в месяц.	1500	1500	1500

Расчет операционных расходов представлен в таблице 8.

Таблица 8. Операционные расходы, сом.

Тип вагона	Зима		
	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
Среднее количество клиентов в день, чел.	10	10	5
Количество рабочих дней в месяц	22	22	22
Расходы на продукты и прочие в месяц	22000	2200	12100
Оплата за электроэнергию в месяц.	1000	120	1000
Транспортные расходы в месяц.	3700	0	3700
Газовые баллоны в месяц.	1200	0	1200
Вода в месяц.	550	0	275
Уголь зимой в месяц.	1500	1500	1500
Итого операционные расходы в месяц	29950	3820	19775
Тип вагона	Весна, осень		
	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
Среднее количество клиентов в день	6	6	3
Количество рабочих дней в месяц	22	22	22
Расходы на продукты и прочие расходы в месяц	13200	1320	7260
Оплата за электроэнергию в месяц	1000	120	1000

Транспортные расходы в месяц	1850	0	1850
Газовые баллоны в месяц	1200	0	1200
Вода в месяц	330	0	165
Уголь в месяц	750	750	750
Итого операционные расходы в месяц	18330	2190	12225

Тип вагона	Лето		
	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
Среднее количество клиентов в день	3	3	1,5
Количество рабочих дней в месяц	22	22	22
Расходы на продукты и прочие расходы в месяц	6600	660	3630
Оплата за электроэнергию в месяц	1000	120	1000
Транспортные расходы	1233	0	1233
Газовые баллоны в месяц	1200	0	1200
Вода в месяц	165	0	82,5
Итого операционные расходы в месяц	10198	780	7146

Чистый доход и чистая прибыль за день по сезонам года и средняя по году подсчитаны для каждого вагона, как показано в таблицах 9 и 10.

Таблица 9. Выручка и чистый операционный доход по сезонам года, сом.

Зима			
Тип вагона	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
Количество клиентов в день	10	10	5
Стоимость питания/проживания в сутки в сезон	250	100	350
Выручка в месяц	55000	22000	38500
Операционные расходы	29950	3820	19775
Чистый операционный доход в месяц	25050	18180	18725
Чистый операционный доход в день	1139	826	851
Весна, осень			
Тип вагона	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
Количество клиентов в день	6	6	3
Стоимость питания/проживания в сутки	250	100	350
Выручка в месяц	33000	13200	23100
Операционные расходы	18330	2190	12225
Чистый операционный доход в месяц	14670	11010	10875
Чистый операционный доход в день	667	500	494
Лето			
Тип вагона	Кафе	Гостиница	Гостиница, кафе
Количество клиентов в день	3	3	1,5
Стоимость питания/проживания в сутки	200	100	300

не в сезон			
Выручка в месяц	13200	6600	9900
Операционные расходы	10198	780	7146
Чистый операционный доход в месяц	3002	5820	2754
Чистый операционный доход в день	136	265	125

Таблица 10. Расчет средних по году дохода и прибыли

Номера вагонов	вагон № 1	вагон № 2	вагон № 3	вагон № 5	вагон № 6
Ф.И.О. владельца бизнеса	Усубакунов Садырбек Маликович	Усубакунов Садырбек Маликович	Баялиев Бактыбек	Жусупова Ольбоз	Абылова Саламат Дуйшоналиевна
Назначение	Кафе	Гостиница	Гостиница / Кафе	Гостиница / Кафе	Гостиница / Кафе
Форма собственности	в аренде, 1500 сом. в месяц	частная собственность	частная собственность	частная собственность	частная собственность
Выручка в год	402600	165000	283800	283800	283800
Операционные расходы	230425	26940	154113	154113	154113
Чистый операционный доход в год	172175	138060	129688	129688	129688
Обязательные платежи:					
- аренда вагона	18000				
- стоимость патента в год	19200	36000	27600	27600	27600
- аренда земли в год	3000	3000	3000	3000	3000
Чистая прибыль	131975	99060	99088	99088	99088
Рентабельность	32,78%	60,04%	34,91%	34,91%	34,91%
Выручка в день	1525	625	1075	1075	1075
Чистый операционный доход в день	652	523	491	491	491
Чистая прибыль в день	500	375	375	375	375

Продолжение таблицы 10

Номера вагонов	Вагон № 7	Вагон № 8	Вагон № 9	Вагон № 10	Вагон № 11
Ф.И.О. владельца бизнеса	Думанаев Рахатбек Бектемович	Думанаев Рахатбек Бектемович	Исакова Айчурок	Токталиев Зарылбек	Токталиев Зарылбек
Назначение	Гостиница	Кафе	Гостиница / Кафе	Гостиница	Кафе

Форма собственности	аренда 1500 сом. в месяц	частная собственность	частная собственность	частная собственность	Частная собственность
Выручка в год	165000	402600	283800	165000	402600
Операционные расходы	26940	230425	154113	26940	230425
Чистый операционный доход в год	138060	172175	129688	138060	172175
Обязательные платежи					
аренда вагона	18000				
стоимость патента в год	36000	19200	27600	36000	19200
аренда земли в год	3000	3000	3000	3000	3000
Чистая прибыль	81060	149975	99088	99060	149975
Рентабельность	49,13%	37,25%	34,91%	60,04%	37,25%
Выручка в день	625	1525	1075	625	1525
Чистый операционный доход в день	523	652	491	523	652
Чистая прибыль в день	307	568	375	375	568

19. Отвод земли проектом не предусматривается, земля на участке, где расположены вагоны, классифицируется как пастбище и находится в собственности государства. Владельцы вагонов и арендаторы облагаются сборами за пользование земельным участком в размере 3000 сомов в год. Договоры о пользовании земельным участком подписаны всеми.

Д. Бюджет и финансирование

20. В октябре 2012 года оценены потери доходов в результате переселения, определена стоимость вагонов и складов, подлежащих перемещению, на случай их повреждения. Смета также должна учитывать (1) расходы за перемещение подсобных помещений; (2) монтаж наружного электрического кабеля; (3) и потери чистого операционного дохода в течение 10 дней за летний сезон.

21. Размеры компенсации рассчитаны по ценам, по состоянию на 1 октября 2012 года. Пособие уязвимым лицам назначено 3-м семьям, возглавляемым женщинами, из расчета 2-х недельного прожиточного минимума. Общая сумма компенсации составляет **42756 сомов**, в том числе в разрезе владельцев вагонов приводится в таблице 11.

Таблица 11. Компенсация за возмещение упущенной выгоды (сом.)

№ вагонов	Ф.И.О. владельца вагона	Перемещение подсобных помещений	Издержка на монтаж наружного электрического кабеля	Чистый операционный доход в летний день	Чистый операционный доход за 10 летних дней	Пособие уязвимым лицам	Общая сумма компенсации
1	Усубакунов Садырбек Маликович	0,0	50,0	136	1360	0	1 410
2	Мамырканов Б.Т.	2 753,0	50,0	265	2 650	0	5 453
3	Баялиев Бактыбек	4 530,5	50,0	125	1 250	0	5 830,5
4	Асанова (ДЭП 957)	4 530,5	50,0	125	0	0	4 580,5
5	Жусупова Ольбоз	0,0	50,0	125	1 250	4 454	5 754
6	Абылова Саламат Дуйноналиевна	0,0	50,0	125	1 250	4 454	5 754
7	Думанаев Рахатбек Бектенович	0,0	50,0	265	2 650	0	2 700
8	Думанаев Рахатбек Бектенович	0,0	50,0	136	1 360	0	1 410
9	Исакова Айчурок	0,0	50,0	125	1 250	4 454	5 754
10	Токталиев Зарылбек	0,0	50,0	265	2 650	0	2 700
11	Токталиев Зарылбек	0,0	50,0	136	1 360	0	1 410
Итого		11,814,0	550,0	1,828,0	17,030,0	13,362,0	42 756*

Примечание: 4-й вагон относится к ДЭП 957.

* Общая сумма компенсации за упущенную выгоду и воздействие при перемещении будет пересмотрена с учетом индекса цен на капитальные вложения, установленного на момент выплаты компенсаций.

22. Приблизительные размеры компенсации за повреждение вагонов при их перемещении приводятся в таблице 12.

Таблица 12. Компенсация за возможное повреждение вагонов (сом.)

№ вагонов	Ф.И.О. владельца	Назначение	Незначительный ущерб вагону	Значительный ущерб вагону
Вагон № 1	Усубакунов Садырбек Маликович	Кафе	15877,19	127017,5

Вагон № 2	Мамырканов Б. Т.	Гостиница	16164,69	129317,5
Вагон № 3	Баялиев Бактыбек	Гостиница, кафе	16164,69	129317,5
Вагон № 4	Асанова, (ДЭП 957)	Дом	15877,19	127017,5
Вагон № 5	Жусупова Ольбоз	Гостиница, кафе	15960,63	127685,0
Вагон № 6	Абылова Саламат Дуйсониалиевна	Гостиница, кафе	15960,63	127685,0
Вагон № 7	Думанаев Рахатбек Бектенович	Гостиница	16164,69	129317,5
Вагон № 8	Думанаев Рахатбек Бектенович	Кафе	15877,19	127017,5
Вагон № 9	Исакова Айчурок	Гостиница, кафе	15960,63	127685,0
Вагон № 10	Токталиев Зарылбек	Гостиница	16164,69	129317,5
Вагон № 11	Токталиев Зарылбек	Кафе	15877,19	127017,5
Итого			176049,41	1408395,0

Примечание: Указанные суммы за повреждение будут пересмотрены с учетом индекса цен на капитальные вложения, установленного на момент выплаты компенсации.

Вагон № 4 относится к ДЭП-957, возмещение имущественного ущерба не предусматривается. В компенсацию не включены расходы по подготовке площадки для парковки автотранспортных средств с устройством слоев дорожной одежды и двухслойного асфальтобетонного покрытия и других работ, за которые несет ответственность МТК.

Е. Мероприятия по реализации Плана переселения

23. МТК несет ответственность за реализацию Плана переселения и за решение задач по переселению, вопросов по защитным мерам и за оценку воздействия на окружающую среду и социальную оценку.

Ж. Механизм рассмотрения жалоб

24. Жалобы ЛПВ, связанные с реализацией Проекта, рассматриваются Группой по рассмотрению жалоб (ГРЖ) на местном и центральном уровнях.

3. Фотографии вагонов

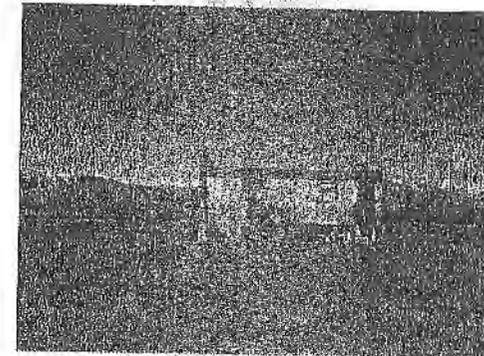


Фото 2. Вагон 0. Ибраев Садырбек, чабан, Салбаева Майрам, домохозяйка

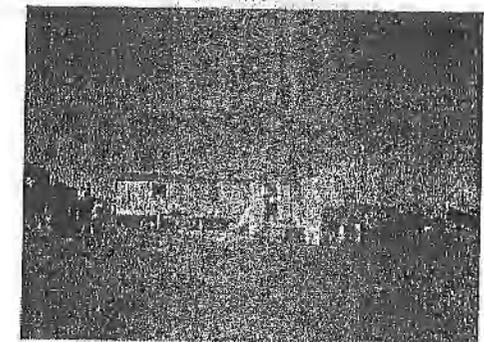


Фото 3. Вагоны 1 и 2. Акпаева Нургүль, фельдшер, Усубакунов Садырбек, предприниматель

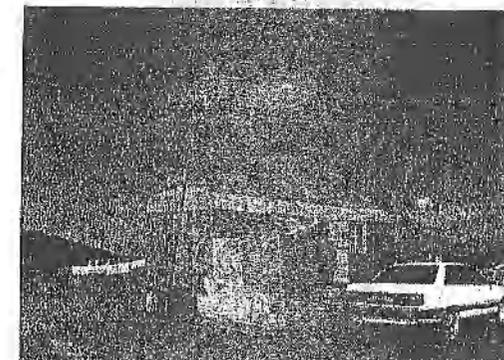


Фото 4. Вагон 3. Баялиев, предприниматель. Вагон 4 также относится к нему. Асанова Бактыгуль, предприниматель

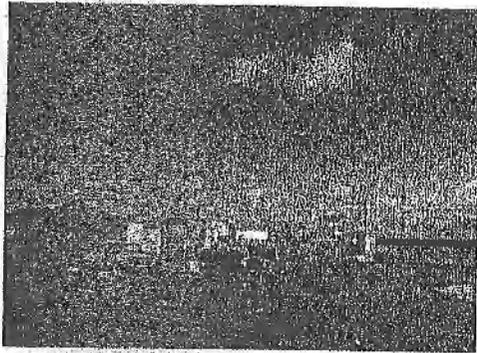


Фото 5. Вагон 4 и навес для склада

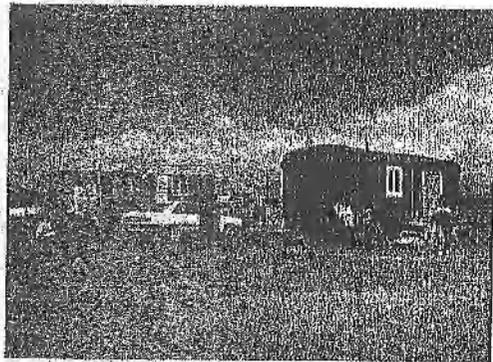


Фото 6. Вагон 5. Жусупова Ольбоз, разведена, предприниматель

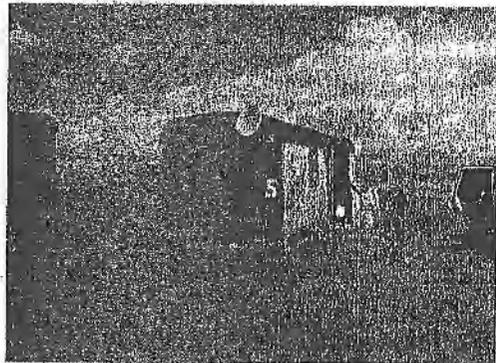


Фото 7. Вагон 6. Абылова Саламат, разведена, предприниматель

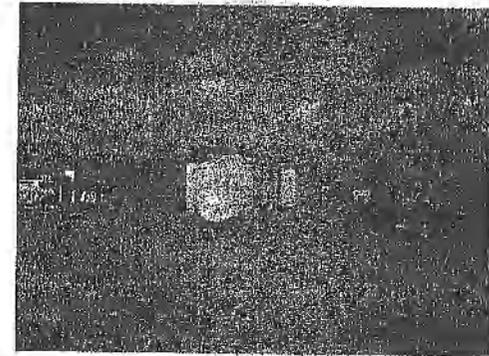


Фото 8. Вагоны 7 и 8. Думанасев Рахатбек, предприниматель, Токонова Айнура, предприниматель

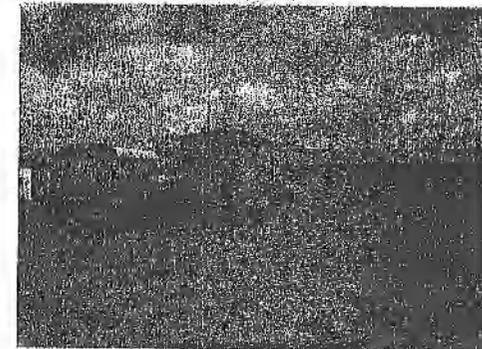


Фото 9. Вагон 9. Исакова Айчурок, разведена, предприниматель

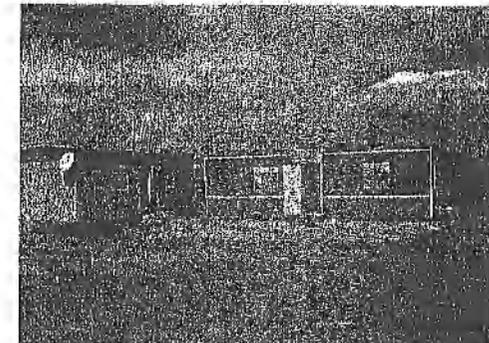


Фото 10. Вагоны 10 и 11. Токталиев Зарыбек, предприниматель.
Токталиева Гульжамад, предприниматель