



Информация о проекте

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

Дата создания

-

Дата обновления

9 февраль 2015

Наименование проекта

Проект по улучшению транспортного коридора 3 (дорога Бишкек-Ош), Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС)
Дополнительное финансирование

Страна

Кыргызская Республика

Номер проекта/программы

42399-024

Статус

Утвержден

Географическое расположение

Нарын

При подготовке любой программы или стратегии партнерства со страной, финансировании любого проекта или при указании или ссылке на конкретную территорию или географическую зону в настоящем документе, Азиатский банк развития не имеет намерения выносить какие-либо суждения о юридическом или ином статусе любой территории или зоны.

Классификация сектора/подсектора

Транспорт
/ Дорожный транспорт

Стратегическая повестка дня

Наращивание потенциала
Экономический рост
Региональное сотрудничество и интеграция

Движущие силы изменений

Управление и наращивание потенциала

Гендерное равенство и интегрированное обучение

Категория 4: Гендерные элементы отсутствуют

■ Финансирование

Тип/модальность помощи	Номер утверждения	Источник финансирования	Утвержденная сумма (в тыс. долл. США)
Грант	0418	Азиатский фонд развития	4,300
Заем	3204	Азиатский фонд развития	10,800
–	–	Каунтерпарт	2,900
ВСЕГО			18,000 долл. США

■ Категории защитных мер

Экологические	C
Вынужденное переселение	C
Малые коренные народы	C

■ Краткая информация об экологических и социальных аспектах

Экологические аспекты

Дополнительное финансирование текущего проекта по классификации ППЗМ АБР в экологическом отношении соответствует категории А, так как около 35 км дороги проходит через Каратал-Жапырыкский государственный заповедник (КЖГЗ) вблизи озера Чатыр-Куль, включенного в Рамсарский список водно-болотных угодий международного значения. Дополнительное финансирование не повлечет за собой каких-либо дополнительных воздействий на окружающую среду, и в экологическом отношении соответствует категории С.

Вынужденное переселение

Дополнительное финансирование текущего проекта реклассифицирован в отношении переселения как категория В, план переселения был подготовлен в консультации с лицами, на которых воздействовал проект, и был обнародован, в то время как категория С в отношении малых коренных народов остается неизменной. Подготовительная работа по передислокации мобильных автоприцепов продолжается. Дополнительное финансирование не повлечет за собой каких-либо дополнительных воздействий в отношении вынужденного переселения и классифицируется как категория С.

Коренное население

Проект не влечет последствия ни для коренного населения, ни для уязвимых групп.

■ Участие, консультации и взаимодействие с заинтересованными сторонами

В период разработки дизайна проекта

Во время разработки проекта была проведена встреча с представителями гражданского общества и местными жителями.

В период реализации проекта

Во время реализации проекта была проведена встреча с представителями гражданского общества и местными жителями.

■ Описание

Дополнительное финансирование покрывает перерасход, который возник в результате дефицита финансирования текущего проекта, чье обоснование остается в силе, и физический прогресс без отставаний от графика. Текущий проект, за счет улучшения последних 60 километров (км) участка дороги, стесняющего движение, Транспортного коридора 1 ЦАРЭС (дорога Бишкек-Торугарт), будет способствовать развитию региональной торговли между Кыргызской Республикой и Китайской Народной Республикой (КНР) и более высокой мобильности для людей в Нарыне области, где бедность широко распространена. Это также поможет повысить устойчивость национальной дорожной сети путем обучения персонала в вопросах управления инфраструктурой.

■ Обоснование проекта и взаимосвязь со страновой/региональной стратегией

Около 65 процентов территории Кыргызской Республики занимают горные системы Тянь-Шань и Памир. Торговля и перемещения внутри страны, не имеющей выхода к морям, сильно зависимы от автодорожного транспорта. Одобренная в рамках Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле, дорога Бишкек-Торугарт протяженностью 539 км является частью Транспортного коридора 1 ЦАРЭС и выполняет несколько важных функций. Дорога, когда-то входившая в состав Шелкового пути, соединявшего древний Китай с западным миром, является самым коротким проездом из города Каши, динамичного культурного и торгового центра в КНР, до потребительских рынков на севере Кыргызской Республики и за ее пределами. Это также единственная магистральная дорога, соединяющая север и юг в центральной части Кыргызской Республики, где город Нарын, в частности, во многом зависит от этой дороги, соединяющей его с остальной частью страны; и единственный путь, который обеспечивает прямой доступ в настоящее время к Иссык-Кульской области, одного из самых известных туристических направлений в Центральной Азии с огромным потенциалом роста. Тем не менее, в силу плохого состояния автодорог дорожные, ненадежные и небезопасные поездки препятствуют социально-экономическому развитию вдоль дорожного коридора, в частности, для Нарынской области. В качестве одного из ключевых партнеров в сфере развития в дорожном секторе страны, АБР профинансировал улучшение 114 км (км 365–км 479) дорожного коридора в 2008 и 2009 годах, и помог правительству укрепить торговые связи с соседями через ЦАРЭС. Правительство КНР в 2010 году и Исламский банк развития в 2012 году профинансировали улучшение 223 км (большинство участков между км 9 и км 272) и 93 км (км 272–км 365) дорожного коридора, соответственно. Текущий проект позволит улучшить 60-километровый участок от Ат-Бейит (км 479) до Торугарта (км 539) на границе Кыргызской Республики с КНР, это последний участок автомобильного коридора. Наряду с

улучшением работы на других участках и полным открытием коридора для автомобильного движения к 2017 году, это обеспечит всепогодное плавное местное автомобильное движение между Бишкеком и Торугартом, а также международное автомобильное через-интенсивности дорожного движения из КНР в Центральную Азию и дальше, устранив одно из ключевых препятствий на пути национальной и региональной конкурентоспособности торговли, а также инклюзивного роста. Помимо экономических выгод в связи с экономией времени, надежности и снижения транспортных издержек, улучшенная геометрия автодороги и защитные сооружения, обеспеченные за счет улучшения, сократят риск случайной утечки токсичных веществ и износ материала от автомобилей. Проект также окажет позитивное влияние на экосистему озера близлежащего озера Чатыр-Куль — водно-болотных угодий международного значения, находящихся под защитой Рамсарской конвенции о водно-болотных угодьях. Текущий проект также будет поддерживать долгосрочную, ориентированную на результаты программу обучения и развития для персонала Министерства транспорта и коммуникаций (МТиК) и других государственных организаций. В результате персонал станет более полно информированным, подготовленным к инновационным изменениям по сокращению затрат жизненного цикла и укреплению окупаемости пользовательских издержек. Условия проектного участка дороги уникальны—он находится на высоте более 3000 метров над уровнем моря, и погодные условия позволяют вести любые строительные работы только около пяти месяцев (с мая по октябрь) в году, там природный многолетнемерзлый грунт, и часть трассы дороги находится недалеко от уникальных водно-болотных угодий. Соответственно, строительные работы были закуплены с использованием специализированного, доработанного под заказчика метода проектирование-строительство, чтобы распределить стоимость и риск изменения дизайна между исполнительным агентством проекта и подрядчиком, и таким образом подрядчик привносит более экономичные технологии и строительные методы, адаптированные под проектную площадку. После того, как подрядчик и консультант строительного надзора провели детальные инженерные изыскания, было признано необходимым ввести дополнительные инженерные мероприятия (в основном увеличение высоты дорожной насыпи, используя подходящие материалы земляного полотна и установка дополнительной системы дорожного дренажа) для решения непредвиденного морозного вспучивания природного грунта на некоторых участках. Это поможет предотвратить преждевременный выход из строя дорожного покрытия, вызванного растрескиванием дорожного покрытия, и увеличить срок службы автомобильных дорог. Текущий проект был утвержден в июне 2011 года как кредит в различных валютах на сумму 35041000 единиц СПЗ из ресурсов Специальных фондов АБР. Кредит вступил в силу в феврале 2012 и закроется 31 марта 2016 года. Пакеты контрактов для работ и надзора за строительством и управления окружающей средой были присуждены в 2012 году. Показатели проекта хорошие, совокупные контракты и выплаты составляют 87% и 60%, соответственно по состоянию на 23 сентября 2014 года. На текущий момент рейтинг эффективности проекта – в соответствии с планом. Общая стоимость проекта увеличилась на 18 млн. долл. США, с 70 млн. долл. США в 2011 году до 88 млн. долл. США в 2014 году. Перерасход средств в текущем проекте, в результате детального инженерного проектирования в рамках специализированного, доработанного под заказчика метода проектирование-строительство, вызван инженерными корректирующими мерами и повышением закупочных цен. Правительство соответственно запросило финансирование для достижения запланированных результатов проекта с лучшим техническим качеством. Учитывая, что дополнительные технические меры по своей природе являются неотъемлемой частью продолжающихся строительных работ, дополнительное финансирование считается более подходящим инструментом по сравнению с вариантами реструктуризации, сокращения масштабов и/или аннулирования текущего проекта. Это потому, что (i) текущий проект будет либо не завершен до требуемых стандартов или не осуществлен в полном объеме, если перерасход средств не покрыть, поэтому не сможет полностью выполнить свои задачи в сфере развития; (ii) проект, получив дополнительное финансирование, может быть завершен в течение двух лет от текущей даты закрытия кредита; и (iii) возможные риски, связанные с текущим проектом, включая задержки закупок, высокие цены на конкурсных торгах, задержки строительства и дальнейший перерасход средств по затратам будут должным образом смягчены и/или решены.

■ Воздействие на развитие

Повышение региональной сети дорог и торговли между Кыргызской Республикой и Китайской Народной Республикой.

■ Итоги проекта

Описание итога	Прогресс достижения итога
Улучшенная эффективность и безопасность передвижения товаров и людей на дороге Нарын -Торугарт.	–

■ Результаты проекта и ход реализации

Описание результатов проекта	Статус прогресса реализации (результаты, мероприятия и проблемы)
Главным результатом проекта будет ремонт, реабилитация или реконструкция 60-километрового двухполосного участка автодороги Бишкек-Торугарт (с км 479 по км 539) до стандартов национальной автодороги категории III, со специальными характеристиками для защиты окружающей среды, сохранения автодорожной структуры и снижения числа дорожно-транспортных происшествий. Это будет осуществляться через компонент строительных работ. Другим результатом будет усиление навыков сотрудников МТиК и других государственных сотрудников в области управления инфраструктурой.	–
Статус проектов в сфере развития	Существенные изменения
–	–

■ Бизнес-возможности

Дата первого размещения	14 октября 14
Консультационные услуги	
Это дополнительное финансирование не потребует новых закупок строительных работ, так как дополнительный объем для обработки морозного вспучивания природного грунта является неотъемлемой частью продолжающихся строительных работ. По существу, Министерство транспорта и коммуникаций подготовит приказ об изменении, чтобы включить его в масштаб	

существующего контракта на строительные работы.

Закупки

Это дополнительное финансирование не потребует новых закупок строительных работ, так как дополнительный объем для обработки морозного вспучивания природного грунта является неотъемлемой частью продолжающихся строительных работ. По существу, Министерство транспорта и коммуникаций подготовит приказ об изменении, чтобы включить его в масштаб существующего контракта на строительные работы.

Уведомление о закупках и консультационных услугах

<http://www.adb.org/projects/42399-024/business-opportunities>

■ График реализации проекта

Одобрение концепции проекта	12 сентябрь 2014
Ознакомительная миссия	1 январь 1970
Совещание инвестиционного комитета	10 октябрь 2014
Утверждение проекта	2 декабрь 2014

■ Этапы реализации проекта

Номер утверждения	Дата утверждения	Дата подписания	Дата вступления в силу	Дата закрытия		
				Первоначальная	Пересмотренная	Фактическая
Грант 0418	2 дек 14	26 дек 14	–	31 дек 17	–	–

■ Освоение

Дата	Номер утверждения	АБР (тыс. долл. США)	Другие (тыс. долл. США)	Чистый процент
Совокупное присуждение контрактов				
1 марта 15	Грант 0418	0	0	0%
Совокупное освоение средств (выплаты)				
1 марта 15	Грант 0418	0	0	0%

■ Статус обязательных условий соглашения о финансировании

Обязательные условия соглашения о финансировании подразделяются на следующие категории: аудит отчетности, защитные меры, социальные, секторные, финансовые, экономические, и прочие. Выполнение обязательных условий оценивается по категориям по следующим критериям: (i) Удовлетворительно – все обязательные условия в категории выполнены, разрешено максимум одно исключение; (ii) Частично удовлетворительно – максимум два обязательных условия в категории не выполнены; (iii) Неудовлетворительно – три или более обязательных условия в категории не выполнены. В соответствии с Политикой связей с общественностью, 2011, рейтинги выполнения обязательных условий по финансовой отчетности проекта применяются только к тем проектам, где приглашения к переговорам были после 2 апреля 2012 г.

Номер утверждения	Категория						
	Сектор	Социальн.	Финанс.	Экономич.	Прочие	Экологич.	Финансовая отчетность проекта
Грант 0418	–	–	–	–	–	–	–
Заем 3204	–	–	–	–	–	–	–

■ Контакты и обновленные сведения по проекту

Ответственный специалист АБР	Зен Ву (zhengwu@adb.org)
Ответственный департамент АБР	Департамент Центральной и Западной Азии
Ответственные отделы АБР	Отделение транспорта и коммуникаций, CWRD
Исполнительные агентства	–

■ Ссылки

Вебсайт проекта	http://www.adb.org/projects/42399-024/main
Список документов проекта	http://www.adb.org/projects/42399-024/documents