



Отчет и рекомендации Президента Совету директоров

Номер проекта: 38236-02
июль 2009г.

Предлагаемый дополнительный грант Азиатского фонда развития

Республика Таджикистан: Проект реабилитации дороги от Душанбе до границы с Кыргызстаном (Фаза II)

Данный документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории. Однако, официальным языком Азиатского банка развития является английский язык, и оригинал данного документа на английском языке является единственно подлинным (т.е. официальным и юридически правомочным) текстом. Ссылки можно делать только с английской версии данного документа

Азиатский банк развития

ЭКВИВАЛЕНТ ДЕНЕЖНЫХ ЕДИНИЦ
(на 29 июня 2009г.)

Денежная единица	–	Тадж.сомони (сом.)
1.00 сом.	=	0.2272 долл. США
1.00 долл. США	=	4.4005 сом.

СОКРАЩЕНИЯ

АБР	– Азиатский банк развития
АФР	- Азиатский фонд развития
ЦАРЭС	– Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
ИА	– исполнительное агентство
ЭВНП	– экономическая внутренняя норма прибыли
ПУОС	– план управления окружающей средой
ВВП	- Валовый внутренний продукт
МКТ	– международные конкурсные торги
ПИОС	– первоначальное исследование окружающей среды
МТиК	– Министерство транспорта и коммуникаций
НКТ	– национальные конкурсные торги
ЧПС	– чистая приведённая стоимость
ЦРП	– Центр реализации проекта
КНР	– Китайская Народная Республика
СДР	– специальные права заимствования

ПРИМЕЧАНИЯ

- (i) Финансовый год (ФГ) Правительства Республики Таджикистан и его ведомств заканчивается 31 декабря.
- (ii) В настоящем отчете «\$» относится к долларам Соединенных Штатов Америки.

Вице Президент	Ш. Жао, Оперативная Группа 1
Генеральный Директор	Х. Миранда, Департамент Центральной и Западной Азии (CWRD)
Директор	Х. Ванг, Управление транспорта и коммуникаций, CWRD
Руководитель группы	Х. Хонг, Специалист по финансовому анализу, CWRD
Члены группы	Л. Бланчетти-Ревелли, Старший специалист по социальному развитию (по переселению), CWRD
	Б. Конисбаев, Советник, Офис Генерального юриста
	М. Кунцер, Специалист по окружающей среде, CWRD
	П. Сеневиранте, Главный специалист по транспорту, CWRD
	Й. Татеваки, Специалист по финансовому контролю, Департамент финансового контроля
	Дж. Токеши, Старший специалист по управлению портфелем, Постоянное представительство АБР в Таджикистане

При разработке любой программы для страны или стратегии, финансировании проекта, или при обозначении или ссылки на какую-либо определенную территорию или географическое расположение в данном документе, Азиатский банк развития не намеревается принимать решения относительно юридического или другого статуса какой-либо территории или области.

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ГРАНТА И ПРОЕКТА КАРТА

I. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

II. ТЕКУЩИЙ ПРОЕКТ

- A. Обоснование
- Б. Масштаб
- В. Смета расходов и план финансирования
- Г. Статус реализации

III. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ГРАНТ

- A. Предлагаемые изменения и обоснование
- Б. Воздействие и результаты
- В. Соответствие требованиям
- Г. Пересмотренные издержки
- Д. Новый план финансирования
- Е. Корректировочные меры
- Ж. Механизм реализации

IV. ПОЛЬЗА, ВОЗДЕЙСТВИЕ И РИСКИ

- A. Экономическая выгода
- Б. Устойчивость
- В. Воздействие на окружающую среду
- Г. Социальное воздействие и воздействие на бедность
- Д. Меры социальной защиты
- Е. Риски

V. ЗАВЕРЕНИЯ

VI. РЕКОМЕНДАЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Пересмотренная структура проектирования и мониторинга
2. Пересмотренная смета расходов и план финансирования
3. Дополнительный план закупок
4. Пересмотренный график реализации
5. Пересмотренный экономический анализ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Техническое задание для Консультанта по надзору за ходом строительства

РЕЗЮМЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ГРАНТА И ПРОЕКТА

Заемщик	Республика Таджикистан
Классификация	Целевая классификация: Общее воздействие Сектор (подсектор): Транспорт и информационно-коммуникационные технологии Основная тема (подтемы): Региональное сотрудничество (трансграничная инфраструктура), экономический рост (расширение доступа к рынкам и экономическим возможностям) Уровень воздействия: Региональный (высокое воздействие), национальный (высокое воздействие), сельская местность (среднее воздействие)
Оценка окружающей среды	Категория С. Проект дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном, Фаза II (Проект) был отнесен к категории В. Первоначальное исследование окружающей среды (ПИОС) было проведено в 2005г. Обзор первоначального исследования окружающей среды опубликован на веб-сайте АБР.
Описание проекта	<p>Проект носит приоритетный характер для Правительства и нацелен на реконструкцию автодорожного транспортного коридора между г.Душанбе и границей с Кыргызской Республикой – часть Транспортных коридоров 3 и 5 Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества . Дополнительный грант усилит воздействие Проекта на развитие, а также улучшит результаты и итоги Проекта. Проект поможет завершить всю дорогу от Душанбе до границы с Кыргызстаном (проектный коридор).</p> <p>Итогом дополнительного гранта будет следующее: (i) реконструкция существующего участка дороги от Обигарма до Нуробода (на 95-140 км.); (ii) ремонт запасной объездной дороги на 110-112 км.; (iii) улучшение состояния центрального участка между Нурободом и Нимичом (на 140-217 км.); и (iv) реконструкция пограничного участка у Карамыка. В рамках нового финансирования будет улучшено состояние 127 км. проектного коридора и 7 км. объездной дороги.</p>

Обоснование

Проектный коридор является ключевой дорогой в Таджикистане и частью 3-го и 5-го Транспортного коридора ЦАРЭС в рамках Стратегии ЦАРЭС по содействию транспорту и торговле, соединяющей Казахстан, Кыргызстан, Китайскую Народную Республику (КНР), Таджикистан, Афганистан и Узбекистан. Из-за своего плохого состояния, коридор препятствует региональной торговле и внутренней коммерческой деятельности. Реконструированный проектный коридор будет стимулировать региональную связь, торговлю, и создаст новые рабочие места. Коридор непосредственно снизит временные затраты на дорогу, транспортные расходы, а также улучшит безопасность движения. Цены на сельскохозяйственную продукцию будут выше, а цены на предметы ввоза - ниже. Улучшенный доступ будет способствовать торговой деятельности между сельскими общинами и столицей, улучшая благосостояние общин, способствуя предпринимательству и повышению уровня жизни. Также будет поддерживаться предоставление коммунальных услуг населению, проживающему вдоль коридора, и вследствие этого будет оказана поддержка бедным, женщинам и детям.

Причины для дополнительного финансирования - повышение объемов перевозок и торговли, а не технические недостатки или несовершенное техобслуживание. Рост перевозок и торговли превысил прогнозы, и дополнительный трафик привел к преждевременному износу проектного коридора. Проект был спроектирован без учета текущей потребности в перевозках и будущей потребности: стоимость успешного результата была недооценена. Если оставить коридор в его настоящем состоянии, его качество будет продолжать ухудшаться. В конечном итоге, это приведет к более высоким капитальным затратам.

Дополнительное финансирование является своевременным ответом для (i) покрытия технических и финансовых пробелов в результате чрезмерного износа, (ii), применения передовой практики проектирования путем пересмотра устаревших исходных предпосылок Проекта, (iii) продления экономического срока службы проектного коридора, и (iv) дополнительного воздействия Проекта на развитие. Проект, включая дополнительные мероприятия, остается своевременным и целесообразным.

Воздействие и результаты

Реализация Проекта приведет к интегрированному и эффективному региональному транспортному каналу: это позволит сократить транспортные расходы и будет способствовать региональной торговле и сотрудничеству, а также улучшит доступ к рынкам и социальным услугам.

Пересмотренный инвестиционный план и план финансирования

Дополнительные издержки оцениваются в 25 млн. долл. США, включая налоги и сборы, а также материальные непредвиденные расходы и резерв на случай повышения цен.

Пересмотренный план финансирования
(в млн. долл. США)

Источ- ник	Сумма		Итого
	Базовый проект	Новое финансирова ние	
Азиатский банк развития	30,0	20,0	50,0
Правительство	9,5	5,0	14,5
Итого	39,5	25,0	64,5

АБР предоставит дополнительный грант в размере 20 млн. долл. США из ресурсов Специальных Фондов АБР. Правительство добавит свой вклад в размере 5 млн. долл. США.

Сроки использования

31 декабря 2012г.

Предполагаемая дата завершения проекта

31 декабря 2011г.

Исполнительное агентство

Министерство транспорта и коммуникаций (МТиК)

Механизм реализации

Центр реализации проекта будет руководить повседневным выполнением работ.

Закупки

Тендер и присуждения контрактов будут проводиться согласно *Руководству АБР по закупкам*. Будут также использованы процедуры международных и национальных конкурсных торгов, по мере изменения существующих контрактов. Это обеспечит непрерывность, а также соблюдение существующих графиков реализации.

Заблаговременное заключение контрактов и ретроактивное финансирование

29 апреля 2009 г. АБР одобрил заблаговременное заключение контрактов и ретроактивное финансирование (консультативные услуги и работы) в размере до 20% от суммы гранта. Срок, приемлемый для ретроактивного финансирования, находится между вступлением гранта в силу и его подписанием, но не ранее 12 месяцев до подписания гранта.

Консультативные услуги

Консультанты будут наняты в соответствии с *Руководством АБР по привлечению консультантов (2007 г.)*. Предлагается использовать выбор на основе наименьшей стоимости и вносить изменения в существующие контракты.

Польза и бенефициарии

Новый грант расширит Проект. Он будет соответствовать масштабу существующего и проектируемого объема движения, а также обеспечит пользу, первоначально запланированную в рамках его операций. Для дополнительных во время реализации Проекта работ будет создано 300 рабочих мест для полуквалифицированных и неквалифицированных рабочих..

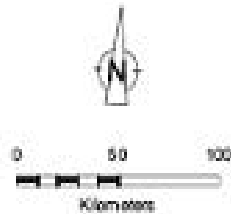
**Риски и
предположения**

Новая экономическая внутренняя норма рентабельности составляет 25%, что на 15% выше первоначальной: дополнительный грант гарантирует жизнестойкость проекта. Несмотря на то, что теперь проектных рисков меньше, некоторые из них все-таки остаются. Ключевое значение имеют, по-прежнему, ремонт и техобслуживание после завершения Проекта, работа подрядчика (качество работ, добросовестное отношение к бюджету и временному графику) и обеспечение безопасности.

В качестве противодействия, будут предприняты следующие меры (i) мониторинг за техобслуживанием проектного коридора после завершения проекта – недостаток которого часто становится причиной неудачи проекта; (iii) регулярное наблюдение за выполнением работ подрядчика и консультанта. АБР проведет сверку намеченного объема выплат по отношению к произведенным работам, и начнет оценивать результаты уже на раннем этапе реализации. Персонал из Постоянного представительства АБР в Таджикистане и штаб-квартиры АБР будут участвовать в проверке согласованных графиков и качества результатов работы, и будут докладывать Руководству об итогах. Дополнительно приложенные усилия по мерам предосторожности помогут обеспечить соблюдение мер безопасности.

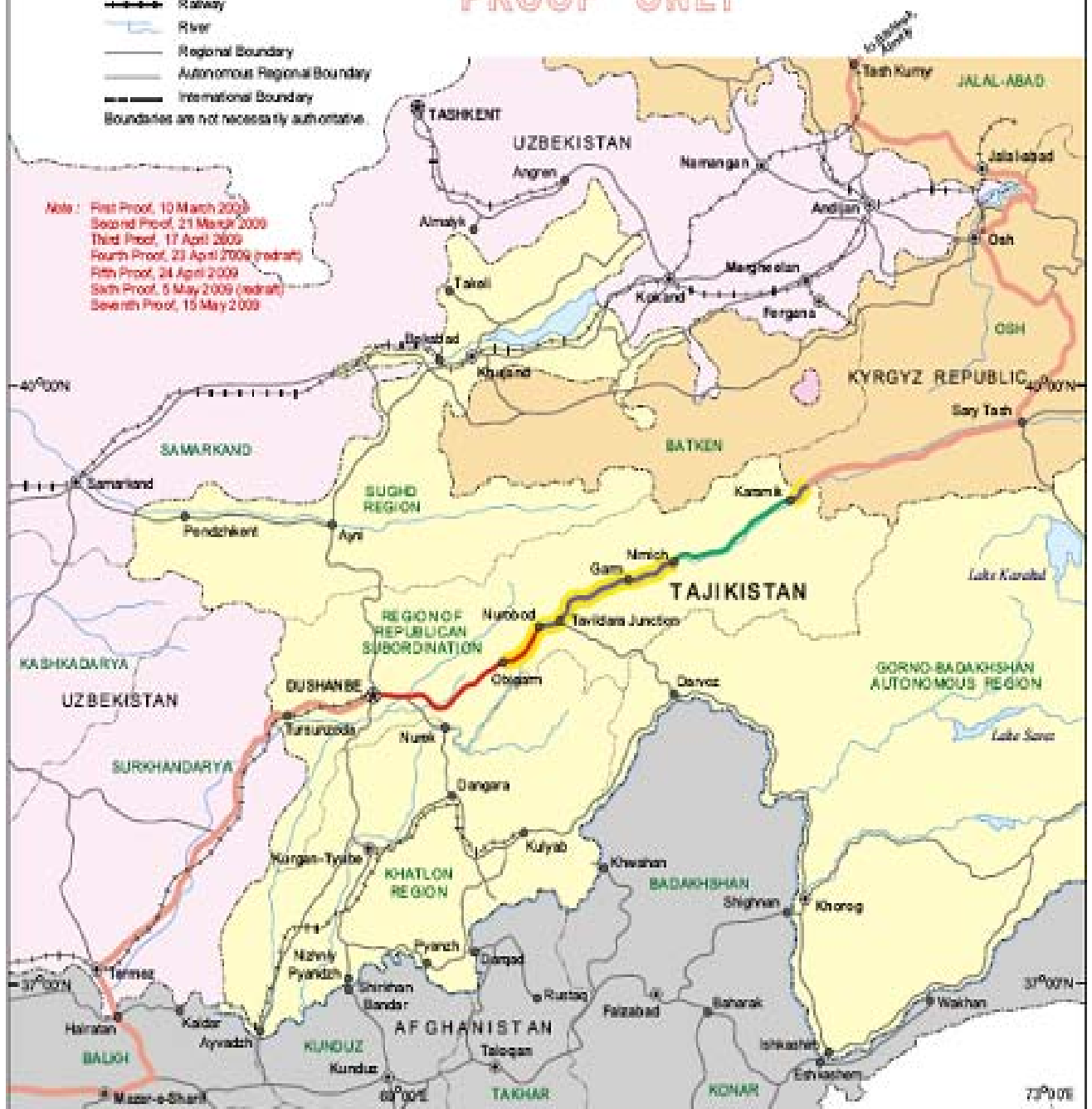
SUPPLEMENTARY FINANCING FOR THE DUSHANBE-KYRGYZ BORDER ROAD REHABILITATION PROJECT (PHASE II)

- National Capital
 - Regional Capital
 - City/Town
 - Project Road - Phase I
 - Project Road - Phase II
 - Project Road - Phase III
 - Proposed Supplementary Grant Road
 - CARIC Transport Corridor III
 - Main Road
 - Railway
 - River
 - Regional Boundary
 - Autonomous Regional Boundary
 - International Boundary
- Boundaries are not necessarily authoritative.



PROOF ONLY

Note: First Proof, 10 March 2009
Second Proof, 21 March 2009
Third Proof, 17 April 2009
Fourth Proof, 23 April 2009 (draft)
Fifth Proof, 24 April 2009
Sixth Proof, 5 May 2009 (draft)
Seventh Proof, 15 May 2009



I. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

1. Я предоставляю на ваше рассмотрение и одобрение следующий отчет и рекомендации по предлагаемому дополнительному гранту для Республики Таджикистан по Проекту реконструкции дороги Душанбе - граница с Кыргызстаном (Фаза II).¹ Пересмотренная структура проектирования и мониторинга приводится в Приложении 1.

II. ТЕКУЩИЙ ПРОЕКТ

A. Обоснование

2. Дорога Душанбе-граница с Кыргызстаном (коридор) является составляющей частью региональной сети автомобильных дорог в Центральной Азии, соединяя Казахстан, Кыргызстан, Китайскую Народную Республику (КНР), Таджикистан, Афганистан и Узбекистан. Данный коридор соединяет океанские порты Ирана и Пакистана на юге и Россию на севере. Для Таджикистана, который не имеет выхода в море и находится в горной местности, коридор обеспечивает выход к региональным рынкам и экономическим возможностям. В рамках Стратегии² ЦАРЭС на 2007 по содействию транспорту и торговле, была признана важность данного коридора: он был пере-классифицирован и отнесен к категории «3 Транспортный коридор ЦАРЭС». В Плане действий по реализации (2008г.) данный коридор был выделен в качестве приоритетного. Несмотря на всю его важность, Таджикистан ограничен в финансовом отношении и не может сам модернизировать коридор, в связи с чем несет убытки от потерь ключевой дорожной инфраструктуры. В результате, плохое состояние коридора подрывает потенциал Таджикистана в области региональной торговли и роста.

3. Азиатский банк развития (АБР) является ведущим международным финансовым институтом, оказывающим поддержку для дорожной инфраструктуры в Таджикистане. Поэтапная финансовая помощь АБР для коридора поступала из ежегодно выделяемых средств Азиатского Фонда Развития (АФР) для Таджикистана. Были подготовлены три проекта: (i) Проект реконструкции дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном, Фаза I (Фаза 1);³ (ii) Проект реконструкции дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном, Фаза II (первоначальный проект); и (iii) Проект модернизации регионального дорожного коридора ЦАРЭС (Фаза 3).⁴ АБР одобрил эти проекты в 2003г., 2005г. и 2007г. Они охватывают 350 км. коридора и 137 км сельских дорог. Фаза 1 завершилась в 2008г., а два других проекта действуют до сих пор. Проекты способствуют лучшему использованию стратегического местоположения и сети дорог, а также извлечению прямой выгоды (снижение транспортных затрат и сокращение времени на дорогу) от улучшения сообщения. Они также помогли реформировать соответствующие институты, обеспечить бюджет для техобслуживания дорог и развить потенциал для оптимальных дорожных операций.

4. Проект реконструкции дороги Душанбе-граница Кыргызстана, Фаза II (первоначальный проект и проектная дорога) является единственным реальным соединением между Раштской долиной в Таджикистане и столицей, г. Душанбе. Интенсивные боевые действия, которые велись в Раштской долине в 1992-1997гг. во время гражданского конфликта, привели к тому, что уровень бедности в этой долине выше национального

¹ АБР. 2005г. *Отчет и рекомендации Президента Совету директоров по предлагаемому кредиту и гранту Азиатского Фонда Развития для Республики Таджикистан по Проекту реконструкции дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном (Фаза II)* (Кредит № 2196-ТАДЖ). Манила.

² АБР. 2006 г. *Техническая помощь для Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества: Изучение Стратегии транспортного сектора (РЕТП-6347)*. Манила

³ АБР. 2003г. *Отчет и рекомендации Президента Совету директоров по предлагаемому кредиту и Гранту технической помощи для Республики Таджикистан по Проекту реконструкции дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном (Фаза I)* (Кредит № 2062-ТАДЖ). Манила.

⁴ АБР. 2007. *Отчет и рекомендации Президента Совету директоров по предлагаемому кредиту и гранту Азиатского Фонда Развития для Республики Таджикистан по Проекту модернизации регионального транспортного коридора ЦАРЭС* (Кредит № 2359-ТАДЖ). Манила.

среднего уровня. В проектной зоне производилась сельскохозяйственная продукция на продажу в бывшем Советском Союзе. Объем продаж значительно снизился после приобретения независимости, частично из-за плохого состояния проектной дороги. Это затрудняло региональную торговлю и внутреннюю коммерческую деятельность. Улучшенный доступ обеспечит более высокие цены на сельскохозяйственную продукцию, более низкие цены на предметы ввоза, сниженные транспортные расходы, больше возможностей получения работы, повышенную безопасность участников дорожного движения и предоставление коммунальных услуг. Прямыми бенефициариями являются пассажиры и пользователи грузового транспорта, владельцы автомашин и рабочие. Косвенная польза приносится общинам, предпринимателям, бедным слоям населения, женщинам, детям и экономике в целом.

Б. Масштаб

5. Первоначально Проект включал в себя: (i) благоустройство двухполосного центрального участка (на 140-217 км), (ii) снижение риска оползней у пункта пересечения границы Таджикистан-Кыргызстан (на 337-349 км), (iii) восстановление сельских дорог (60 км), (iv) закупку оборудования для техобслуживания дорог и взвешивания транспортных средств, (v) усиление отдела бухгалтерского учёта Министерства транспорта и коммуникаций (МТик), и (vi) разработку программы по информированию населения о ВИЧ/СПИД.

В. Смета расходов и план финансирования

6. Общая сумма затрат оценивается в 39,5 млн. долл. США, включая налоги и сборы, материальные непредвиденные расходы и резерв на случай повышения цен, а также проценты и прочие расходы.

**Таблица 1: Первоначальный инвестиционный план
(млн. долл. США)**

Пункт	Основные издержки	Итого
А	1. Модернизация дороги	30.4
	2. Устойчивость дорожной сети	1.0
	3. ВИЧ/СПИД и миграция	0.6
	4. Укрепление отдела бухгалтерского учёта	0.2
	5. Управление проектом	0.3
	Под-итог (А)	32.5
Б	Резерв на непредвиденные расходы	6.4
В	Плата за финансирование во время реализация	0.6
	Итого (А+Б+В)	39.5

Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития.

7. 17 ноября 2005г. АБР одобрил кредит в различной валюте специальных прав заимствования в размере 20 353 000 (эквивалентный 31,1 млн. долл. США) и грант в размере 0,5 млн. долл. США из средств Специального фонда. Кредит и грант вступили в силу 13 марта 2006г., а дата закрытия была намечена на 31 декабря 2009г.

**Таблица 2: Первоначальный план финансирования
(млн. долл. США)**

Источник	Итого
Азиатский Банк Развития	
Кредит из Азиатского Фонда развития	29.5
Грант из Азиатского Фонда развития*	0.5
Под-итог	30.0
Правительство	9.5
Итого	39.5

Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития.

* для компонента «ВИЧ/СПИД и миграция». Правительство внесло свой вклад в размере 0,1 млн. долл. США

Г. Статус реализации

8. Контракты присуждены на сумму 27,7 млн. долл. США (89%), и было освоено 12,1 млн. долл. США (43%). Только работы по центральному участку проектной дороги отстают от графика.

9. **Модернизация дороги.** Строительные работы разделены на три участка:

- **Центральный участок.** Контракт на сумму 24,6 млн. долл. США был присужден 17 января 2007г. Около 40% строительных работ было завершено к маю 2009г. Мобилизация подрядчика шла медленно, но была ускорена с тех пор.
- **Пограничный участок.** Контракт на сумму 1,17 млн. долл. США был присужден 4 августа 2008г. Около 70% строительных работ было завершено к маю 2009г. Полное завершение ожидается вовремя.
- **Сельские дороги.** Два контракта на сумму 0,69 млн. долл. США были присуждены 16 апреля 2008г. Около 60% от общей суммы объема работ было освоено, и реализация проходит по графику.

10. **Устойчивость дорожной сети.** Исполнительное агентство (ИА) попросило отложить закупку оборудования для техобслуживания дорог и взвешивания транспортных средств до завершения большей части проектных работ. Завершение закупок запланировано на ноябрь 2009г.

11. **Консультативные услуги.** Сюда включено нижеследующее: (i) надзор за ходом строительства, (ii) институциональная поддержка отдела бухгалтерского учёта МТиК, (iii) аудит проекта, и (iv) информирование о ВИЧ/СПИД. Ожидается, что все консультативные услуги и их результаты будут предоставлены вовремя.

12. **Вопросы реализации.** Строительные работы на центральном участке отстают от графика, в основном из-за слабого планирования работы со стороны подрядчиков и несоответствующего надзора со стороны консультантов. Кроме этого, Центр Реализации Проекта (ЦРП) при МТиК (i) загружен большим объёмом работы в нескольких одновременно реализуемых проектах; (ii) переживает сложности с удержанием компетентного персонала, из-за низкого уровня установленной государством заработной платы, несмотря на значительный объём работ и ответственность; и (iii) осуществляет слабый контроль над исполнением контрактов по большим проектам. Наконец, недостаточная реализация политики АБР относительно мер социальной и экологической защиты вызывает обеспокоенность. При реализации Плана приобретения земли и переселения (ППЗП) поступили жалобы. При предварительном рассмотрении было

выявлено, что в вопросах предоставления компенсации пострадавшим лицам⁵ (ПЛ) нарушений не имелось. Тем не менее, жалобы в целом имели место по причине: (i) недостаточного контакта между ЦРП и ПЛ, (ii) неправильного понимания принципов мер предосторожности АБР и первоначального варианта Проекта, и (iii) недостатка информации и сведений. Неполюценная реализация Плана управления окружающей средой (ПУОС) произошла вследствие недостатка знаний в области окружающей среды у ЦРП и недостаточного контроля над работой подрядчиков со стороны консультанта.

III. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ГРАНТ

A. Предлагаемые изменения и обоснование

13. Дополнительный грант расширит масштаб первоначального Проекта следующим образом:

(i) Вспомогательные работы. Сюда включены работы в расширенном объеме по сравнению с первоначальным Проектом. Будет реконструировано 77 км центрального участка (на 140-217 км) и 9 км⁶ пограничного участка на Карамыке (на 337-346 км):

- **Центральный участок.** Три основных дополнительных вида работ: (i) реконструкция дорожного покрытия на участке 140-150 км; (ii) дополнительные земляные работы на участке 177-180 км; и (iii) дополнительный объем работ для решения увеличившегося количества технических пробелов первоначального проектирования дорожного покрытия, дренажа, структурной и дорожной безопасности на различных участках проектной дороги. Чрезмерный рост объемов дорожных перевозок привел к преждевременному износу и последующей необходимости в реконструкции дорожного покрытия.

- **Пограничный участок.** Вспомогательные работы включают усовершенствование проектирования дорожного покрытия. Этот участок является геологически опасной зоной под угрозой оползней, и первоначально Проект включал в себя работы по снижению риска оползней. Интенсивное пересечение границы и повышенные объемы транзитных перевозок требуют улучшенной обработки поверхности дороги.

(ii) Участки новой дороги. Это 41 км⁷ от Обигарма до Нуробада (на 95-140 км) и 7 км запасной объездной дороги (на 110-112 км). Эти участки не были включены в первоначальный объем работ по Проекту, но они были частью предшествующей Фазы 1. В рамках Фазы 1 требования АБР к социальной и экологической безопасности были соблюдены полностью.

- **Участок 95-140 км.** Требуется проведение работ по реконструкции дорожного покрытия, системы дренажа и дорожной безопасности. Возможный проект строительства гидроэлектростанции ограничил объем работ Фазы 1 (небольшой ремонт) по данному участку, завершение гидроэлектростанции было запланировано на 2010г. В настоящий момент это уже не имеет большого значения, так как текущий объем перевозок требует реконструкции дорожного покрытия. Если реконструкция не будет произведена, этот участок останется недостающим звеном в коридоре.

- **Запасная объездная дорога.** Работы заключаются в улучшении системы дренажа, проведении земляных работ и обеспечении дорожной безопасности. 110-112 км проектной дороги подвержено большому риску камнепадов и оползней. Объездная дорога обеспечивает альтернативный подъезд на случай чрезвычайных ситуаций, например, большого завала. В рамках Фазы 1 был произведен небольшой ремонт

⁵ Отчет о жалобах на приобретение земель и переселение. <http://www.adb.org/Documents/Produced-Under-Loans/38236/38236-TAJ-DPL.pdf>

⁶ Протяженность пограничного участка была изменена и теперь составляет 9 км, вместо изначально запланированных 12 км.

⁷ 4 км дороги находится в хорошем состоянии, с асфальтовым покрытием.

(заделка выбоин и чистка). Однако, крутой уклон и проблемы с дренажом по-прежнему вызывают беспокойство в отношении безопасности.

14. Обоснование. Из-за консервативно построенных предположений и проектирования, недооцененной стоимости реализации первоначального проекта и природных бедствий во время реализации, состояние участков проектной дороги ухудшилось быстрее, чем это ожидалось. Это привело к широкому техническому разрыву между первоначальными характеристиками проекта и необходимым объемом работ. Правительство и АБР установили, что начальное проектирование не отвечает текущим и будущим требованиям перевозок и минимальным стандартам безопасности. Имеется достаточное экономическое обоснование для расширения масштаба первоначального проектирования. (Приложение 5) Воздействие проекта строительства близлежащей гидроэлектростанции было исключено из первоначальных предположений по Проекту. Вследствие объемов необходимых инвестиций, последствий переселения, срока строительства и макроэкономических перспектив, проект гидроэлектростанции не будет реализован в среднесрочный период.⁸ В результате, не будет оказано воздействие на проектную дорогу.

Б. Воздействие и результаты

15. Дополнительный грант расширит первоначальный Проект, усиливая его исходные результаты и воздействие: первоначальный Проект ведет к улучшенному рынку и социальным услугам, а также к интегрированным и эффективным региональным транспортным каналам. Расширенный Проект отражает передовую практику проектирования и обновленные прогнозы по объемам перевозок и торговли. Это приведет к восполнению технических пробелов и продлению экономического срока службы проектной дороги. Пересмотренная структура дизайна и мониторинга приведена в приложении 1.

В. Соответствие требованиям

16. Дополнительный грант соответствует Политике АБР о дополнительном финансировании⁹. Он соответствует квалификационным критериям (i) финансирования измененного объема и работ в качестве мер по реструктуризации в связи с непредвиденными обстоятельствами и требованиями во время реализации, (ii) выполнения существующего Проекта, и (iii) в соответствии с высокой приоритетностью, указанной Правительством, и связывает стратегию АБР для Таджикистана с ЦАРЭС. Расширенный Проект не изменяет существенно цели первоначального Проекта, и вносимые изменения подлежат одобрению Руководством, если Совет директоров одобрит дополнительный грант.

Г. Пересмотренные затраты

17. Объем нового инвестирования составит 25 млн. долл. США, включая налоги и сборы, а также материальные непредвиденные расходы и резерв на случай повышения цен. Пересмотренная общая проектная стоимость составляет 64,5 млн. долл. США. Подробная смета расходов и план финансирования приведены в Приложении 2.

Таблица 3: Пересмотренные затраты
(млн. долл. США)

Пункт	Основные расходы	Дополнительные расходы	Итого
Строительные работы	23.6	16.0	39.6
Управление проектом и консультативные услуги	3.0	0.8	3.8

⁸ Подтверждающее письмо было получено от Правительства 21 апреля 2009г.

⁹ АБР. 2005. Обзор политики дополнительного финансирования. Манила

Налоги и сборы	5.9	4.0	9.9
Под-итог (А)	32.5	20.8	53.3
Резерв на непредвиденные расходы (Б)	6.4	4.2	10.6
Проценты во время строительства (В)	0.6	0.0	0.6
Итого по проектным расходам (А)+(Б)+(В)	39.5	25.0	64.5

Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития.

Д. Новый план финансирования

18. АБР предоставит грант в размере 20 млн. долл. США из ресурсов Специального фонда для финансирования дополнительных работ. Правительство внесет свой вклад в размере 5 млн. долл. США.

Таблица 4: Новый план финансирования
(млн. долл. США)

Источник	Сумма			
	Основные	Дополнительные	Итого	%
Азиатский Банк Развития	30.0	20.0	50.0	77.5
Правительство Таджикистана	9.5	5.0	14.5	22.5
Итого	39.5	25.0	64.5	100.0

Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития.

Е. Корректировочные меры

19. Удовлетворительная реализация первоначального Проекта является принципиальной для успеха дополнительных работ (вспомогательные работы и новые участки дороги в рамках дополнительного гранта): график, ключевые этапы и расходы основного Проекта будут регулярно проверяться. Исполнительное агентство (ИА) будет работать вместе с подрядчиками, консультантами и АБР по плану строительных работ, выполнению и результатам. АБР предупредило Правительство, подрядчиков и консультантов о политике непродления сроков со стороны АБР. С тех пор подрядчики и консультанты ускорили работу на центральном участке. В то же время, АБР проведет сверку намеченных объемов выплат по отношению к произведенным работам, и начнет оценивать результаты уже на раннем этапе реализации первоначального Проекта, а также дополнительных работ. Персонал Постоянного представительства АБР в Таджикистане и из штаб-квартиры АБР будет участвовать в проверке согласованных графиков и качества результатов работы, и будет докладывать Руководству об итогах.

20. Разбивка всех работ на три отдельных проекта (Фаза 1, первоначально задуманный Проект и Фаза 3) была полезной в отношении более качественного наблюдения за выполнением контрактов и контроля над расходами, а также легкости в управлении работами, в то же время происходило дублирование контроля над участием консультантов в административной работе. Одновременная реализация нескольких контрактов требует больше координации и административного надзора: для дополнительных работ Центр по Реализации Проекта (ЦРП) будет пополнен четырьмя служащими для усиления контроля. (пункт 21) Ключевыми корректировочными мерами является действенная стратегия заключения контракта: предусматривается изменение контракта для контролирующих консультантов, в настоящее время реализующих Фазу 3, для наблюдения за дополнительными работами и снижения дублирования в работе консультантов. В отношении строительных работ, будет использовано сочетание следующих методов: (i) для вспомогательных работ (центральный и пограничный участок основного Проекта) будут использованы существующие контракты первоначального Проекта и/или Фазы 3, там, где это целесообразно, чтобы свести к минимуму в основном Проекте начальные ограничения вследствие медленного запуска и запаздывающей мобилизации подрядчика, и (ii) для новых участков дороги будут применяться стандартные конкурсные торги, так как они предусматривают отдельные работы и не

зависят от уже ведущихся работ основного Проекта. Для ускорения подготовительной работы, было одобрено заблаговременное заключение контрактов и ретроактивное финансирование.

Ж. Механизм реализации

1. Управление проектом

21. МТиК остается Исполнительным агентством (ИА). ЦРП при МТиК по-прежнему несет ответственность за повседневное выполнение работ, подготовку заявок на востребование средств и отчетов о проделанной работе, а также за ведение проектных счетов и финансовой документации. В ЦРП имеются четверо служащих, занятых полный рабочий день (2 инженера, 1 специалист по закупкам и 1 бухгалтер), работающих по основному Проекту. Перед присуждением контракта на дополнительные строительные работы, будут наняты четверо дополнительных служащих (дорожный инженер, специалист по закупкам, специалист по мерам безопасности и переводчик): это позволит решить проблему текущего большого объема работы и усилит функцию контроля. (пункт 12 и 20)

2. Срок реализации

22. Проект будет реализован в течение 30 месяцев. Строительные работы завершатся к 31 декабря 2011г. Пересмотренный график реализации приведен в Приложении 4.

3. Закупки

23. Все закупки в рамках дополнительного гранта будут осуществляться в соответствии с *Руководством АБР о закупках (2007 г.)*. Новые участки (участок на 95-140 км и запасная объездная дорога) представляют собой отдельный объем работ и не будут затронуты ведущимися работами основного Проекта. Для участка 95-140 км. будут использованы процедуры международных конкурсных торгов (МКТ) – контракт на строительные работы составляет в сумме более 1 млн. долл. США, и для запасной объездной дороги будут применены процедуры национальных конкурсных торгов (НКТ) - на сумму 1 млн. долл. США или менее. НКТ будут проходить согласно Закону Республики Таджикистан о государственных закупках товаров, работ и услуг (от 3 марта 2006г.) с внесением пояснений и изменений, согласованных с АБР и указанных в Разделе II Плана закупок. (Приложение 3) ИА, по мере необходимости, будет его обновлять. Предлагается внести вспомогательные работы в существующие контракты основного Проекта и/или в Фазу 3 (или в одни или в оба), так как это представляет естественное продолжение предыдущих или ведущихся сейчас работ. Подрядчики (основного Проекта и Фазы 3) были наняты согласно правилам МКТ и с самого начала проявили повышенный интерес к возможности дополнительных работ. Будучи наиболее скорым, экономичным и целесообразным при данных обстоятельствах, этот вариант обеспечит непрерывность работ, а также выполнение существующих графиков реализации. Кроме этого, такое продолжение строительных работ обеспечит совместимое качество работ, и своевременную и целостную координацию работ. Планы закупок соответствующих проектов будут доработаны с учетом изменения контрактов основного Проекта и/или контрактов Фазы 3 после одобрения изменений со стороны АБР. Решение о том, до какой степени дополнительные работы, проводимые в рамках дополнительного гранта, будут включены в существующие контракты основного Проекта и/или Фазы 3, будет основываться на прежде выполненной и/или ведущейся работе, квалификации, ресурсах, производительности и заинтересованности подрядчиков выполнить дополнительные работы. Если изменения не будут внесены в контракты по обоим проектам (основной Проект и Фаза 3), закупки вспомогательных работ будут осуществляться согласно правилам конкурсных торгов.

4. Консультативные услуги

24. Консультанты будут наняты согласно *Руководству АБР об использовании консультантов* (2007 г. с периодическим внесением изменений). Дополнительные консультативные услуги включают надзор за ведением строительных работ и аудит проекта. Надзор за ведением строительных работ будет проводиться в течение 18 месяцев, т.е. потребуются 18 человеко-месяцев работы международных консультантов и 126 человеко-месяцев работы национальных консультантов. Для снижения дублирования в работе консультантов и обеспечения эффективности и своевременности, предполагается внести изменения в контракты контролирующих консультантов, которые в настоящее время работают над реализацией Фазы 3, чтобы они также наблюдали и координировали дополнительные работы. Ожидаемый дополнительный объем работы консультанта по Фазе 3 ясно представляется продолжением предыдущих и ведущихся работ, и он был определен на основании отбора по стоимости и качеству (ОСК) с использованием полных технических предложений в 2008г. Был получен предварительный положительный отзыв контролирующих консультантов Фазы 3 о включении дополнительных работ в их обязанности. Этот подход (i) обеспечит целостную координацию, техническую последовательность и непрерывность, (ii) снизит дублирование работы, затраты и ответственность консультантов, (iii) сократит срок мобилизации, и (iv) упростит и упорядочит наблюдение за проектной дорогой, финансируемой АБР. Этот вариант будет использован лишь в том случае, если контролирующие консультанты Фазы 3 будут выполнять свою работу стабильно и качественно в течение всего срока найма, продемонстрируют наличие достаточных ресурсов и способностей для выполнения дополнительной работы по наблюдению за основным Проектом, а также при условии, что согласование контрактов по дополнительным работам будет проведено успешно. Проект технического задания по консультативным услугам по надзору за ведением строительных работ приводится в Дополнительном Приложении 1. При найме аудиторских услуг будет применен Выбор по наименьшей стоимости (ВНС).

5. Заблаговременное заключение контрактов и ретроактивное финансирование

25. Правительство попросило разрешение на заблаговременное заключение контрактов и ретроактивное финансирование. АБР одобрил эту просьбу 29 апреля 2009г. До 20% средств дополнительного гранта будет доступно для ретроактивного финансирования ведущихся и присужденных контрактов по основному Проекту, в том случае, если подходящие для ретроактивного финансирования расходы на работы и консультативные услуги осуществлялись в соответствии с согласованной методикой и были начислены в течение 12 месяцев до подписания Соглашения о дополнительном гранте. Однако, данное одобрение не обязывает АБР предоставить дополнительный грант.

6. Антикоррупционные меры

26. ИА и ЦРП ознакомлены с *Антикоррупционной политикой АБР* (1998 г. с периодическим внесением изменений). АБР оставляет за собой право расследовать, непосредственно или через своих представителей, любую предполагаемую коррумпированную, мошенническую, основанную на сговоре или принудительную деятельность в отношении дополнительных работ, финансируемых из средств дополнительного гранта. Соответствующие положения Антикоррупционной политики АБР будут включены в грантовые и тендерные документы. В частности, все контракты, финансируемые АБР в связи с дополнительным грантом, должны содержать положения, отмечающие право АБР на проведение аудита и проверку всех учётных ведомостей и отчётности ИА и всех подрядчиков, поставщиков, консультантов и поставщиков других услуг, связанных с дополнительным грантом.

7. Управление финансовыми средствами

27. ИА будет руководить движением денежных средств, учётом, отчётностью и аудитом. Оценка управления финансовыми средствами ИА была проведена в рамках первоначального Проекта и была признана приемлемой. В рамках первоначального Проекта с 26 января 2009г. отдел бухгалтерского учёта проходит модернизацию. Это включает в себя: (i) укрепление учётных и финансовых функций главного офиса, МТиК, (ii) разработку и внедрение руководства по мониторингу проектов, финансируемых АБР, в Бухгалтерский и финансовый отдел, МТиК, (iii) закупку компьютеров и сетевого оборудования для автоматизации системы финансовой и административной отчётности в МТиК, (iv) определение роли, обязанностей и организационной структуры предлагаемой службы внутреннего аудита МТиК, и (v) разработку и проведение обучения персонала МТиК, занятого финансами и учётом. Эти мероприятия соответствуют с рекомендациями, высказанными в отчете об оценке финансового управления Фазы 3.¹⁰

8. Механизм освоения средств

28. Дополнительный грант будет выплачен в соответствии с *Руководством АБР о выплате кредитов* (2007 г. с периодическим внесением изменений). Будет применяться схема освоения средств, согласованная в отношении основного Проекта. Сразу же после вступления гранта в силу, будет открыт отдельный авансовый счёт в приемлемом для АБР коммерческом банке, и счет будет управляться ИА. Первоначальный взнос на авансовый счёт не должен превышать 500 000 долл. США. Общая сумма аванса не должна превышать расчётных расходов АБР в по проекту, финансируемых из авансового счёта в течение следующих 6 месяцев, или 10% от общей суммы дополнительного гранта, в зависимости от того, какая из этих сумм будет меньше.. Для выплат и пополнения авансового счёта(ов) и выплаты правомочных расходов, не превышающих 50 000 долл. США по единичному платежу, будут применяться процедуры Расходной ведомости (РВ). Платежи, превышающие верхний предел РВ, будут возмещены, выплачены или пополнены на основании полной сопроводительной документации. В отношении контрактов на строительные работы, будет применяться методика прямого платежа.

9. Учёт, аудит и отчётность

29. ИА будет готовить и предоставлять в АБР ежеквартальные и годовые отчёты о ходе работ по реализации. Данные отчеты будут указывать на достигнутый прогресс и проблемы, возникшие во время рассматриваемого периода, предпринятые шаги для устранения проблем или предлагаемые контрмеры, предлагаемые действия и ожидаемый прогресс в течение следующего периода. Для первоначального Проекта и дополнительных работ, финансируемых из дополнительного гранта, будет необходимо подготовить один отчет о выполнении проекта. В течение 3 месяцев после физического завершения работ в рамках дополнительного гранта, МТиК предоставит АБР общий отчёт о выполнении основного Проекта и дополнительных работ, финансируемых из дополнительного гранта. Дата предоставления и содержание отчета будут согласованы с основным Проектом в целях упрощения и дальнейшей консолидации.

30. ИА будет вести отдельные учетные записи по дополнительным работам, финансируемым из средств дополнительного гранта АБР и Правительства, и они будут проходить проверку со стороны приемлемого для АБР независимого аудитора. Проверенные счета проекта и аудиторский отчет, включая отдельное заключение об использовании предоставленных средств, соблюдении требований гранта, использованию авансового счёта и заключение о порядке расходования, будут предоставлены АБР в течение 6 месяцев по окончании каждого финансового года. Они

¹⁰ Дополнительное Приложение Д, АБР. 2007. *Отчет и рекомендации Президента Совету директоров по предлагаемому кредиту и гранту Азиатского Фонда Развития для Республики Таджикистан по Проекту модернизации регионального транспортного коридора ЦАРЭС* (Кредит № 2359-ТАДЖ). Манила.

должны будут предоставляться вместе со счетами основного Проекта. Правительство было проинформировано о правилах АБР по предоставлению проверенных счетов, включая также случаи не предоставления проверенных счетов и финансовой документации к указанному сроку. Если подача проверенных счетов проекта будет задержана более чем на 6 месяцев (i) если применимо, будет послано извещение о закрытии кредита; и (ii) АБР может не одобрить присуждение новых контрактов. Если задержка будет более 12 месяцев, выплата средств может быть приостановлена, или средства могут быть аннулированы.

10. Мониторинг и оценка выполнения проекта

31. ИА обладает доработанной системой мониторинга выполнения проекта в отношении воздействия, результатов и деятельности. (Приложение 1). ИА и АБР согласовали основные показатели воздействия первоначального Проекта на экономику, общество, окружающую среду и снижение бедности. Ежеквартально, результаты мониторинга будут обновляться, проверяться и докладываться.

11. Участие заинтересованных сторон и консультации

32. Во время подготовки и реализации было проведено предварительное обследование, охватывающее технические, социальные вопросы и вопросы безопасности. В течение этих мероприятий, были привлечены неправительственные организации и затронутые проектом местные общины. На высоком институциональном уровне, включая правительственные ведомства и агентства, предоставляющие внешнюю помощь, проводятся регулярные консультации.

12. Обзор

33. АБР совместит обзор первоначального Проекта и Проекта. Для обеспечения своевременной и эффективной реализации, ежегодно будут проводиться, по крайней мере, три обзора. ИА будет следить за ходом реализации и безотлагательно докладывать АБР о наиболее крупных проблемах, которые могут привести к задержке выполнения согласно намеченного графика. После закрытия дополнительного гранта, будет необходимо составить один отчет о полном выполнении проекта. (пункт 29) Через год после завершения дополнительных работ. АБР направит совместную обзорную миссию для проверки завершения проекта.

IV. ПОЛЬЗА, ВОЗДЕЙСТВИЕ И РИСКИ

А. Экономическая выгода

34. Экономический анализ по основному Проекту остается действительным, несмотря на то, что были внесены поправки с учетом дополнительных инвестиционных затрат. Эти дополнительные расходы приносят дополнительные выгоды и меры безопасности, полученные благодаря уже вложенным инвестициям. Также закрываются технические пробелы, и усиливается достижение всех результатов. Соответственно, новая экономическая внутренняя норма рентабельности (ЭВНП) повысилась с 15% до 25%: показатель ЭВНП очень чувствителен к прогнозам относительно объемов перевозок и торговли, и менее чувствителен к повышенным инвестиционным и эксплуатационным издержкам. (Приложение 5)

Б. Устойчивость

35. Бюджет на техобслуживание дорог увеличился на 18%, с 13 млн. сомони в 2004г. до 31 млн. сомони в 2009г. Действительная освоенная сумма увеличилась в три раза с 13 млн. сомони в 2004г. до 27 млн. сомони в 2008г. Содержание и ремонт имеющихся и новых объектов является частью обязательств. После одобрения гранта для содержания

дорог будет выделен отдельный бюджет. 200 000 долл. США в эквиваленте (плюс инфляция, начиная с 2009г.) будет выделяться ежегодно для проектной дороги. Для проектной дороги будет использоваться оборудование для техобслуживания дорог и взвешивания транспортных средств, приобретенное в рамках первоначального Проекта. АБР обязует Правительство повысить финансирование на техобслуживание дорог на национальном уровне до возможного предела, учитывая ограничения бюджета и проекты национальной первоочередности.

В. Воздействие на окружающую среду

36. Дополнительные работы, финансируемые из средств дополнительного гранта, были классифицированы как категория С, а основной Проект – как категория В. Дополнительные работы не окажут существенного воздействия на окружающую среду и не повлекут значительных экологических последствий. Первоначальное исследование окружающей среды (ПИОС) было подготовлено для Фазы I (новые участки) и первоначального Проекта (вспомогательные работы), и опубликовано на вэб-сайте АБР. План управления окружающей средой (ПУОС) включен во все компоненты ПИОС по смягчению воздействия, мониторингу и наращиванию потенциала. ПУОС будет частью контрактной документации, и будет проверяться со стороны контролирующих консультантов и ИА.

Г. Социальное воздействие и воздействие на бедность

37. Проектная зона является преимущественно аграрной, и уровень незанятости высок в этом районе. Дополнительные работы создадут рабочие места: будет создано 300 рабочих мест для неквалифицированной и полуквалифицированной рабочей силы. Будет поощряться найм бедных людей, проживающих в проектной зоне. Обеспечение надежным транспортом имеет большое воздействие на развитие: проектная дорога соединяет Таджикистан с международными рынками, а также объединяет внутренние рынки вдоль дороги, открывая экономические возможности для местных общин, предпринимателей и населения. При меньших затратах на перевозки и сокращении времени в дороге, будет обеспечена более высокая ценность сельскохозяйственной продукции. Кроме этого, в рамках первоначального Проекта будут модернизированы сельские дороги, соединяющие сельские районы с проектной дорогой. Усовершенствованный доступ к сельской местности окажет благоприятное воздействие на уязвимые слои населения (бедных, женщин, детей) и на сельские общины посредством улучшения оказания социальных и коммунальных услуг. В дальнейшем данные группы будут извлекать выгоду от улучшенной дорожной безопасности. Женщины извлекают непосредственную пользу от программы повышения информированности о ВИЧ/СПИД, осуществляемой в рамках основного Проекта и нацеленной на местные общины и группы повышенного риска.

Д. Меры социальной защиты

38. Воздействие по переселению ограничено. Дополнительные работы проводятся по существующей полосе отвода под трассу. Приобретение земель и перемещение населения не предусматривается. Для первоначального Проекта был подготовлен краткий план переселения. В отношении новых участков дорог, не предусматривается никакого воздействия по переселению. (пункт 13 (ii))

Е. Риски

39. Основными рисками является (i) качество работы подрядчика(ов); (ii) конструктивные особенности должны отвечать прогнозам перевозок, (iii) нормы безопасности. Риски являются контролируруемыми. Нанятый(е) подрядчик(и) известны АБР и ИА, и работают в различных проектах, финансируемых АБР. Прогноз по объемам перевозок был доработан и учтен при проектировании. Нормы безопасности будут соблюдены. Техобслуживание

проектной дороги является основным риском. Однако, Правительство выполнило свои обязательства по бюджетным ассигнованиям.

V. ГАРАНТИИ

40. Кроме договорных обязательств Соглашений о финансировании (Специальные операции) в рамках первоначального Проекта, Правительство дало следующие гарантии, которые были оформлены в юридическом документе. Изменения по отношению к первоначальным Соглашениям о финансировании приведены ниже.

41. **Финансирование техобслуживания.** Ежегодно Правительство будет выделять дополнительные средства в размере 200 000 долл. США¹¹ (плюс инфляция с 2009г.) на техобслуживание новых участков дороги. Правительство гарантирует, что текущие ежегодные расходы на техобслуживание дорог (включая аварийное обслуживание, и исключая ремонт и новое строительство) согласно сфере деятельности МТиК, будут повышаться, по крайней мере, по той же ставке, что и повышение общего государственного бюджета на 2009–2011гг.

42. **Аудит.** Правительство будет предоставлять АБР проверенные аудитором счёта проекта в течение шести (6) месяцев по завершению финансового года.

43. **Центр по мерам безопасности.** Правительство гарантирует, что учрежденный постоянный центр по мерам безопасности при ЦРП будет соответственно укомплектован персоналом и оборудован для проведения обзора, аудита и контроля над реализацией мер безопасности, и что каждые шесть (6) месяцев центр будет предоставлять АБР и соответствующим правительственным ведомствам посредством ИА отчёты по мониторингу.

44. **Окружающая среда.** Правительство обязуется проследить, чтобы МТиК гарантировало следующее:

- Дополнительные работы будут спроектированы, составлены, выполнены и будут обслуживаться в соответствии с Планом управления окружающей средой (ПУОС), Первоначальным исследованием окружающей среды (ПИОС) и его обзором (ОПИОС) по основному Проекту, Экологической политикой АБР (2002г.) и законами и постановлениями Правительства; и,

- Подрядчики будут соблюдать меры по смягчению воздействия, согласованные с ПУОС, ПИОС и ОПИОС по первоначальному Проекту, и будут регулярно докладывать об их выполнении, а также в случае непредвиденного отрицательного воздействия на окружающую среду, подрядчики должны доложить об этом воздействии ИА и АБР, и согласовать меры по устранению последствий с пострадавшими лицами (ПЛ), ИА и АБР.

45. **Переселение.** Правительство обязуется проследить, чтобы МТиК гарантировало следующее:

- В исключительной или непредвиденной ситуации, напр. в случае оползня во время реализации, которая затронет жизни людей, их места жительства и другие сооружения, ПЛ будут незамедлительно переселены, и МТиК сообщит об этом АБР, и своевременно выплатит все установленные компенсации и пособия при переселении; и,

- В случае аварии или несчастного случая на проектном объекте, виновная сторона выплатит ПЛ компенсацию своевременно, соразмерно и прозрачно, и ИА гарантирует, что это будет выполнено должным образом;

¹¹ Рассчитано с учетом 15 000 сомони на 1 км. Средние затраты на техобслуживание в 2008г. составили 1 000 сомони на 1 км.

VI. РЕКОМЕНДАЦИИ

46. Я удовлетворен тем, что предлагаемый дополнительный грант соответствует положениям Соглашения Азиатского Банка Развития (АБР), и рекомендую, чтобы Совет директоров одобрил дополнительный грант в размере, не превышающем 20 000 000 долл. США, для Республики Таджикистан из ресурсов Специальных фондов АБР для Проекта дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном (Фаза II) на условиях и в сроки, которые в значительной степени соответствуют указанным в проекте Грантового Соглашения, представленного Совету директоров.

2 июля 2009г.

С. Лоуренс Гринвуд
Вице-Президент

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ МЕХАНИЗМ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И МОНИТОРИНГА

Обзор проекта	Рабочие цели/показатели	Источник данных/механизм отчётности	Предположения и риски
<p>Воздействие Интегрированное и эффективное региональное транспортное соединение</p>	<p>К 2015г., Развитие торговли между Таджикистаном и Кыргызстаном, при повышении объемов с 27 236 тонн в 2006г. до 250 000 тонн</p> <p>Развитие торговли между Таджикистаном и КНР - с 14 260 тонн в 2006 г.до 1 млн. тонн</p> <p>Развитие торговли между КНР и Афганистаном - с 0 тонн в 2006г. до 500 000 тонн</p>	<p>Статистика по региональной и национальной экономике и транспорту</p> <p>Статистика международных организаций</p>	<p>Предположения</p> <ul style="list-style-type: none"> • Политическая стабильность и продолжающийся экономический рост в Таджикистане • Обязательства правительств стран региона по отношению к региональному сотрудничеству • Продолжение внешней помощи дорожному субсектору Таджикистана <p>Риски</p> <ul style="list-style-type: none"> • Накопление внешней задолженности Таджикистана • Изменения в приоритетах правительства в связи с не-экономическим давлением
<p>Итог Усиление результатов первоначально-го Проекта: Улучшенный доступ к рынкам и социальным услугам</p>	<p>К 2015г., Рост ежедневных международных грузовых перевозок по проектному коридору до 177 грузовиков (отправной показатель: 10 грузовиков в 2006г.)</p> <p>Рост внутренних перевозок по проектному коридору до 750 среднесуточного числа автомобилей (СГЕП) (отправной показатель: 250 СГЕП в 2006г.)</p> <p>Снижение числа дорожных происшествий на проектном коридоре до 14 происшествий на 750 СГЕП (отправной показатель: 14 происшествий на 250 СГЕП в 2006г.)</p> <p>Снижение времени в пути между г.Душанбе и</p>	<p>Статистика по национальной экономике и социальная статистика</p> <p>Исследования и статистика МТиК</p> <p>Отчеты о ходе реализации проекта</p> <p>Обзорные миссии АБР</p>	<p>Предположения</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соответствующая консультация и поддержка заинтересованных сторон • Обязательства Правительства по отношению к Проекту • Соответствующий ремонт и содержание Проектного коридора <p>Риск</p> <ul style="list-style-type: none"> • Недостаток финансирования для техобслуживания всего проектного коридора

	границей с Кыргызстаном-КНР до 8 часов (отправной показатель: 13 часов в 2007г.)		
<p>Итоги</p> <ul style="list-style-type: none"> • 127 км проектного коридора реконструировано • модернизация 7 км запасной подъездной дороги 	<p>К декабрю 2011г., Вспомогательные работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • реконструкция 77 км. участка от Нуробада до Нимича (140-217 км) • реконструкция 9 км пограничной дороги на Карамыке (337-346 км.) <p>Новые участки дороги:</p> <ul style="list-style-type: none"> • реконструкция 41 км участка дороги от Обигарма до Нуробада (95-140 км) • модернизация 7 км запасной подъездной дороги (110-112 км) 	<p>Контрольное мониторинговое исследование и отчёт о выгодах проекта</p> <p>Итоговые отчёты консультантов</p> <p>Обзорные миссии АБР</p>	<p>Предположения</p> <ul style="list-style-type: none"> • Никакого воздействия от других видов строительства рядом с проектной зоной • Своевременное завершение первоначального Проекта и достижение его результатов • Соблюдение договорённостей • Поддержка от органов местного управления и общин <p>Риск</p> <ul style="list-style-type: none"> • Своевременное предоставление финансирования со стороны партнеров
<p>Поэтапные действия и сроки</p> <p>1.1 Заблаговременное заключение контрактов будет начато к июню 2009г.</p> <p>1.2 Контролирующие консультанты будут наняты к августу 2009г.</p> <p>1.3 Контракты на строительные работы будут присуждены к сентябрю 2009г.</p> <p>1.4 Строительные работы будут окончены к декабрю 2011г.</p>			<p>Вклад</p> <ul style="list-style-type: none"> • АБР: 20 млн. долл. США (грант) • Правительство: 5 млн. долл. США <p>Итого: 25 млн. долл. США</p>
<p>СГЕП = среднегодовые ежедневные перевозки, АБР = Азиатский Банк Развития, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика</p>			

ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ЗАТРАТЫ И ПЛАН ФИНАНСИРОВАНИЯ
(млн. долл. США)

		ОБЩИЕ ПРОЕКТНЫЕ РАСХОДЫ			
		Базовые	Дополнительные	Итого	%
		расходы	расходы		
А	Базовые расходы				
1	Реконструкция дороги				
а	Участок на 95-140 км	-	8.0	8.0	15
б	Запасная объездная дорога		1.0	1.0	2
в	Центральный участок на 140-217 км	20.6	2.5	23.1	43
г	Пограничный участок	1.0	4.5	5.5	10
д	Сельские дороги	1.0	-	1.0	2
	Под-итог	22.6	16.0	38.6	72
2	Оборудование для техобслуживания дорог	1.0	-	1.0	2
3	ВИЧ/СПИД и миграция	0.6	-	0.6	1
4	Укрепление отдела бухгалтерского учёта	0.2	-	0.2	0
5	Консультативные услуги				
а	Наблюдение, мониторинг и оценка проекта	1.8	0.6	2.4	5
б	Аудиторские услуги	0.1	0.1	0.2	0
6	Управление проектом	0.3	0.1	0.4	1
7	Налоги и сборы	5.9	4.0	9.9	19
	Подитог	32.5	20.8	53.3	100
Б	Резерв на непредвиденные расходы				
1	Физические непредвиденные расходы	3.2	2.1	5.3	10
2	Резерв на случай повышения цен	3.2	2.1	5.3	10
					0
В	Плата за финансирование во время реализация	0.6	-	0.6	1
	Итого (А+Б+В)	39.5	25.0	64.5	121

АБР = Азиатский Банк Развития, км = километр, Первоначальный Проект = Фаза 2, Дополнительное финансирование = дополнительный грант

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ПЛАН ФИНАНСИРОВАНИЯ

	Дополнительные проектные издержки (млн. долл. США)	Финансирование %	
		АБР	Правительство
А Строительные работы	16.0	100%	
Б Консультативные услуги	0.7	100%	
В Управление проектом	0.1		100%
Г Налоги и сборы	4.0		100%
Д Нераспределённые средства	4.2	79%	21%
Итого (%)		80%	20%
Итого (млн. долл. США)	25.0	20.0	5.0

АБР = Азиатский Банк Развития.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН ЗАКУПОК**I. Проектная информация**

Страна	Республика Таджикистан
Название заемщика	Республика Таджикистан
Наименование проекта	Проект реконструкции дороги Душанбе-граница с Кыргызстаном (Фаза II)
Название кредита или ТП	Кредит 2196-ТАДЖ
Дата вступления плана закупок в силу	Намечено на май 2009г.
Сумма	Первоначально <ul style="list-style-type: none"> • Общая проектная стоимость: 43,5 млн. долл. США • кредит АФР: 29,5 млн. долл. США • грант АФР: 0,5 млн. долл. США Дополнительно <ul style="list-style-type: none"> • Новая стоимость проекта: 25 млн. долл. США • грант АФР: 20 млн. долл. США
Из которых предоставлены	0 долл. США (на апрель 2009г.)
Исполнительное агентство	Министерство транспорта и коммуникаций
Дата одобрения первоначального плана закупок	17 ноября 2005г.
Одобрение последнего плана закупок	26 ноября 2008 г.
Публикация местных объявлений	Местные газеты
Период, охваченный настоящим планом	Первые 18 месяцев, включая закупку работ и консультативных услуг, финансируемых из средств кредита/гранта.

A. Пороговые величины для закупок: товары, работы и сопутствующие услуги

Метод	Пороговая величина
Международные конкурсные торги (МКТ) для работ ¹²	свыше 1 000 000 долл. США
Национальные конкурсные торги (НКТ) для работ ¹	1 000 000 долл. США и менее

B. Пороговые величины для закупок: Консультативные услуги

Метод	Пороговая величина
Выбор по наименьшей стоимости	100 000 долл. США или менее

B. Список контрактных пакетов свыше 100 000 долл. США: товары, работы и консультативные услуги

(в млн. долл. США)

Общее описание	Оценочная стоимость (суммарная)	Планируемое количество контрактов	Метод закупок	предпочтительное местным подрядчикам	Ожидаемая дата объявления	Предварительная оценка да/нет	Примечание
Строительные работы 95-140 км.	8 млн. долл. США	1	МКТ	Да	28 апреля 2009г.	Да	Заблаговременное заключение

¹² Общее уведомление о закупках, приглашение к участию в тендере и запрос на выражение заинтересованности.

Аварийная объездная дорога	1 млн. долл. США	1	НКТ	Нет	Да	контрактов Заблаговре- нное заключение контрактов
Общее описание	Оценочная стоимость (суммарная)	Планируе- мое количество контрактов	Метод найма	Т Тип предложения		Примечание
Консультатив- ные услуги						
Аудит проекта	0,05 млн. долл. США	1	Выбор по наимень- шей сто- имости		Да	

МКТ = международные конкурсные торги; НКТ = национальные конкурсные торги

II. Национальные конкурсные торги

47. **Общие положения.** Процедуры, которые должны применяться при национальных конкурсных торгах (НКТ), изложены в Законе Республике Таджикистан о государственных закупках товаров, работ и услуг, от 3 марта 2006г., с внесенными пояснениями и изменениями, описанными в следующих пунктах и согласованными с положениями *Руководства о закупках АБР* (2007 г. с периодическим внесением изменений).

8. **Приемлемость.** Приемлемость кандидатов на участие должна соответствовать описанию раздела I *Руководства о закупках АБР*, опубликованному АБР в апреле 2006г.; следовательно, никакой кандидат или потенциальный подрядчик не может быть объявлен неприемлемым для контрактов, финансируемых АБР, по причинам, отличающимся от изложенных в разделе I *Руководства АБР*. Кандидаты должны быть гражданами государств-членов АБР, и предоставляемые товары, работы и услуги должны быть произведены и поставлены из государств-членов АБР.

9. **Предварительный отбор.** При обычных условиях, применяется постквалификация, если иное прямо не предусмотрено в грантовом соглашении/плане закупок. Независимо от того будет ли применяться постквалификация или предварительный отбор, приемлемые кандидаты (и национальные, и иностранные) должны быть допущены к участию.

10. **Срок представления заявок.** Минимальный срок представления заявок составляет двадцать восемь (28) дней до установленного крайнего срока подачи заявок.

11. **Тендерные документы.** Закупающие организации должны использовать стандартные и приемлемые для АБР тендерные документы для закупки товаров, работ и услуг.

12. **Предпочтение.** Отечественным кандидатам и товарам, изготовленным внутри страны, не отдается никакого предпочтения.

13. **Размещение объявления.** Приглашение к участию в тендере должно быть опубликовано, по крайней мере, в одной широко распространенной национальной ежедневной газете, или на национально известном взб-сайте со свободным доступом, с предоставлением как минимум двадцати восьми (28) дней для подготовки и подачи заявок. Приглашение к участию в контрактах НКТ, для товаров и услуг в сумме, эквивалентной 500 000 долл. США или более, или для строительных работ на сумму, эквивалентную 1 000 000 долл. США или более, должно быть опубликовано на взб-сайте АБР вместе с Планом закупок.

14. **Залог подрядчика.** В необходимых случаях, залог подрядчика должен быть предоставлен в форме банковской гарантии от банка с надежной репутацией.

15. **Открытие и оценка заявок.** Открытие и оценка заявок осуществляется следующим образом;

- (i) Предложения должны открываться публично.
- (ii) Оценка предложений осуществляется при строгом соблюдении критериев, указанных в тендерных документах, и контракты присуждаются кандидату с наименьшей оценкой.
- (iii) Кандидаты не исключаются из детальной оценки на основании малых, незначительных отклонений.
- (iv) Никакой кандидат не может быть отклонен на основании сравнения с расчётами заказчика или максимальным размером бюджета, без предварительного на то согласия АБР.
- (v) Контракт должен быть присужден технически соответствующему кандидату, предлагающему наименьшую цену и отвечающему квалификационным требованиям, указанным в тендерных документах.
- (vi) Никакие обсуждения условий (переговоры) не допускаются.

16. **Отклонение всех заявок и повторное проведение тендера.** Без предварительного согласия АБР, заявки не могут быть отклонены, и новые заявки не могут быть запрошены.

17. **Участие государственных предприятий.** Государственные предприятия в Республике Таджикистан имеют право на участие в качестве кандидатов, только если они могут подтвердить, что они юридически и финансово независимы, действуют согласно коммерческому праву, и не являются подвластным ведомством нанимающего органа. Кроме этого, они подлежат таким же требованиям в отношении заявок и гарантий исполнения, как и другие кандидаты.

18. **Право на проверку/аудит.** Во все контракты НКТ по работам и товарам, финансируемым АБР, должно быть включено условие, требующее, чтобы поставщики и подрядчики разрешали АБР проверять их счета, ведомости и прочие документы, имеющие отношение к подаче заявки и выполнению контракта, и разрешали аудиторы, назначенному АБР, проверять их.

19. **Мошенничество и коррупция.**

- (i) Заемщик обязан отклонить предложение, если он установит, что кандидат, рекомендованный для присуждения контракта, прямо или через доверенное лицо был вовлечен в коррупционную, мошенническую, принудительную или основанную на сговоре практику при участии в конкуренции за рассматриваемый контракт.
- (ii) АБР объявит фирму или лицо неправомочным в течение неопределенного времени или на указанный отрезок времени для получения контракта, финансируемого АБР, если в какой-либо момент будет установлено, что фирма или отдельное лицо были прямо или через доверенное лицо вовлечены в коррупционную, мошенническую, принудительную или основанную на сговоре практику при конкуренции за контракт или при выполнении контракта, финансируемого АБР.

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ

№	Наименование задания	Продолжительность	Начало	Конец	2006				2007				2008				2009				2010			2011				
					1к	2к	3к	4к	1к	2к	3к	4к	1к	2к	3к	4к	1к	2к	3к	4к	1к	2к	3к	1к	2к	3к		
1	Фаза 2	2103 дня?	среда 01/03/06	пон 05/12/11																								
2	1. Строительные работы	1399 дней?	среда 01/03/06	четв 31/12/09																								
3	1.1 Тендер и оценка (центральный участок)	365 дней	среда 01/03/06	среда 28/02/07																								
4	1.2 Строительные работы (центральный участок)	1093 дня	пон 01/01/07	четв 31/12/09																								
5	2.1 Тендер и оценка (участок Карамык)	123 дня?	втор 01/04/08	пятн 01/08/08																								
6	2.2 Строительные работы (участок Карамык)	490 дней	воск 03/08/08	пон 07/12/09																								
7	2. Закупка оборудования для техобслуживания дорог	275 дней	воск 01/03/09	пон 30/11/09																								
8	2.1 Тендер и оценка	153 дня	воск 01/03/09	пятн 31/07/09																								
9	2.2 Закупка	122 дня	субб 01/08/09	пон 30/11/09																								
10	3. Консультативные услуги для надзора за ходом строительства	900 дней	пон 01/01/07	воск 21/06/09																								
12	4. Компонент ВИЧ/СПИД и миграция (со стороны Министерства Здравоохранения)	820 дней	четв 01/03/07	воск 31/05/09																								
13	5. Укрепление отдела бухгалтерского учёта и аудиторской службы МТИК	156 дней	пон 26/01/09	втор 30/06/09																								
14	6. Модернизация сельских дорог (60 км)	326 дней	воск 30/03/08	субб 21/02/09																								
15	7. Дополнительные работы (дополнительное финансирование)	918 дней	пон 01/06/09	пон 05/12/11																								
16	7.1 Строительные работы	523 дня	субб 01/08/09	среда 05/01/11																								
17	7.1.1 Оценка заявок, обсуждение условий и присуждение	61 день	субб 01/08/09	среда 30/09/09																								
18	7.1.2 Новый участок дороги: реконструкция 95-140 км.	365 дней	среда 30/09/09	среда 29/09/10																								
19	7.1.3 Новый участок дороги: запасная объездная дорога (110-112 км)	200 дней	среда 30/09/09	субб 17/04/10																								
20	7.1.4 Вспомогательные работы: 140-217 км, оставшаяся часть работ по Фазе 2	370 дней	пятн 01/01/10	среда 05/01/11																								
21	7.1.5 Вспомогательные работы: 337-349 км на участке Карамык	183 дня	четв 01/04/10	четв 30/09/10																								
22	7.2 Консультативные услуги	918 дней	пон 01/06/09	пон 05/12/11																								
23	7.2.1 Начало дополнительных услуг	0 дней	пон 01/06/09	пон 01/06/09																								
24	7.2.2 Подготовка тендерных документов для дополнительных работ	61 дней	пон 01/06/09	пятн 31/07/09																								
25	7.2.3 Надзор за оставшимся контрактом по Фазе 2	214 дней	пон 01/06/09	четв 31/12/09																								
26	7.2.4 Надзор за дополнительными работами	436 дней	пятн 01/01/10	субб 12/03/11																								
27	7.2.5 Завершение периода проверки ТО	447 дней	среда 15/09/10	пон 05/12/11																								
28	7.2.5.1 Контракт по Фазе 2	7 дней	среда 15/09/10	втор 21/09/10																								
29	7.2.5.2 Реконструкция 95-140 км	7 дней	пятн 11/03/11	четв 17/03/11																								
30	7.2.5.3 140-217 км оставшиеся работы по Фазе 2	7 дней	втор 29/11/11	пон 05/12/11																								
31	7.2.5.4 337-346 км реконструкция участка Карамык	4 дня	воск 28/08/11	среда 31/08/11																								

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

А. Общие положения

1. Экономический анализ по первоначальному Проекту был доработан с учетом дополнительных инвестиционных затрат для определения воздействия на чистую экономическую выгоду. В целях последовательности, для повторного расчета экономической внутренней нормы рентабельности (ЭВНП) была использована методология первоначального Проекта. Предположения основного Проекта были повторно рассмотрены и доработаны: рост ВВП, обычное движение транспорта, внутренние и международные перевозки и темпы их роста по типам машин. Пересмотренный экономический анализ охватывает 23 года (2007–2029гг.), основываясь на 6-летнем периоде реализации. Все показатели были переведены в постоянные цены 2009г. Были применены действительные цены на март 2009г., и проектируемые годовые расходы были экстраполированы на основании расчетной схемы выплат. Они были преобразованы в экономическую стоимость, используя расчетную валюту мировых цен. Резерв на случай повышения цен, проценты во время строительства, а также налоги и сборы были исключены. Экономическая стоимость была разделена на конкурентоспособные и неконкурентоспособные товары, и для неконкурентоспособных товаров был применен стандартный коэффициент пересчета в размере 0,9. Предположение о возможном проекте строительства гидроэлектростанции рядом с проектной зоной, которое ограничивало расчеты дорожного покрытия на 95-150 км.(объем Фазы 1, включая 10 км. основного Проекта), было исключено.

2. Экономический анализ по первоначальному Проекту остается действительным. Дополнительные расходы приносят дополнительные выгоды и меры безопасности по уже вложенным инвестициям. Также, закрываются технические пробелы, и усиливается достижение всех результатов. Соответственно, новая экономическая внутренняя норма рентабельности (ЭВНП) повысилась с 15% до 25%: показатель ЭВНП очень чувствителен к прогнозам относительно объемов перевозок и торговли, и менее чувствителен к повышению инвестиционных и эксплуатационных издержек.

Б. Пересмотренные предположения

3. Предположения первоначального Проекта были пересмотрены, и их обзор приведен в Таблице А5.1. Изначально консервативные предположения основного Проекта были подтверждены, вследствие чего используется первоначально консервативное техническое проектирование проектной дороги. Издержки на стихийные бедствия во время реализации не были выражены количественно: после присуждения контракта в рамках первоначального Проекта, на проектной дороге имела место частая и сильная сейсмическая активность, что способствовало преждевременному ухудшению состояния дороги.

Таблица А5.1: Сравнение предположений и фактических данных

	Основной Проект расчеты на 2008г.	Пересмотренный фактически в 2008г.
Внутренние перевозки		
Базовый уровень перевозок (машин в сутки)		
центральный участок	716 (580 в 2004г.)	1 300
пограничный участок	29 (20 в 2004г.)	150
сельские дороги	31 (25 в 2004г.)	50

Реальный рост ВВП	6%	7.9%
Базовый темп роста на 2004-2008гг.¹³		
автомобили	6%	16%
автобусы	5%	3%
грузовики	6.5%	0%
Базовый темп роста на 2009-2029гг.		
автомобили	6%	10%
автобусы	5%	3%
грузовики	6.5%	3%
Рост по годам после завершения Фазы 1	10%	20%
Рост по годам после завершения Фазы 2	10%	20%
Международные перевозки		
Доля торгового рынка Таджикистан-КНР	1.91% в 2004г. 20% с 2015г.	20.3% в 2007г.
Доля торгового рынка Афганистан-КНР	0.04% в 2004г. 10% с 2015г.	11% в 2007г.
Балансовый год	2015	2007
Общая ЭВНП (включая сельские дороги)	15.4%	24.9%

Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития

4. Действительный объем перевозок в 2008г., действительный ВВП, объем торговли с КНГ превысили первоначальные Проектные прогнозы на этот год. Рост среднего действительного ВВП на 2004-2008гг. составил 8,2% в год. Непосредственно связанный с ростом ВВП и прибылью, объем перевозок по проектной дороге в 2008г. достиг уровня периода до 1990г. (своего пика), и завершённая Фаза 1 повысила объемы внутренних перевозок по проектной дороге. Кроме этого, в течение того же периода (2004-2008гг.) экономика КНР заметно выросла в среднем более чем на 15% (в текущих ценах). Наблюдался существенный рост двусторонней торговли в стоимостном выражении в среднем на 70% в год. Данный коэффициент продолжал ускоренно расти, и в 2006г. общий объем двусторонней торговли был оценен в 324 млн. долл. США, т.е. вырос на 105% от показателя предыдущего года. Предполагается, что, в связи с основным Проектом, доля КНР в торговле с Таджикистаном вырастет с 1,9% в 2004г. до 20% в 2015г. Эти 20% от доли рынка были превышены в 2007г.

Пересмотренные предположения включают продолжение быстрого роста в 2007-2010гг., но показатель снизится с 65% в год в 2007г. до более умеренной цифры в 20% в год в 2010г. Ожидается замедление тенденций роста: умеренный прирост предполагаемого объема перевозок отражает замедление процессов роста внутренней экономики в 2009-2010гг., несмотря на то, что перевозки через границу остаются интенсивными. (Таблица А5.2) В результате торговли между КНР и Таджикистаном, трафик составит 115 машин в сутки в 2010г., и вырастет в примерно десять раз, достигнув показателя в примерно 1080 машин в сутки в 2029г.

Таблица А5.2: Учёт движения транспорта и прогнозирование машин в сутки (м/с)

Участок дороги	Фактический		Прогнозируемый	
	2007	2008	2009	2010
95-140 км.	1,572	1,789	1,874	1,965
Центральный участок (140-217 км)	1,171	1,306	1,437	1,481
Пограничный участок (337-346 км)	150	332	473	650

км = километр, м/с = машин в сутки

Источник: Министерство транспорта и коммуникаций

В. Итоги

¹³ Основано на зарегистрированном количестве новых машин.

5. Несмотря на дополнительные расходы, в целом Проект (предварительный Проект и дополнительные работы) остается экономически жизнеспособным. Новая экономическая внутренняя норма рентабельности (ЭВНП) выросла с 15,4% до 24,9%. Экономическая чистая приведенная стоимость выросла с 9.8 млн. долл. США до 56,4 млн. долл. США при 12% процентной ставке. При анализе чувствительности (Таблица А5.4) было установлено, что показатель ЭВНП очень чувствителен к повышению объемов внутренних перевозок и менее чувствителен к изменениям инвестиционных и эксплуатационно-ремонтных расходов, и международным перевозкам.¹⁴ Это соответствует увеличению показателя ЭВНП в сравнении с показателем первоначального Проекта.

Таблица А5.3: Пересмотренная экономическая внутренняя норма рентабельности
(млн. долл. США)

Год	Капитальные затраты	Расходы на техобслуживание	Общие расходы	Обычное движение	Внутренние перевозки	Международные перевозки	Сельские дороги	Общая выгода	Чистая выгода
2007	4.76		4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-4.76
2008	6.44		6.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-6.44
2009	7.85		7.85	3.39	0.00	0.00	0.19	3.58	-4.27
2010	15.71		15.71	3.98	0.14	0.19	0.46	4.77	-10.93
2011	15.71	0.90	16.61	5.71	0.21	0.43	0.49	6.84	-9.76
2012	2.09	1.80	3.89	6.58	0.24	0.66	0.52	8.01	4.11
2013	0.00	1.80	1.80	7.63	0.27	0.92	0.56	9.38	7.57
2014	0.00	1.80	1.80	8.86	0.31	1.20	0.60	10.97	9.17
2015	0.00	1.80	1.80	10.36	0.36	1.52	0.64	12.89	11.08
2016	0.00	6.30	6.30	12.00	0.42	1.73	0.69	14.83	8.52
2017	0.00	0.90	0.90	13.99	0.49	1.97	0.73	17.17	16.27
2018	0.00	1.80	1.80	16.40	0.58	2.25	0.79	20.02	18.21
2019	0.00	1.80	1.80	19.35	0.68	2.61	0.84	23.47	21.67
2020	0.00	1.80	1.80	23.05	0.81	3.04	0.90	27.80	25.99
2021	0.00	1.80	1.80	27.23	0.97	3.50	0.96	32.67	30.86
2022	0.00	6.30	6.30	30.72	1.11	3.90	1.03	36.76	30.46
2023	0.00	0.90	0.90	34.02	1.23	4.28	1.10	40.64	39.74
2024	0.00	1.80	1.80	37.06	1.35	4.62	1.18	44.21	42.40
2025	0.00	1.80	1.80	40.06	1.47	4.94	1.26	47.74	45.93
2026	0.00	1.80	1.80	42.73	1.58	5.23	1.35	50.89	49.09
2027	0.00	1.80	1.80	45.48	1.69	5.53	1.44	54.14	52.34
2028	0.00	6.30	6.30	48.24	1.80	5.79	1.54	57.38	51.07
2029	0.00	1.80	1.80	51.31	1.92	6.08	1.65	60.97	59.16
								ЭВНП	24.9%
								ЧПС	56.44

ЭВНП= экономическая внутренняя норма рентабельности, ЧПС= чистая приведенная стоимость.
Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития.

Таблица А5.4: Анализ чувствительности

Пункт	ЭВНП (%)	ЧПС (млн. долл. США)	Пороговый показатель (%)
Базовый вариант	24.9	56.4	
задержка реализации в 1 год	20.4	43.9	
обычное движение -20%	21.9	40.7	61
общая выгода -20%	21.1	36.9	53
капитальные затраты +20%	22.2	50.3	146
обычное движение -20%; капитальные затраты +20%	19.2	33.7	
международные перевозки -20%	24.5	54.9	412

ЭВНП= экономическая внутренняя норма рентабельности, ЧПС= чистая приведенная стоимость.
Источник: Расчётные данные Азиатского Банка Развития.

¹⁴ Экономическая выгода от международных перевозок разделена между Кыргызстаном, КНР, Афганистаном.