



Отчет мониторинга выполнения проекта

Номер проекта: 42399-02

Номер Кредита: АБР Заем №. 2755-KGZ

Отчетный период: апрель-ноябрь 2013 год

**Кыргызская Республика
Транспортный коридор 1, ЦАРЭС
Автодорога «Бишкек-Нарын-Торугарт», Проект 3
(км479-км539)**

Подготовлено Министерством транспорта и коммуникаций КР

4 декабря 2013

СОДЕРЖАНИЕ

I	Введение	1
II	Основы Проектирования и Мониторинга	2
III	Статус Воздействий и Результата Проекта	4
IV	Статус Выполнения Основных Кредитных Обязательств.....	8
V	Ежегодное Социально экономическое Исследование за 2013г	12
VI	Отчет о подсчете интенсивности движения транспортного потока.....	23
VII	Сводная таблица ключевых показателей Проекта	29

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Данный отчет подготовлен Группой реализации инвестиционных проектов (ГРИП) Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики при содействии TERA International Group, Inc. (TERA) согласно условиям и положениям Контракта на Консультационные услуги. Контракт на Консультационные услуги заключен 17-мая 2012 года между Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и компанией TERA. Консультационные услуги включают надзор за строительными работами и управление окружающей средой в рамках транспортного коридора ЦАРЭС– 1 (автодорога Бишкек-Торугарт), Проект 3).
2. Целью Проекта является реабилитация участка дороги Бишкек-Торугарт. Второй компонент направлен на совершенствование навыков по управлению инфраструктурами.
3. Завершение реализации Проекта запланировано на 16 ноября 2015г. К концу строительного сезона 2013 (конец октября) завершено устройство рабочего слоя до км508.
4. Ежегодный отчет по мониторингу включает следующую информацию:
 - Основы Мониторинга и Проектирования
 - Статус Воздействий и Результатов Проекта
 - Статус Выполнения Основных Финансовых Обязательств
 - Ежегодный Отчет по Наблюдениям Окружающей среды
 - Ежегодное Социально-экономическое Исследование за 2013
 - Подсчет интенсивности движения транспортного потока за 2013
5. Сводная информация по Выполнению Заданий и Индикаторов представлена после Содержания. Документы указанные ранее, также были предоставлены ранее в других отчетах по Проекту включая Ежемесячные и Квартальные Отчеты.

II: Основы проектирования и мониторинга

Сводная информация по Проекту	Цели Выполнения/Индикаторы	Источники данных/Механизмы Отчетности	Допущения и Риски
<p>Воздействие Увеличение торговой деятельности в Нарынской области</p>	<p>Увеличится количество зарегистрированных предприятий с 250 в 2010 году минимум до 350 в 2020 году. Процент людей, живущих в крайней бедности в Нарынской области снизится с 60% в 2009 году до национального среднего уровня к 2020 году. Интенсивность среднесуточного грузового движения, пересекающего границу в Торугарте увеличится с 100 в 2010 году до 400 к 2020 году.</p>	<p>Экономические и социальные показатели, изданные Национальным Статическим Комитетом КР, экономические и социальные показатели, изданные Национальным Статическим Комитетом КР, данные Государственной Таможенной Службы.</p>	<p>Допущения Действующие двухсторонние и многосторонние соглашения с соседними странами остаются неизменными или укреплены. Другие участки автодороги Бишкек-Торугарт будут улучшены к 2015 году. Риски Тарифы, налоги и плата за использование дороги будут взиматься без достаточных оснований.</p>
<p>Результат Более быстрое перемещение людей и товаров от пункта отправки до пункта назначения по дорожному коридору между Нарыном и Торугартом.</p>	<p>Предполагаемое среднее время поездки между Нарыном и пропускном пунктом в Торугарте снизится с 6 часов в 2010 году до 4 часов к 2016 году. Количество транспортных компаний, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и грузов на участке автодороги Нарын-Торугарт увеличится с 2 в 2010 году минимум до 5 к 2016 году.</p>	<p>Исследования интенсивности трафика от пункта отправки до пункта назначения, проведенные МТиК.</p>	<p>Допущения Правила и законодательство поощряют предоставление транспортных услуг. Повышение квалификаций будет способствовать улучшению содержания дороги и других участков коридора. Риски Политические и общественные возражения против увеличения платы за использование дороги, взимаемой для получения больших средств на содержание дороги.</p>
<p>Результаты Последний 60-километровый участок дороги, Бишкек-Торугарт (km479-km539), будет отремонтирован, реабилитирован или реконструирован для того, чтобы он соответствовал национальным стандартам по строительству дорог III категории, в ходе строительства будут учитываться особые гидравлические характеристики охраны окружающей среды и сохранения структуры дорожной одежды.</p>	<p>Средний международный показатель ровности поверхности дороги будет снижен с 8.5 в 2010 году минимум до 4.0 к 2016 году. После завершения строительных работ показатели дорожной безопасности составят минимум 90%. Ежемесячный показатель соответствия с планом охраны окружающей среды не менее 90%</p>	<p>Отчеты о ходе выполнения работ подготовлены МТиК, меморандум миссии АБР по промежуточному обзору, отчеты о поездках на участок и отчет Заемщика о завершении проекта</p>	<p>Допущения Погодные условия, политические или социальные факторы не будут влиять на стоимость строительства и срок завершения.</p>
<p>Сводная информация по Проекту</p>	<p>Цели Выполнения/Индикаторы</p>	<p>Источники данных/Механизмы Отчетности</p>	<p>Допущения и Риски</p>

2. Повышение квалификации руководящего состава МТиК.	Количество проведенных тренингов для сотрудников и возможность участия в конференциях. Количество сотрудников, успешно закончивших тренинги. Количество проведенных презентаций персоналом на национальных и международных собраниях.	Отчеты о ходе выполнения работ подготовлены МТиК, меморандум миссии АБР по промежуточному обзору, отчеты о поездках на участок и отчет Заемщика о завершении проекта.	Допущения МТиК предоставит достаточное время сотрудникам для участия в семинарах и программах повышения квалификации.
Мероприятия, связанные с главными событиями		Вложения АБР: \$55.0 млн. долл. США	
1.0 Закупки завершены 31-декабря 2011 (Ответственный: МТиК)		Сумма Пункта (млн. долл. США)	
1.1 Запрос о предоставлении предложений по предоставлению консультационных услуг по технадзору за строительными работами издан 30-мая 2011 года.		Гражданские работы 45.0	
1.2 Предварительная квалификация Подрядчика по строительным работам завершена 15-августа 2011 года.		Консультационные услуги по технадзору 3.6	
1.3 Тендерные документы выданы 30-августа 2011 года.		Консультационные услуги по управлению проектом 1.8	
1.4 Контракт на Консультационные услуги был присужден 15-октября 2011 года. Контракт на Строительные Работы был присужден 31-декабря 2011 года.		Тренинги и Семинары 0.8	
2.0 Отчеты о Завершении Проекта будут завершены 30-апреля 2016 года.(Ответственные: МТиКиАБР)		Непредвиденные расходы 2.8	
2.1 МТиК завершит отчет о завершении проекта к 30-октября 2015.		Правительство \$15.0 млн. долл. США	
2.2 АБР завершит отчет о завершении проекта к 1-декабря 2016		Сумма Пункта (\$ million) Гражданские работы 10.0 Консультационные услуги по технадзору 0.4 Консультационные услуги на управление проектом 0.2 Тренинги и Семинары 0.2 Непредвиденные расходы 4.2	

АБР = Азиатский Банк Развития, км = километр, МТиК = Министерство транспорта и коммуникаций, КНР = Китайская Народная Республика.

III: Статус Воздействия и Результата Проекта

Описание
Состояния дорожной сети КР и ее управления заметно улучшились в период с 2005 по 2010. Тем не менее, некоторые разрушенные дорожные сети и методы управления должны быть улучшены для ускорения развития региональной торговли и экономического роста. Реализация проекта «Транспортный коридор ЦАРЭС-1 (автодорога Бишкек-Торугарт) проект 3» в соответствии со Стратегией Азиатского Банка Развития до 2020, будет содействовать Правительству КР в достижении поставленных целей. Воздействие проекта остается актуальным и неизменным.

Описание		
<p>Последний 60-километровый участок дороги Бишкек-Торугарт (km 479-km 539), будет отремонтирован, реабилитирован или реконструирован, для того, чтобы он соответствовал национальным стандартам по строительству дорог III категории. В ходе строительства будут учитываться особые характеристики окружающей среды и будут приняты особые меры по охране окружающей среды и сохранению структуры дорожной одежды¹; помимо этого будут проводиться работы по повышению квалификаций сотрудников МТиК и других государственных агентств.</p> <p>Развитие торговой деятельности в Нарынской области; и более быстрое перемещение людей и товаров от пункта отправки до пункта назначения по дорожному коридору между Нарыном и Торугартом.</p> <p>Результат Проекта остается актуальным и неизменным.</p>		
Цели выполнения/Индикаторы	Рейтинг (HS,S,PS,U)	Прогресс/Статус
1. Увеличится объем региональной торговли, в частности между КР и КНР	S	Объем региональной торговли увеличен. количество грузовиков в Торугарте увеличилось до 113.
2. К 2020: интенсивность среднесуточного грузового движения, пересекающего границу в Торугарте увеличится с 100 в 2010 году до 400.	S	113 тяжелых грузовиков в отчете о подсчете интенсивности движения транспортного потока.
3. К 2020: увеличится количество зарегистрированных предприятий в Нарынской области с 250 в 2010 году минимум до 350.	S	Согласно данным Нацстаткома в 2011 году в Нарынской области было зарегистрировано 108 предприятий, без учета новых открывшихся предприятий в 2012 и 2013 годах.
4. Более быстрое перемещение людей и товаров от пункта отправки до пункта назначения по дорожному коридору между Нарыном и Торугартом.	S	В 2010 AADT (Годовой среднесуточный поток транспорта) составил 384, а в 2013 году 968.
5. К 2016: сократится время поездки между Нарыном и КПП в Торугарте с 6 часов в 2010 году до 4 часов.	S	Выполнено. Время поездки между Нарыном и Торугартом меньше 4 часов.
6. Увеличится количество компаний, оказывающих услуги по перевозке грузов на участке автодороги Бишкек-Торугарт с 2 в 2010 году минимум до 5.	S	Выполнено. На сегодняшний день работает свыше 5 компаний.
7. Последний 60-километровый участок дороги, Бишкек-Торугарт (km479-km539), будет отремонтирован, реабилитирован или реконструирован для того, чтобы он соответствовал национальным стандартам по строительству дорог III категории, в ходе строительства будут учитываться особые гидравлические характеристики для защиты окружающей среды и сохранения структуры дорожной одежды.	S	Выполняется.

¹Минимальнаяширинадорожнойодежды-7.5 метров, обочины -2.0 - 2.5 m, проектная скорость: 40км/ч-80км/ч, и толщина покрытия-11 см (6 стслой основания и 5 стслой износа).

8. К 2016: Средний международный показатель ровности поверхности дороги снизится с 8.5 в 2010 году менее чем на 4.0.	S	Данные будут представлены в 2016 году.
9. После завершения строительных работ показатели дорожной безопасности сократятся минимум до 90%	S	Будет обновлен после завершения проекта.
10. Ежемесячный показатель соответствия с планом охраны окружающей среды составит не менее 90%	S	Выполняется.
11. Повышение квалификации руководящих кадров МТиК и других государственных агентств.		Выполняется
12. Проведение тренингов и возможность участия в конференциях минимум для 25 сотрудников.		Выполняется
13. Будут проведены минимум 10 официальных презентаций персоналом на местных и международных собраниях		Выполняется
14. Минимум 15 сотрудников успешно завершат курсы и тренинги.		Выполняется

Ключевые допущения/риски	Рейтинг (HS,S,PS,U)	Оценка текущего статуса
Допущения:		
1. Политическая стабильность и устойчивое макроэкономическое выполнение в Кыргызской Республике.	S	Политическая ситуация стабильная, Макроэкономические показатели растущие.
2. Продолжительный вклад правительства КР в развитие регионального сотрудничества.	S	Правительство остаётся приверженным к региональному сотрудничеству.
3. Продолжительная внешняя помощь в дорожный подсектор в Кыргызской Республике.	S	Оказание внешней помощи дорожному подсектору будет продолжаться.
4. Выполнены текущие улучшения части Коридора, как было запланировано; Содержание Коридора выполняется надлежащим образом, и улучшен контроль пересечения границы	S	Работы по улучшению и содержанию коридора будут проводиться согласно плану.
5. Приверженность Правительств КР и Таджикистана к завершению работ по улучшению связующих региональных дорожных коридоров.	S	Приверженность сохранится.
6. Нет ухудшения в доступности и качестве среднего образования в зоне воздействия проекта.	S	На данный момент не предвидится никакого ухудшения.
7. Нет ухудшения в доступности и качестве медицинского обслуживания в зоне воздействия проекта.	S	На данный момент не предвидится никакого ухудшения.

Риски:	Уменьшены (да/нет)	
1. Прогноз по международному генерированному движению транспорта может и не претвориться в реальность, если не подтвердятся вышеуказанные допущения.	Да	Если Кыргызстан присоединится к Таможенному Союзу, тогда товарооборот с Китаем может снизиться.

Проблемы, связанные с воздействием и результатом

Описание	Принятые/предложенные меры
Главным вопросом остается разработка карьеров между км501-км539. Данный вопрос влияет на проектные затраты и реализацию проекта.	Предложенные меры включают мероприятия по снижению отрицательного воздействия и улучшению биоразнообразия в бассейне озера Чатыр-Кол.

ХОД РАБОТ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Результаты проекта		
Описание	Индикаторы /Цели	Статус
1. Последний 60-километровый участок дороги, Бишкек-Торугарт (km479-km539), будет отремонтирован, реабилитирован или реконструирован для того, чтобы он соответствовал национальным стандартам по строительству дорог III категории, в ходе строительства будут учитываться особые характеристики охраны окружающей среды, и будут приняты меры по охране окружающей среды, сохранению структуры дорожной одежды и сокращению количества ДТП	60-километровый участок основного регионального коридора будет реконструирован к 2015.	Заключен контракт с Консультантом и выполняет свои обязательства надлежащим образом. Заключен Контракт на Строительные работы с Подрядчиком (China Road and Bridge Corporation). Подрядчик приступил к строительству лагеря в мае 2013 года и завершил устройство сабгрейда с км479 по км502.
2. Оказание консультационных услуг по технадзору за строительством, управлению проектом и повышению квалификации руководящих кадров МТиК и других государственных агентств, которые отвечают за долгосрочное устойчивое развитие дорожной сети.		Выполняется

Ключевые затраты по проекту

(Категории кредита из LFIS/Логической Основы)	Примечания
1. Гражданские работы: \$45.0 млн. долл. США	Подрядчик – Китайская корпорация по строительству дорог и мостов. Контракт был подписан 21 августа 2012г, а Приказ о начале работ выдан 1-ноября 2012г. Часть выплат АБР была получена Подрядчиком.
2. Консультационные услуги: \$3.6 млн. долл. США	Контракт на Консультационные услуги по технадзору за строительными работами и охране окружающей среды был присужден 17-мая 2012, персонал мобилизован.
3. Консультационные услуги по управлению проектом 1.8млн. долл. США	
4. Тренинги и семинары 0.8 млн. долл. США.	Изменений нет.
5. Нераспределенная часть 2.8 млн.долл. США.	
6. Правительство: \$15.0 млн. долл. США (а). Гражданские работы 10.0 (б). Консультационные услуги по технадзору 0.4 (с). Консультационные услуги по управлению проектом 0.2 (d). Тренинги и семинары 0.2 (е). Нераспределенная часть 4.2.	Изменений нет.
Ключевые предположения/Риски (Затраты-	

Результаты)	
1. Своевременное обеспечение партнерского финансирования и выполнение обязательств по финансированию содержания дорог	Государство выделяет достаточно средств для содержания дорог. Содержание дороги Бишкек-Нарын-Торугарт осуществляется МТИК КР через Управление автодорог «Бишкек-Нарын-Торугарт».
2. Поддержка от местных органов и сообществ	Были проведены встречи с представителями местных органов власти. Со стороны местных органов власти оказываются поддержки. Продолжается сотрудничество
3. Превышение расходов ввиду непредвиденного роста цен на материалы и сырье.	Проблемы относительно использования карьеров.

Ход реализации проекта

Критерий Оценки	Рейтинг (HS,S,PS,U)	Примечания
1. Реализация проекта	S	По графику. 20,30%
2. Изменение в объеме работ по проекту	S	На данный момент нет
3. Изменение в мерах реализации	S	На данный момент нет
4. Затраты по проекту	HS	На данный момент нет. Тем не менее, в проект были внесены изменения для предотвращения трещин, появившихся в результате морозного пучения, которые появились на проектных дорогах БНТ1 и БНТ2. В дополнение к этому, использование карьеров с км501 по км539 также повлияет на проектные затраты.
5.Партнерское финансирование/Софинансирование	PS	
6. Главные обязательства	S	Выполнено
7. Аудит проектных счетов и Общие финансовые отчеты	S	На данный момент нет
Общая оценка	S	

HS=очень успешный, S=успешный, PS=частично успешный, U=неудовлетворительный

Изменения в проекте

В проект были внесены изменения для предотвращения трещин, появившихся в результате морозного пучения, которые появились на проектных дорогах БНТ1 и БНТ2.

Недавние события

Строительный сезон 2013 завершился в конце октября 2013 г.

Проблемы в реализации проекта

Описание	Принятые/Предложенные меры
Проблемы относительно использования карьеров	Смотрите комментарии выше.

VI Статус Выполнения Основных Кредитных Обязательств

Обязательства, характерные для проекта	Срок Исполнения	Статус
1. Правительство предоставить встречное финансирование для проекта, в случае необходимости, для того чтобы предотвратить задержки и увеличение расходов.	Периодически	
2. МТиК обеспечит, что требования к оценке воздействия на окружающую среду, и в частности план охраны окружающей среды все время соблюдаются во время, даже после реализации проекта.	Периодически	Выполняется.
3. Правительство потребует от МТиК, чтобы МТиК ввел ограничение веса для большегрузного транспорта на всех дорогах страны в соответствии с проектной осевой нагрузкой.	1-января 2013	Указ об «Ограничении веса» вступил в силу и действует с 1-января 2012 года.
4. Правительство пересмотрит выдачу разрешений на транспорт и пошлину за использование дороги, исходя из веса и габарита транспорта, и введет другие пошлины для иностранного транспорта, въезжающего в страну или следующего транзитом через страну.	1-января 2013	Нет замечаний.

Обязательства, характерные для проекта	Срок испол нения	Дата исполнения	Задержк и (мес.)	Статус выполнения	Оценка (S,PS,U)	Замечания/проблемные вопросы
Сектор S						
<p>Заемщик должен</p> <p>(i) открыть или инициировать открытие отдельного счета для Проекта;</p> <p>(ii) убедиться, что такие счета и соответствующая финансовая отчетность проходят ежегодную аудиторскую проверку на соответствие соответствующим принципам аудита, которая осуществляется независимыми аудиторами, чья квалификация и круг полномочий отвечают требованиям АБР;</p> <p>(iii) представлять отчеты в АБР по мере готовности, но в любом случае не позднее чем через 6 месяцев с момента окончания каждого фискального года, заверенные копии таких счетов и финансовой отчетности, а также аудиторского отчета (включая аудиторское мнение по использованию средств Займа и выполнению финансовых обязательств настоящего Соглашения о финансировании, а также по использованию специальных счетов и расходной ведомости), на английском языке;</p> <p>и (iv) представлять в АБР другую подобную информацию о таких счетах и финансовой отчетности и соответствующем аудите, по обоснованному запросу, который периодически может делать АБР.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется S</p>						Нет замечаний.

<p>Заемщик должен позволить АБР, по запросу АБР, периодически обсуждать финансовую отчетность Проекта и финансовую деятельность Заемщика, относящуюся к Проекту, с аудиторами, назначенными Заемщиком в соответствии с подпунктом (а), а также должен уполномочить и привлечь любого из представителей таких аудиторов к участию в обсуждении, по запросу АБР, с учетом того, что такое обсуждение будет проходить только в присутствии уполномоченного представителя Заемщика, если иное не согласовано с Заемщиком.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется -</p>	Нет замечаний
---	---------------

<p>Заемщик должен обеспечить, что проект реализуется согласно плану, указанному в Меморандуме об администрировании проекта. Любое последующее изменение, внесенное в Меморандум об администрировании проекта, вступает в силу только после одобрения такого изменения Заемщиком и АБР. В случае любого расхождения в Меморандуме об администрировании проекта и в данном Кредитном Соглашении положения данного Кредитного Соглашения будут иметь преимущества.</p>	Нет замечаний
---	---------------

<p>Охрана Окружающей среды S</p> <p>Человеческие и Финансовые Ресурсы для выполнения требований Безопасности</p> <p>Правительство предоставит достаточные человеческие и финансовые ресурсы для успешной реализации плана охраны окружающей среды. Правительство должно обеспечить, что разработка, проектирование, строительство, реализация, управление и завершение проекта и проектных сооружений соответствуют</p> <p>(а) всем применимым законам и положениям Заемщика относительно охраны окружающей среды, обеспечения здоровья и безопасности;</p> <p>б) Экологическим защитным мерам; и</p> <p>(с) всем мерам и требованиям, указанным в оценке воздействия на окружающую среду и плане охраны окружающей среды, и любым корректирующим и превентивным мерам, указанным в отчете о Мониторинге Безопасности.</p> <p style="text-align: right;">Выполняется S</p>	<p>Выполнено.</p>
<p>Социальные Гарантии S</p> <p>Переселение Правительство обеспечит, что в результате реализации проекта ни один местный житель не пострадает от вынужденного переселения. В случае возникновения вынужденного переселения в результате реализации проекта, Правительство должно принять необходимые меры для обеспечения того, что проект реализуется в соответствии с действующим законам и положениям Правительства и принципами и требованиями, указанными в приложениях 2, 3 и 4 главы VSPS.</p> <p style="text-align: right;">Выполняется S</p>	<p>Проект плана переселения одобрен АБР.</p>
<p>Отчетность Предоставить Отчет о мониторинге Безопасности в АБР раз в полгода в период строительства и раз в год во время реализации проекта, а также предоставить соответствующую информацию людям, попавшим под воздействие проекта сразу после подачи.</p> <p style="text-align: right;">Выполняется S</p>	<p>Проектный вариант полугодового отчета о мониторинге будет представлен в ноябре.</p>
<p>Охрана окружающей среды/Социальные вопросы Риск в случае возникновения любых непредвиденных экологических и/или социальных рисков и воздействий во время строительства, реализации проекта, непредусмотренных в ОВОС и ПООС немедленно информировать АБР о возникновении таких рисков или воздействий с подробным описанием проблемы и предложить меры по разрешению проблем.</p> <p style="text-align: right;">Выполняется S</p>	<p>Выполнено.</p>
<p>Мониторинг Проекта начиная с середины первого строительного сезона привлекать квалифицированных и опытных иностранных экспертов или квалифицированные НПО согласно процессу отбора и техническим заданиям, приемлемым АБР, для проверки информации, получаемой в процессе мониторинга проекта, а также содействия проведению мер по проверке информации такими иностранными экспертами</p> <p style="text-align: right;">Выполняется S</p>	<p>Нет замечаний.</p>
<p>Местная Рабочая Сила Заемщик должен обеспечить, что специальные положения включены в тендерные документы, для обеспечения того, что Подрядчики:</p> <p>(а) выполняют основные трудовые нормы, соблюдают применимые законы и положения Заемщика и соблюдают правила безопасности на рабочих местах;</p> <p>(б) не делают различия в оплате труда между мужчинами и женщинами за труд равной ценности;</p> <p>(с) не используют детский труд в строительстве и деятельности по содержанию дорог; (d) исключают принудительный или рабский труд;</p> <p>(е) исключают дискриминацию при приеме на работу;</p> <p>(f) предусматривают свободу объединений;</p> <p>(g) насколько это возможно, увеличить количество местных рабочих для привлечения их в строительные работы, при условии, что местные отвечают требованиям, необходимым для эффективного выполнения работы; и</p> <p>(h) распространять информацию о заболеваниях, передающихся половым</p>	<p>Выполнено.</p>

<p>путем, включая ВИЧ/СПИД среди рабочих Подрядчика, задействованных в Проекте и представителей местных сообществ, живущих в районе тяготения проекта.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется S</p>	
<p>Незаконная торговля. Правительство предпримет соответствующие меры по обнаружению и предотвращению торговли людьми, диких животных, исчезающих видов, и незаконных веществ на автодороге Бишкек-Торугарт..</p> <p style="text-align: center;">Выполняется S</p>	Выполнено.
<p>Финансирование</p> <p style="text-align: center;">S</p>	
<p>2. Встречное Финансирование неограничивая большую часть раздела 6.06 Положений по Кредиту, Заемщик должен обеспечить, что все средства и ресурсы, необходимые для реализации проекта своевременно распределены и предоставлены в соответствии с согласованным планом финансирования Проекта.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется HS</p>	Нет замечаний.
<p>Счет с обязательным сальдо и отчеты о расходах (а) если иное не согласовано с АБР, Заемщик должен немедленно открыть счет с обязательным сальдо в коммерческом банке, приемлемым АБР, после вступления в силу Кредитного соглашения. Счет с обязательным сальдо необходимо открыть, управлять, пополнять и закрыть в соответствии с Руководством по выплате займов, и подробные действия должны быть выполнены между Заемщиком и АБР. Счет с обязательным сальдо необходимо использовать только для достижения целей проекта. Валютой счета с обязательным сальдо будет доллар. Потолок счета с обязательным сальдо не должен превышать наименьшую сумму (i) предполагаемых расходов, финансируемых со счета с обязательным сальдо в первые 6 месяцев реализации проекта, или (ii) эквивалентную 10% Суммы Кредита. (b) Отчеты о затратах можно будет использовать для возмещения соответствующих затрат и ликвидации авансов, включенных в счет с обязательным сальдо в соответствии с Руководством по Выплате кредита и подробные действия должны быть достигнуты между Заемщиком и АБР. Любые выплаты, подлежащие выплате или ликвидации согласно отчету о затратах не должны превышать эквивалентную сумму в 50,000 долларов.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется S</p>	Нет замечаний.
Выполняется S	
Другие	S
Привлечение Консультантов	Выполнено. Консультанты по надзору за строительством были привлечены к работам в мае 2012.
Выполнено HS	
МТИК будет вести отдельные счета для Проекта; будет предоставлять квартальные и годовые отчеты о ходе работ по реализации проекта.	Выполняется.
Выполняется S	
<p>Мониторинг и оценка. Правительство обеспечит то, что ИА при помощи международных консультантов будут проводить мониторинг и оценку воздействия проекта таким образом, чтобы объекты проекта управлялись эффективно и максимально увеличивался экономический эффект. ИА соберут данные, согласованные с АБР в начале реабилитации, при завершении проекта, 1 год спустя после завершения проекта и 3 года спустя после завершения проекта.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется S</p>	Выполнено.

<p>АБР и Правительство КР проведут два промежуточных обзора данного Проекта: один в отношении компонентов дорожной инфраструктуры. Обзоры сосредоточатся на рассмотрении результатов проекта и основных мероприятий, в частности, тех, что касаются институционального, административного, организационного, технического, экологического, переселенческого и социального аспектов. Также будут оцениваться экономическая жизнеспособность Проекта и другие соответствующие аспекты, которые могут оказать воздействие на выполнение проекта. Обзоры исследуют успехи в реализации политики реформ и соблюдение гарантий, определенных в соглашения о финансировании и кредитных соглашениях.</p> <p style="text-align: center;">Выполняется -</p>	<p>Выполняется.</p>
---	---------------------

Полная Оценка	S	
----------------------	----------	--

Проблемы /Замечания/Вопросы, связанные с обязательствами

На данный момент не предвидится никаких проблем.

V: ЕЖЕГОДНОЕ СОЦИАЛЬНО ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ЗА 2013

1. На Таблице 1 показаны все села в РТП (район тяготения проекта) с км 365 по км 479, включая два села на участке с км 365 по км 400, Ат-Башы (км 387) и Ак-Жар (км 398), которые находятся в пределах 5 км от проектной трассы. Только эти два села расположены вдоль проектной дороги. На участке с км 439 по км 479 нет сел. Другие села все находятся на Проекте 1. На Проекте 3 сел нет.

Таблица 1: Расположение сел вдоль трассы, км 365 по км 479

№	Села	Трасса	От трассы
1	Ат-Башы	387	5 км на юг
2	Ача-Кайынды	387	9 км на юг
3	Терек-Суу	387	14 км на юг
4	Баш-Кайынды	387	18 км на юг
5	Большевик	387	21 км на юг
6	1-май	387	32 км на юг
7	Талды-Суу	387	41 км на юг
8	Озгоруш	387	53 км на юг
9	Бирлик	387	17 км на юг
10	Ак-Мойун	387	27 км на юг
11	Ак-Муз	387	36 км на юг
12	Ак-Жар	396	2 км на юг
13	Дыйкан	406	1.5 км на юг
14	Кара-Суу	409	вдоль дороги
15	Ак-Талаа (Калинин)	411	5 км на юг
16	Жаны-Куч	411	8 км на юг
17	Кара-Булун	418	вдоль дороги
18	Кызыл-Туу	421	2 км на юг
19	Казыбек	421	5 км на юг

Источник: Районный ДЭП № 957

2. В Таблице 2 приведены данные по населению в Ат-Башыном районе включая 2 села, Ат-Башы и Ак-Жар, на участках дороги Проекта 2. Отмечаем, что демографические данные за 2012 год, и они обновляются каждые 2 года в соответствии с Ат-Башыным районным Департаментом Статистики.

3. Насчитывается примерно 54,400 человек в 13,250 домашних хозяйствах (4.2 человек на домохозяйства). Ат-Башы с населением примерно 12,000 человек является самым большим селом и является административным центром по району. Относительно национальностей, почти все жители являются кыргызской национальности (99.6 процента) и примерно 237 человек представители других национальностей проживающих в Ат-Башы и 11 в Талды Суу. Согласно таблице, 0.98 мужчин на 1 женщину. В Кыргызстане, мужчины обычно уезжают в другие районы в поисках заработка и отправляют деньги домой для содержания своих семей.

Таблица 2: Статистика населения Ат-Башынского района, 2012 г.

Айыл Окмоту	Село	Население	Дом. Хоз-ва	Средний размер семьи	Мужчин	Женщин	муж/жен	Национальность (%)
Ат-Башы	Ат-Башы	11 861	2 985	3,9	5 845	6 016	0,97	98% Кыргызы, 2% другие (узбеки, уйгуры, татары, казахи, украинцы, русские,
Ак-Жар	Ак-Жар	4 733	1 195	4,0	2 345	2 388	0,98	100% Кыргызы
Кара-Суу	Кара-Суу	4 696	1 049	4,5	2 310	2 386	0,97	100% Кыргызы
	Дыйкан	779	206	3,8	372	407	0,91	100% Кыргызы
Кара-Койун	Кара-Булун	1 222	344	3,6	595	627	0,95	100% Кыргызы
	Кызыл-Туу	1 505	458	3,3	743	762	0,98	100% Кыргызы
Казыбек	Жаны-Куч	1 602	240	6,7	744	858	0,87	100% Кыргызы
	Казыбек	4 217	925	4,6	2 074	2 143	0,97	100% Кыргызы
Ак-Талаа	Калинин	3 237	763	4,2	1 650	1 587	1,04	100% Кыргызы
	Терек-Суу	1 884	427	4,4	953	931	1,02	100% Кыргызы
Ак-Моюн	Бирлик	1 300	334	4,0	695	605	1,15	100% Кыргызы
	Ак-Моюн	2 187	567	3,9	1 078	1 109	0,97	100% Кыргызы
Ак-Муз	Ак-Муз	2 955	770	3,8	1 463	1 492	0,98	100% Кыргызы
Ача-Кайынды	Ача-Кайынды	3 963	937	4,2	2 033	1 930	1,05	100% Кыргызы
Баш-Кайынды	Большевик	949	246	3,9	455	494	0,92	100% Кыргызы
	Баш-Кайынды	4 286	1 064	4,0	2 096	2 190	0,96	100% Кыргызы
Талды-Суу	Озгоруш	713	165	4,3	366	347	1,05	100% Кыргызы
	Талды-Суу	1 383	350	4,0	696	687	1,01	99,2% Кыргызы, 0,8%
	1-Мая	939	225	4,0	439	500	0,88	100% Кыргызы
Всего:		54 411	13 250	4,2	26 952	27 459	0,98	

Источник: Ат-Башинское районное отделение государственной статистики, Айыл окмоту, 2013

4. В таблице 3 показан уровень бедности 63.1% по Ат-Башынскому району на январь 2013 год, наблюдается рост уровня бедности по сравнению с 2012 годом. Согласно таблице видно что уровень бедности намного выше среднего общенационального показателя примерно на 36.8% за 2011г.

Таблица 3: Малообеспеченные семьи Ат-Башинского района, на 1 января 2013 г.

№	Название Айыл-Окмоту	Кол-во семей	Население	Количество семей с доходами (сом/человек/месяц)				% Бедных семей
				0-580	581-1344	1345-2154	Всего 0-2154	
Нарынская область								
Ат-Башинский район								
1	Ат-Башы	2 745	10 383	374	690	419	1 483	54,0
2	Ак-Жар	1 175	5 178	173	310	205	688	58,6
3	Кара-Суу	1 384	6 144	265	404	307	976	70,5
4	Кара-Коюн	882	3 667	320	149	105	574	65,1
5	Казыбек	1 123	5 047	215	227	278	720	64,1
6	Ак-Талаа	1 175	5 179	290	198	147	635	54,0
7	Ак-Моюн	889	2 334	140	226	252	618	69,5
8	Ак-Муз	820	3 750	167	195	183	545	66,5
9	Ача-Кайынды	908	3 916	166	358	87	611	67,3
10	Баш-Кайынды	1 040	4 259	318	260	212	790	76,0
11	Талды-Суу	843	2 929	264	208	75	547	64,9
	Всего:	12 984	52 786	2 692	3 225	2 270	8 187	63

Примечание: Только семьи с доходом до 580 сомов в месяц на человека, имеющие детей, получают пособия по малообеспеченности.

Источник: Министерство социального развития КР, Департамент социального обеспечения, 2013

5. Сельскохозяйственные угодья, используемые в сельском хозяйстве, показаны в Таблице 4. В Таблице 5 приведены данные по домашнему скоту, с преобладающим количеством баранов и коз. В Таблице 6 приведены данные по сельскохозяйственной продукции по селам в этом районе.

Айыл Окмоту	Засеяно					Леса	Пастбище	Неиспол.земли	ФПСЗ (общая площадь)
	Пшеница	Ячмень	Картофель	Овощи	Многолетние травы				
Ат-Башы	5	75	65	5	927	96	4 948	214	287
Ак-Жар	53	500	40	4	2 111		85 744	385	597
Кара-Суу	14	228	155	5	2 532		77 850	357	585
Кара-Койун	6	170	160	4	2 036		70 595	654	468
Казыбек		44	120	5	2 656		77 854	519	331
Ак-Талаа	25	213	185	6	2 511		97 604	406	376
Ак-Моюн	12	214	72	6	2 573		59 947	1 241	943
Ак-Муз		370	125	5	3 605		54 099	880	920
Ача-Кайынды	5	110	180	5	2 048		63 765	107	198
Баш-Кайынды		48	185	6	1 837		64 198	509	360
Талды-Суу		151	112	4	2 495		41 831	143	287
Всего	120	2 123	1 399	55	25 331	96	698 435	5 415	5 352

Примечание: ФПС (Фонд перераспределения сельхозземель) - государственный резервный фонд сельхозземель.

Источник: Ат-Башинский районный госрегистр; Департамент пастбищ; Районное отделение государственной статистики, 2013.

Таблица 5: Поголовье скота, 2012 (кол)

Айыл Окмоту	Село	Яки	Овцы	Козы	Лошади	Верблюды	КРС	Дом.птица
Ат-Башы	Ат-Башы	402	15 232	3 598	2 049	-	3 247	2 471
Ак-Жар	Ак-Жар	507	20 050	4 900	2 518	8	2 671	2 864
Кара-Суу	Кара-Суу	1 080	24 171	4 315	1 893	-	1 776	1 113
	Дыйкан	39	1 355	351	158	12	257	171
Кара-Койун	Кара-Булун	374	7 351	1 771	758		834	250
	Кызыл-Туу	452	11 139	2 063	1 023	-	1 017	342
Казыбек	Жаны-Куч	7	1 762	811	189	-	413	296
	Казыбек	928	14 015	5 329	2 277	-	2 767	300
Ак-Талаа	Калинин	961	9 048	3 662	1 432	-	1 643	1 969
	Терек-Суу	77	6 962	1 729	518	-	917	426
Ак-Моюн	Бирлик	92	4 601	1 971	967		486	775
	Ак-Моюн	71	7 912	1 161	815	7	1 441	2 286
Ак-Муз	Ак-Муз	274	15 354	2 856	2 482	5	2 444	770
Ача-Кайынды	Ача-Кайынды	677	14 777	2 728	1 912		2 496	2 306
Баш-Кайынды	Большевик		1 849	439	293		311	292
	Баш-Кайынды	706	16 247	2 516	1 948		2 226	1 034
Талды-Суу	Озгоруш		2 865	1 186	558		653	399
	Талды-Суу	321	5 130	1 600	961	1	1 180	531
	1-Мая	36	3 686	1 469	661		682	833
Всего:		7 004	183 506	44 455	23 412	33	27 461	19 428

Источник: Ат-Башинское районное отделение государственной статистики, 2013.

Таблица 6: Сельхоз продукция по Айыл окмоту (тонны) за 2012 год

Айыл окмоту	Мясо	Молоко	Шерсть	Яйца (000)	Зерновые	Картофель	Корм для скота	Овощи
Ат-Башы	977	2646	49	157,3	115	930	2685	41
Ак-Жар	935	2060	45	166,7	872	571	7240	31
Кара-Суу	978	2401	64	82,1	367	2197	7797	41
Кара-Койун	842	1781	42	26,4	267	2257	6494	32
Казыбек	1025	2231	34	18,2	66	1726	7941	40
Ак-Талаа	906	2034	36	126,1	338	2697	7918	51
Ак-Мойун	650	1834	29	161,4	301	1017	8321	47
Ак-Муз	819	2045	35	38,6	566	1788	10637	38
Ача-Кайынды	815	2055	35	126,9	184	2656	6629	42
Баш-Кайынды	911	2344	43	77,4	86	2710	5867	53
Талды-Суу	765	2176	26	82,3	203	1628	7103	31
Всего:	9 623	23 607	438	1 063,4	3 365	20 177	78 632	447

Источник: Ат-Башинское районное отделение государственной статистики, 2013

6. В Таблице 7 приведены данные по ключевым социальным услугам, а в таблице 8 приведены данные по уровню образования местных жителей, проживающих вдоль трассы. Как видно из таблицы, имеется сфера услуг и она хорошо используется, согласно отчетам. Однако, при наличии больницы в Ат-Башы, которая обслуживает весь район, общее медицинское обслуживание и высшее образование (например, университеты и техникумы) доступны только в г.Бишкек и других местах за пределами РТП. Наблюдался рост примерно в 200 детей, посещающих детские сады с 2011 по 2012.

7. Как видно из таблицы 8, в РТП (район тяготения проекта) есть 21 школа и соотношение учеников к учителям составляет 10.2. Во всех селах есть начальные школы, в селах, где нет средних школ и медицинских учреждений, ученикам и жителям приходится ездить в соседние села расположенные вдоль трассы. Общий коэффициент посещаемости составляет 93 %.

Таблица 7: Социальные услуги, 2012										
Айыл-Окмоту	Села	Детские сады			Услуги здравоохранения					
		Кол-во	Дети	Воспита тели	ФАП (пункты первой мед. помощи)	ГСВ (Группы сем-ых врачей)	Больницы			
							Кол-во	Койки	Врачи	Мед.сест ры
Ат-Башы	Ат-Башы	3	360	15	-	1	1	120	38	144
Ак-Жар	Ак-Жар	1	50	2	-	1	-	-	1	6
Кара-Суу	Кара-Суу	1	50	2	-	1	-	-	1	9
	Дыйкан	1	30	1	1	-	-	-	-	1
Кара-Койун	Кара-Булун	1	60	2	1	-	-	-	-	2
	Кызыл-Туу	1	35	1	-	1	-	-	1	5
Казыбек	Жаны-Куч	1	35	1	1	-	-	-	-	2
	Казыбек	1	128	4	-	1	-	-	2	7
Ак-Талаа	Калинин	1	30	2	-	1	-	-	1	9
	Терек-Суу	1	30	1	1	-	-	-	-	3
Ак-Моюн	Бирлик	1	50	2	1	-	-	-	-	2
	Ак-Моюн	1	50	2	1	-	-	-	-	2
Ак-Муз	Ак-Муз	1	90	3	-	1	1	10	2	8
Ача-Кайынды	Ача-Кайынды	1	110	4	1	-	-	-	-	3
Баш-Кайынды	Большевик	1	60	2	1	-	-	-	-	2
	Баш-Кайынды	1	100	3	1	-	-	-	-	4
Талды-Суу	Озгоруш	1	25	1	1	-	-	-	-	2
	Талды-Суу	1	54	2	-	1	-	-	1	5
	1-Мая	1	30	1	1	-	-	-	-	2
Всего		21	1377	51	11	8	2	130	47	218

Источник: Центр семейной медицины; Районная территориальная больница, 2013

Таблица 8: Образование, 2012								
Айыл Окмоту	Село	Школы (кол-во)	Учеников всего			Учителя	Ученики/ Учителя	Посещаемость %
			1-4 кл.	5-9 кл.	10-11 кл.			
Ат-Башы	Ат-Башы	3	1434	1447	359	207	15,7	92%
Ак-Жар	Ак-Жар	1	196	269	84	61	9,0	95%
Кара-Суу	Кара-Суу	1	60	394	103	75	7,4	92%
	Дыйкан	1	317	78	25	22	19,0	93%
Кара-Койун	Кара-Булун	1	138	139	33	32	9,7	92%
	Кызыл-Туу	1	146	205	43	47	8,4	93%
Казыбек	Жаны-Куч	1	80	85	27	25	7,7	90%
	Казыбек	1	317	331	98	72	10,4	91%
Ак-Талаа	Калинин	1	191	241	77	57	8,9	94%
	Терек-Суу	1	137	144	44	36	9,0	93%
Ак-Моюн	Бирлик	1	128	120	44	32	9,1	91%
	Ак-Моюн	1	162	166	52	51	7,5	92%
Ак-Муз	Ак-Муз	1	37	324	106	71	6,6	95%
Ача-Кайыңды	Ача-Кайыңды	1	362	347	114	76	10,8	95%
Баш-Кайыңды	Большевик	1	71	88	28	27	6,9	96%
	Баш-Кайыңды	1	327	359	106	83	9,5	92%
Талды-Суу	Озгоруш	1	60	62	12	23	5,8	95%
	Талды-Суу	1	109	143	35	30	9,6	93%
	1-Мая	1	66	97	30	28	6,9	92%
Всего:		21	4338	5039	1 420	1055	10,2	93%

Источник: Ат-Башынский район, Районный Отдел Образования, 2013.

8. Таблица 9 показывает коэффициенты заболеваемости жителей района. Уровень заболеваемости по некоторым заболеваниям увеличился, в то время как по другим уменьшился. Однако наблюдается тенденция увеличения по некоторым более серьезным истощающим болезням, такие как сердечнососудистые заболевания.

Таблица 9: Уровень заболеваемости в Ат-Башыном районе, 2008 - 2012 гг					
Болезни	2008	2009	2010	2011	2012
Болезни кожи	1 363	1 432	1172	1654	1391
Болезни крови	571	681	774	811	897
Болезни дыхательной путей	2 575	2 967	2909	2810	2222
Сердечнососудистые болезни	1 169	1 335	1365	1456	1641
Болезни пищеварения	941	870	909	807	8379 *
Болезни эндокринной системы	1 136	1 184	1228	1243	1237
Некоторые инфекционные и паразитические болезни	542	585	655	750	684
Глазные болезни	695	329	445	437	456
Опухоли (онкологические болезни)	228	245	268	242	257
Психические расстройства	345	365	372	398	419
Болезни нервной системы	201	215	217	216	320
Болезни уха, горла, носа	655	627	714	730	733
Опорно-двигательной системы	208	195	195	139	140
Болезни мочеполовой системы	917	859	981	1004	1061
Другие болезни	746	302	300	310	994

Источник: Ат-Башынский район, Центр Семейной Медицины, 2013.

*с 2012 года болезни пищеварения объединены с болезнями полости рта (стоматологическими).

9. До 2010 года, в Нарынской области зарегистрировано только 4 случая, в 2010 году количество зарегистрированных ВИЧ-инфицированных резко увеличилось до 6, в 2011 году количество случаев ВИЧ-инфицированных резко увеличилось до 25 случаев, (из которых 1 случай был зарегистрирован в Ат-Башынском районе, а сейчас в этом районе зарегистрировано 2 случая), а в 2012 году зарегистрировано 12 новых случаев, но ни одного случая в Ат-Башынском районе.

10. В период с 2011 по 2012 наблюдался рост случаев ВИЧ-инфицированных по всей республике, резкий рост случаев наблюдался в Ошской и Жалал-Абадской областях.

11. Очень важно, что Подрядчик хорошо осведомлен в вопросах и методах борьбы с ВИЧ/СПИД и разработал соответствующую программу. В дополнение к этому, местные органы здравоохранения в районах и области выполнили программу о повышении информированности и предупреждению, где применялись передовые методы работы.

12. Таблица 10 показывает дорожно-транспортные происшествия за 2008-2012гг (10 месяцев) по Ат-Башынскому району. Как видно из таблицы, общее количество транспортных происшествий относительно низкое. Однако, с ростом интенсивности движения вкпе с увеличением скорости движения, вероятность увеличения случаев ДТП вполне очевидна. Такой факт наблюдался в течение 2011 и 2012 гг. необходимо отметить, что с увеличением количества транспортных средств и скорости, растет и количество пострадавших в ДТП.

Таблица 10: Дорожно транспортные происшествия, 2008-2012

Год	Ат-Башынский район		
	ДТП	Погибло	Ранено
2008	9	7	13
2009	10	6	14
2010	5	3	29
2011	15	3	24
2012	22	8	32
Всего	61	27	112

Источник: Ат-Башынский ОБДД, 2013.

13. В таблице 11 приведены данные по официальным коммерческим предприятиям в РТП в 2012г. Как и предполагалось, более крупные села и административный центр, Ат-Башы, имеют более разнообразную торговую деятельность. Следует отметить, что количество магазинов/киосков увеличилось с 110 в 2010 году до 145 в 2011, а в 2012 году до 150. Такое положительное достижение является результатом улучшения коридора, и наблюдается на всех дорожных коридорах Кыргызстана, которые были реабилитированы или находятся в процессе реабилитации: открываются все больше предприятий, строятся или ремонтируются дома, и увеличиваются размеры доходов. Однако, причиной этого факта является резкий рост количества киоск/магазинов с 33 до 78 в Ат-Башы в 2012 году по сравнению с 2011 годом, а в других селах наблюдалось снижение количества киоск/магазинов.

Таблица 11: Количество официальных торговых точек, 2012

Айыл Окмоту	Село	Магазины/ Киоски	Кафе	Рынки	Гостиницы	Библиотеки	Кинотеатры/ Клубы	АЗС	Почта
Ат-Башы	Ат-Башы	78	6	4	2	4	1	4	1
Ак-Жар	Ак-Жар	7	-	-	-	2	1	1	1
Кара-Суу	Кара-Суу	4	-	-	-	2	1	1	1
	Дыйкан	3	-	-	-	1	1	-	1
Кара-Койун	Кара-Булун	2	-	-	-	2	1	-	1
	Кызыл-Туу	9	-	-	-	1	1	-	1
Казыбек	Жаны-Куч	2	1	-	-	-	-	-	1
	Казыбек	4	1	-	-	1	-	-	1
Ак-Талаа	Калинин	7	-	-	-	2	-	-	1
	Терек-Суу	1	-	-	-	1	-	-	1
Ак-Моюн	Бирлик	5	-	-	-	1	-	-	1
	Ак-Моюн	7	-	-	-	2	-	-	1
Ак-Муз	Ак-Муз	6	-	-	-	2	-	-	1
Ача-Кайыңды	Ача-Кайыңды	3	-	-	-	2	-	-	1
Баш-Кайыңды	Большевик	1	-	-	-	1	-	-	1
	Баш-Кайыңды	4	-	-	-	2	1	-	1
Талды-Суу	Озгоруш	1	-	-	-	1	-	-	1
	Талды-Суу	2	-	-	-	2	-	-	1
	1-Мая	4	-	-	-	1	-	-	1
Всего:		150	8	4	2	30	7	6	19

Источник: Ат-Башинское районное отделение государственной статистики, 2013

14. Всего было опрошено 30 домашних хозяйств, относительно ежегодного дохода в селах Ат-Башы и Ак-Жар. Результаты приведены в Таблицах 12 и 13. Средние показатели доходов в с.Ат-Башы выше на 27,6% чем в с.Ак-Жар. Ат-Башы является главным торговым и административным центром района, соответственно больше возможностей получения высоких доходов.

15. В Ат-Башы доходы увеличились на 41.7% в 2013 по сравнению с 2012 годом, что является неожиданностью. Главным образом, это обусловлено значительным увеличением заработной платы, которая компенсировала снижение коммерческой прибыли. Точно так же, доходы населения выросли на 30,4% в селе Ак Жар, опять же из-за значительного увеличения заработной платы. Несомненно, было создано больше рабочих мест, и это поспособствовало увеличению доходов.

Таблица 12: Среднемесячные и среднегодовые доходы домохозяйств села Ат-Баши

Вид дохода	Среднемесячный доход	Среднегодовой доход
Заработная плата	9936	119232
Пенсия	3556	42672
Пособие	200	2400
Продажа скота/мяса	605	7260
Продажа молока	216	2592
Продажа сена/корма	183	2196
Продажа сельхозпродукций (картофель и др)	586	7032
Сезонная работа (ремонт домов и зданий)	0	0
Торговля	1407	16884
Таксист-водитель	816	9792
Другое (укажите)	0	0
Доход в месяц/год	17368	208416
Количество членов семьи	4,6	

Примечание: опрошено 30 домохозяйств.

Таблица 13: Среднемесячные и среднегодовые доходы домохозяйств села Ак-Жар

Вид дохода	Среднемесячный доход	Среднегодовой доход
Заработная плата	7903	94836
Пенсия	3855	46260
Пособие	306	3672
Продажа скота/мяса	175	2100
Продажа молока	0	0
Продажа сена/корма	183	2196
Продажа сельхозпродукций (картофель и др)	193	2316
Сезонная работа (ремонт домов и зданий)	671	8052
Торговля	500	6000
Таксист-водитель	0	0
Доход в месяц/год	13615	163380
Количество членов семьи	5,4	

Примечание: опрошено 30 домохозяйств.

16. Сельское хозяйство является доминирующей отраслью экономики РТП (район тяготения проекта), с занятостью в государственном секторе в торговых организациях. Уровень бедности высок в этом районе. Отремонтированная дорога позволит снизить транспортные услуги, что принесет пользу району в целом.

17. Ат-Баши является торговым городом, из которого домашний скот вывозится в Нарын, Бишкек и другие города. Однако, исследование транспорт/пункт отправки и назначения проведенное в июле 2011 указывает, что только несколько водителей большегрузных международных грузовиков фактически останавливаются в РТП, вместо следования в большие города как Нарын перед продолжением пути в Бишкек и другие города. Другими словами, транзит транспорта предоставляет немного выгод РТП. Однако больше грузовиков останавливалось в кафе у дороги на км примерно 388 в 2013 чем в предыдущие годы

18. Первостепенной социальной проблемой в РТП является бедность, что говорит о необходимости увеличения возможностей заработка. Улучшением транспортной инфраструктуры, предполагается улучшение транспортных услуг – предоставление лучшего доступа на рынки и социальные услуги. В 2012 и 2013 годах наблюдался рост туризма по стране в целом, также в частности в Нарыне и в районе Таш-Рабат. Таш-Рабат является археологическим памятником 10 века, расположенный примерно в 15 км от км 450.

19. Иностранцы туристы путешествуют через Нарын и вдоль проектного коридора, чтобы посмотреть на культурную достопримечательность и природу, расположенные вдоль Шелкового пути. Многие туристы путешествуют на автобусе до Кашкара в Китае, где они пересаживаются на поезд или самолет.

20. Кыргызская Республика повышает свой туристический профиль, и пока он остается в основном «неизвестным» для альпинистов, велосипедистов, рыбаков и для тех, кто заинтересован в эко-туризме прибывают в больших количествах. Туристическая инфраструктура все еще крайне ограниченная, и прямые рейсы с ведущих рынков в Стамбул, России и Казахстана. Однако, потенциал туризма по стране значительный и требует большего внимания.

21. Пока туризм будет потенциальным, сельское хозяйство и в особенности производство скота остается ключевым сектором в ближайшем будущем. Ат-Башы является важным рыночным центром в регионе, откуда скот отправляется в Бишкек и другие части страны. Усовершенствованная дорога снизить транспортные расходы из-за уменьшения времени пути.

22. Таким образом, не прямой эффект дороги наряду с прямым воздействием с увеличением транспортных услуг и уменьшением времени поездок имеют благоприятное воздействие на увеличение возможностей заработка, что в свою очередь положительно влияет на уровень бедности в РТП. В дополнение, когда реабилитация внутреннего коридора будет завершена, выгоды будут распределены большому количеству населения включая в Бишкеке и за ее пределами. Вдоль коридора Бишкек-Торугарт проживает более 2 миллионов людей, и они все получают выгоды от улучшенной дороги т.к. он является основным узлом между Китаем и Кыргызской Республики.

23. На дорогу непосредственно воздействуют несколько аспектов. Во время строительства и перед укладкой асфальта, дорога становится крайне пыльной. К счастью, укладка дорожной одежды на Проектах 1 и 2 завершена.

24. С завершением реабилитации проектов 1 и 2, возникнет проблема из-за увеличения скорости и увеличения движения, что может привести к несчастным случаям с участием не только машин, но и пешеходов и скота. Потребуется большее количество инспекторов Дорожной Инспекции для контроля скорости движения. Дорожная Инспекция проводит презентации в школах о дорожной безопасности, и эти программы необходимо провести в школах района.

25. Существует также проблема перегруженных грузовиков, которые представляют опасность, как безопасности, так и угрозу разрушения дорожного полотна. Необходим более жесткий контроль в приграничном районе с Китаем для обеспечения внедрения этих ограничений.

26. Относительно гендерного равенства, реабилитированная дорога не должна иметь отрицательное воздействие на женщин и девушек. Как было замечено, улучшенная дорога предоставит улучшенный доступ на рынки товаров и услуг и от этого должны получить пользу все население. С увеличением экономической активности, будут

создаваться рабочие места и другие возможности заработка, для всего местного населения включая женщин.

27. Если будет развита добыча минеральных ресурсов, то будет создано еще больше рабочих мест. Необходимо отметить, что в октябре 2013 года лицензия на разведку угольного разреза в районе Торугарта была выдана одной компании.

28. В общем, эти рабочие места улучшат жилищные стандарты людей. В дополнение, улучшенный доступ к товарам и услугам должен в дальнейшем улучшаться.

29. Относительно национальных меньшинств, примерно 99% населения в РТП кыргызы. Остальные этнические группы (узбеки, татары, казахи, украинцы, русские и дунгане) интегрировали в соответствующие города и села. В Нарынской области не было никаких межэтнических столкновений, которые имели место в 2010 году на юге страны.

30. На основании вышеизложенного, нет необходимости в значительных мерах по снижению. Необходимо обратить внимание на мониторинг несчастных случаев с участием, как людей, так и скота и увеличить разъяснительные и профилактические работы ГАИ в школах.

31. Мониторинг социально-экономических условий, включая потенциальное воздействие использования земли и переселения будет продолжаться на протяжении всего строительного периода на проекте 3.

VI: Отчет о подсчете интенсивности движения транспортного потока

Исследования по подсчету интенсивности движения транспортного потока проводились на четырех участках проектной дороги в период с 7 сентября по 14 сентября 2013г. Подсчет интенсивности движения транспортного потока проводился на тех же участках, что и в 2011 году:

- Нарын (км 348 – главная дорога, ведущая в Нарын): 7 суточных (24 часа) расчета интенсивности движения.
- Ат-Баши (км 351- объездная дорога): 7 суточных (24 часа) расчета интенсивности движения.
- Мост (км 399): 7 суточных (24 часа) расчета интенсивности движения
- Село Кара-Булун (км 420): 7 суточных (24 часа) расчета интенсивности движения.

На таможенном посту (км478): данные по интенсивности движения транспортного потока были предоставлены сотрудниками поста. (все транспортные средства останавливаются и регистрируются).

Детальные ежечасные подсчеты предоставляются по запросу.

Таблица 1. Сводная Таблица

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Vehicle Type	Car	Light Bus/Van	Medium Bus	Large Bus	Light Truck Pick Up	Medium Truck 2-axle	Heavy Truck 3-axle	Truck trailer	Truck Semi-Trailer	Total
Location: Naryn										
Bishkek to Torugart	620	6	8	4	26	22	10	7	74	778
Torugart to Bishkek	565	7	8	4	24	21	11	5	54	701
both directions	1185	14	15	8	51	43	21	13	128	1478
Location: At-Bashy										
Bishkek to Torugart	342	52	23	3	18	9	6	6	58	516
Torugart to Bishkek	297	44	21	3	20	9	6	6	46	452
both directions	640	96	44	6	38	17	11	12	104	968
Location: km399 Bridge										
Bishkek to Torugart	271	9	6	2	19	3	21	7	56	394
Torugart to Bishkek	268	6	5	2	18	4	21	4	47	375
both directions	539	15	10	4	38	8	43	11	103	770
Location: Kara Bulun										
Bishkek to Torugart	145	9	7	2	18	1	4	5	57	248
Torugart to Bishkek	153	10	6	1	19	1	4	4	46	246
both directions	298	19	14	3	38	2	8	10	103	494
Location: Customs Post										
Bishkek to Torugart	23	2	0	1	1	1	0	5	57	90
Torugart to Bishkek	23	3	0	1	1	0	0	4	46	78
both directions	46	5	0	1	2	1	0	10	103	168

Таким образом, в среднем была зафиксирована следующая интенсивность движения в сутки:

Таблица 2

Месторасположение	Кол-во транспорта 2013 сентябрь ADT
Нарын (348км)	1478
Ат-Баши (351 км)	968
Мост (399 км)	770
Кара-Булун (420 км)	494
Торугарт (478 км)	168

Относительно пункта выбранного перед Нарыном, данное месторасположение было выбрано с учетом условий подходящих для нахождения там людей в течение недели круглосуточно. Этот отрезок дороги является частью проектной дороги, учтенный поток характерен для участка км340-км350 проектной дороги, но не отражает потока транспорта, который направляется в город - областной центр Нарын из Бишкека (Иссык-Кульской области и местных небольших сел).

Во время опроса водителей (OD survey) на пункте разъезда дорог (км340): международной (проектной) и местной объездной ведущей в город Нарын с западной стороны, нами было отмечено, что местные грузовые бусы, легкие грузовики и легковые автомобили, направляющиеся непосредственно в г.Нарын, сворачивают с трассы на местную дорогу. Т.е. они не были учтены при подсчете трафика на пункте Нарын. При этом водителями было отмечено, что некоторые водители используют объездную/местную дорогу и когда направляются в Ат-Баши и далее в связи с ее лучшим состоянием, чем проектной. Т.е. можно сделать вывод, что после реабилитации проектная дорога будет использоваться всем транспортом направляющимся не в г.Нарын.

При этом трафик на выбранном участке км 348 отличается от трафика на участке выбранном в 2011г. (км 349), т.к. он не захватывает местные городские маршрутные микроавтобусы, такси и колонны машин, которые направляются на местное кладбище.

Данные полученные на пункте на км351 являются типичными для отрезка км350-км390-поворот на Ат-Баши.

Данные полученные на пункте мост (км 399) являются типичными для отрезка км 395-км 418-поворот на села Кызылтуу и Казыбек.

И соответственно трафик, зафиксированный на пункте Кара-Булун (км 420) является типичным для отрезка км 418-км 450-поворот на туристический комплекс Таш-Рабат.

Участок км 455 – км 530. В связи с отсутствием условий подходящих для круглосуточного нахождения людей в течение недели, транспортный поток, являющимся типичным для данного участка, был получен из опроса работников пограничного поста (км479), которые останавливают и проверяют весь проезжающий транспорт.

Таблица 3

Месторасположение	Кол-во транспорта 2011июль ADT	Кол-во транспорта 2013сентябрь ADT
Нарын (км 348)	--	1478
Нарын (км 349)	1691	--
Ат-Баши (км351-км390)	870	968
Мост (км399)	--	770
Кара-Булун (км420)	384	494
Таможенный Пост (км478)	91	168

Поправка в отношении сезонности

РТП (район тяготения проекта) в основном специализируется на выращивании сельскохозяйственной продукции, и этот факт влияет на объем трафика, который меняется в зависимости от сезона.

РТП специализируется на выращивании сельскохозяйственной продукции и скота, и соответственно во второй половине августа начинается период заготовки сена для скота на зиму и перевозки скота с летних пастбищ к местам зимовки.

В этот период осуществляются перевозки сена из пастбищ между Нарыном и Ат-Баши, а также из гор со стороны Торугарта (км478-км539) в села по проектной дороге на участке км370-км420. В селах собирается пшеница и ячмень и везется в Ат-Баши на малых грузовиках. Также в этот период начинается ввоз фруктов из Китая, везутся фрукты и овощи из Бишкека, Чуйской долины и Иссык-Кульской области (км0-км420).

Таким образом, можно предположить, что в настоящее время объем трафика наблюдаемый в начале сентября может рассматриваться как типичный для периода с середины августа и до второй половины сентября, начала октября в зависимости от погоды.

В летний же период число малых грузовиков и тракторов меньше в 2 раза на участке км350-км470. Тяжелых грузовиков (Китай) немногим меньше чем в настоящий период на протяжении всей дороги (км0-км540). В настоящее время машин для перевозок много и частота поездок зависит только от спроса товара, т.е. в межсезонье спрос на ТНП (товары народного потребления) выше, чем в остальное время.

На территории ограниченной постом км479 в теплый период (май-октябрь) располагается скот на выпасе и в течение этого периода вывозится скот на продажу на малых грузовиках и средних 2-хосных, приезжают люди на легковых автомобилях за кымызом.

В зимний же период декабрь-апрель из-за погодных условий и в силу большого количества праздничных дней, когда граница закрыта, грузовики ездят в 2 раза меньше наблюдаемого трафика по всей трассе. Легковые на 50% меньше.

Рейсовые автобусы и микроавтобусы (БУСы) не меняют своего графика и не зависят от сезона. Такси при этом в зимнее время ездят меньше, т.к. спрос на них уменьшается.

Соответственно, среднегодовая ежедневная интенсивность движения (AADT) (с поправкой на сезонность) указана в таблице 4:

Таблица 4

Месторасположение	ААДТ 2011	ААДТ 2013
Нарын (км 348)	--	1192
Нарын (км 349)	1369	--
Ат-Баши (км351-км390)	728	793
Мост (км399)	--	604
Кара-Булун (км420)	326	393
Таможенный пост (км478)	81	123

Опрос «Пункт отправления - пункт назначения»

Были опрошены водители 38 грузовиков.

Местные грузовики, перевозят скот по проектной дороге между селами и в г.Бишкек из Ат-Баши (скотский рынок) (ГАЗ 53, грузоподъемностью 3тн, Мерседес, грузоподъемностью 5тн, и КАМАЗ, грузоподъемностью 10тн), кроме этого малые грузовики грузоподъемностью до 3тн, перевозят товары народного потребления и продукты между селами. Владельцами грузовиков, являются как сами водители, так и другие лица, реже организации. Большегрузные (5-6 осные) грузовики перевозят продукты, стройматериалы в Нарын, реже в Ат-Баши из Бишкека. Кроме того жидкое топливо из Бишкека транспортируется бензовозами (5-6 осные).

Пассажирские перевозки в Бишкек из Ат-Башы осуществляются на регулярной основе большими автобусами, вместимостью более 40 мест, а в Нарын микроавтобусами (Мерседес – в основном 1990 года выпуска), вместимостью 12 мест. Владельцами автобусов и микроавтобусов являются частные компании. Кроме этого популярны услуги легковых автомобилей в качестве такси.

Опрос водителей тяжелых грузовиков, следующих из Китая в Бишкек и обратно, показал, что машины совершают рейсы в Топу порожними и возвращаются с товарами народного потребления Китайского производства в Бишкек.

Были опрошены водители грузовиков зарегистрированных в Китае (китайского производства) владельцем транспорта является предприятие с парком в 30-100 грузовиков. Также опрошены водители грузовиков зарегистрированных в Кыргызстане (различных производителей: VOLVO, HOWO, MAN, DAV, Skania и др.) владельцами являются организации, но чаще частное лицо, водители же являются наемными работниками, причем замечено увеличение доли транспорта зарегистрированного в Кыргызстане. Водители часто из местного населения, которые держат грузовики около дома - на улицах г.Нарына, Ат-Баши, чего не отмечалось ранее.

Также ранее грузовики ездили в основном колоннами, сейчас же они не зависят друг от друга и едут не ожидая друг друга и по 1 и по 2 машины и более.

Это 5-6-осные тяжелые грузовики, тягачи с полуприцепом, грузоподъемностью 30 и 40тн, потребляемое топливо: дизельное. Относительно веса груза водители называют совершенно разбросанные цифры (от 17 до 30тн). На дороге были замечены перегруженные грузовики, что свидетельствует о намерении скрыть информацию.

Время оборота грузовика в пункт назначения и обратно напрямую зависит от времени ожидания груза (в Топу), либо растаможки (в Бишкеке) – от 5 до 15 дней. Водителями было отмечено, что после улучшения на значительной части коридора состояния покрытия время проезда сократилось на 4-5 часов и реже возникает необходимость ремонта автомобиля, соответственно перевозки стали выгоднее.

Но ожидания в Топу и в очередях при переходе границы, в конечном итоге не меняют картины. Прохождение таможенных и пограничных процедур занимает от 0,5 часа до 6 часов (чаще были названы 2-3 часа) большее из которых это ожидание. Водителями высказывались недовольства на искусственное создание очередей на таможне с Кыргызской стороны: таможенные специалисты не рассматривают одиночные машины, только после сбора колонны машин начинается рассмотрение и пропуск машин. Ожидание очереди для рассмотрения кыргызской таможни происходит в продуваемом ангаре, где с наступлением холодов очень тяжелые климатические условия.

Китайская таможенная служба работает только 4 часа в день, 2 часа до обеда и 2 после.

Время проезда по дороге от границы Торугарт до Бишкека (без учета времени на процедуры) занимает от 1,5 до 3 суток (чаще были названы 2 суток).

При этом остановки, обычно совершаемые это:

- старый аэропорт (км440); цель: ночевка, еда, отдых; продолжительность: 4-8 часов;
- Пункт взвешивания на 398 км 15-40 мин;
- Заправка топливом в различных местах по мере необходимости, обычно не более одного раза (Ат-Баши, Нарын, Кочкор, Балыкчы, Токмок, Бишкек); продолжительность: 20-30 мин.
- Грузовой терминал в г.Нарын, цель: оформление документов; продолжительность: 1-7 часов.
- Потребление пищи, отдых в различных местах, обычно не более 1 раза, (Боом, Балыкчы, Сары-Булак); продолжительность: 0,5-1 час.

Кроме того регулярные остановки на взвешивание (4 раза за рейс).

Водителями была высказана потребность в организации дополнительного места парковки машин для отдыха и сна. Т.к. останавливаться с ночевкой или даже дневного сна, где-либо кроме старого аэропорта (км440) не безопасно для сохранности груза. Удобным местом для такой организованной (охраняемой) стоянки был назван поселок Семиз-Бель Кочкорского района на месте старого поста ГАИ.

В холодное время года на стоянке в районе старого аэропорта (км440) очень холодно.

Но кроме того дорога узкая и недостает «кармашков» вдоль трассы, где грузовик мог бы совершать вынужденные по техническим причинам остановки, не мешая проезжающему транспорту, как например на китайской стороне.

Водители также выразили недовольство относительно несовершенства законодательства по ограничению осевых масс транспортных средств. В результате чего некоторые водители переделывают свои грузовики, добавляя дополнительную ось. Т.о увеличивая допустимую массу перевозимого груза. (см. фото).



Водители ожидают завершения ремонта дорожного полотна в районе Торугарта (пер.Туз-Бель) и перевала Долон.

Также в рамках исследования были опрошены зарубежные туристы, останавливающиеся на обед или ужин в кафе «Анаркул апа» в г. Нарын.

Как показал опрос, туристы приезжают из разных стран Европы, Америки, а также из Израиля и Австралии.

Туристы перемещаются в основном на микроавтобусах реже на джипах или велосипедах. Маршрут Бишкек-Каракол-Кочкор-Нарын-Ташрабат чаще является частью тура, который продолжается в Китай через Торугарт.

Туристы выразили свое восхищение пейзажами и гостеприимством местного населения, отнеслись с пониманием к состоянию дорог, подчеркивая, что очень много зависит от сноровки водителя.

На вопрос есть ли у них замечания и предложения, было высказано несколько пожеланий, среди которых было обустройство новых туалетов и содержание туалетов в чистоте. И было бы хорошо иметь небольшие площадки (скамейки и навес) для остановки туристов и возможности наблюдения за бытом местного населения.

Было замечено, что в кафе трудно питаться вегетарианцам, т.к. предлагаемое меню содержит очень много мясных блюд и мало овощных.

VII: Сводная таблица ключевых показателей Проекта

Indicator/Measure	Observation Period														
	Observation Location/Section Length	Base	Observation Date	1	Observation Date	2	Observation Date	3	Observation Date	4	Observation Date	5	Observation Date	@ Completion	Observation Date
Length of Improved Sections of Road Open to Traffic (km)	Km 479-Km 539	0	Oct-12	0	13-Nov										
Average Pavement Roughness of Improved Section (IRI)	Km 479-Km 539	N/A	Nov-12	N/A	13-Nov										
Average Surface Roughness of Unimproved Section (IRI)	Km 479-Km 539			high	13-Nov										
Average % of Daily Operational Time (hours open/24 hours)	Km 479-Km 539	100	Oct-12	100	13-Nov										
Average % of Annual Operational Time (days open/year)	Km 479-Km 539			100	13-Nov										
Reflectivity of Road Markings and Signs	Km 479-Km 539	0	Oct-12	average	13-Nov										
Adequacy of Road Markings and Signs	Km 479-Km 539	0	Oct-12	poor	13-Nov										
% of Bridges in Good Condition	Km 479-Km 539	0	Oct-12	0	13-Nov										
% Culverts in Good Condition	Km 479-Km 539	0	Oct-12	25	13-Nov										
% of Other Structures in Good Condition (retaining walls, snow galleries, caissons, tunnels, etc.)	Km 479-Km 539	0	Oct-12	N/A	13-Nov										
% of Length of Ditches and Drainage Facilities in Good Condition	Km 479-Km 539	0	Oct-12	10	13-Nov										
% of Shoulders in Good Condition	Km 479-Km 539	0	Oct-12	33	13-Nov										
Average depth of snow permitted on road surface (mm)	Km 479-Km 539			variable	13-Nov										
Frequency of inspection of road by consultants engineers during warranty	Km 479-Km 539	N/A		N/A	13-Nov										
Population Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539			13	13-Nov										
Average Income of People Living Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539			net 140 soms/day	13-Nov										
Number of Schools (elementary, middle or high schools) Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539	0	Oct-12	0	13-Nov										
Number of Hospitals or Healthcare Facilities Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539	0	Oct-12	0	13-Nov										
Number of Formal Markets or Trading Places Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539	0	Oct-12	0	13-Nov										
Number of Employment Opportunities (industries, enterprises, etc.) Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539	0	Oct-12	13	13-Nov										
Number of Local People Engaged in Project Activities	Km 479-Km 539	0	Oct-12	25	13-Oct										
Number of Hospitals or Healthcare Facilities Within 2 km of Road Center Line Over the Length of the Project Road	Km 479-Km 539	0	Oct-12	0	13-Nov										