

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики ПРОГРАММА ПО УЛУЧШЕНИЮ ДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (ПУДПС ЦА)

**Национальный индивидуальный консультант (инженер-дорожник) по
усовершенствованию методов эксплуатации и содержания автодорог
(Контроль осевой нагрузки, сохранение и содержание активов)
CARs/CS-IC-16**

А. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ И ЗАДАЧИ

1. Главной целью Программы по улучшению дорожных путей сообщения в Центральной Азии (ПУДПС ЦА) является улучшение транспортного сообщения между соседними странами в Центральной Азии вдоль приоритетных трансграничных дорожных путей сообщения, поддерживая при этом усовершенствование методов эксплуатации и содержания дорог.

2. Компоненты первой фазы Программы по улучшению дорожных путей сообщения в Центральной Азии (ПУДПС ЦА-1) будут сосредоточены на Кыргызской Республике, и включают в себя компонент по реабилитации приоритетных 56 километров дорожных участков в Баткенской области вдоль и в непосредственной близости от дорожного коридора Ош-Баткен-Исфана, ведущего в Таджикистан, и компонент по финансированию поставки товаров, а также консультационных услуг для усовершенствования методов эксплуатации и содержания дорог. Усовершенствование методов эксплуатации автодорог будет включать в себя обзор региональных стандартов, норм и параметров ограничений веса и осевой нагрузки для транспортных средств (грузовик) и разработку тарифов, а также разработку стратегического плана для институциональных механизмов транспортного контроля, разработку системы контроля осевой нагрузки и методов соблюдения ограничений осевой нагрузки.

3. В связи с этим Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики (МТиД) через Группу реализации инвестиционных проектов (ГРИП) в настоящее время закупает оборудование для динамического взвешивания на большой скорости (ДВБС) для установки в 2 местах дорожной сети (Сосновка и Кемин) в дополнение к статическим весам. Закупки были произведены по методу проектирование-поставка-установка, и конечный срок подачи тендерных предложений приближается.

4. В целях улучшения методов эксплуатации и содержанию дорог, МТиД планирует нанять одного международного индивидуального консультанта и двух национальных консультантов (1 юрист и 1 инженер-дорожник). Для международного индивидуального консультанта было разработано индивидуальное Техническое Задание. Настоящее Техническое Задание подготовлено для национального консультанта инженера-дорожника.

В. ОБЪЕМ РАБОТ

5. В целях усовершенствования методов эксплуатации и содержания автодорог МТид планирует привлечь национального индивидуального консультанта инженера-дорожника, сфера деятельности которого охватит две основные области:

- Усовершенствование и/или регулирование методов планирования и программирования, направленных на сохранение и содержание автодорог для обеспечения устойчивости инвестиций;
- Подготовка стратегического плана по весогабаритному (транспортному) контролю и техническая поддержка на этапе внедрения систем взвешивания на большой скорости в двух пилотных местах.

6. Задачи национального консультанта инженера-дорожника состоят из следующих задач/результатов:

Деятельность 1.1: Содержание и сохранение активов: Анализ технической и институциональной нормативной базы

Цель состоит в том, чтобы обрисовать точную картину работ по содержанию и сохранению дорожных активов, проводимых в настоящее время, а также процедур используемых для проведения, проверки и оплаты этих работ, и сферы их применения.

Мероприятие 1.2: Оказание помощи в предложении типовых работ по текущему содержанию и разработке единичных расценок для типовых работ

Целью этой деятельности является разработка проекта набора технических спецификаций для работ по текущему содержанию дорог и сооружений для применения их в Кыргызской Республике под руководством и совместно с международным индивидуальным консультантом.

После разработки проекта набора технических спецификаций по текущему содержанию дорог под руководством и совместно с международным индивидуальным консультантом, данные спецификации должны быть представлены с тем, чтобы можно было рассчитать совокупную стоимость за единицу для каждого элемента.

1. Собрать данные по стоимости за единицу из предыдущих контрактов с ДЭП (внутренние) и частными компаниями (для работ по периодическому техническому обслуживанию, а также реабилитации), чтобы рассчитать предварительно единичные расценки по каждой вышеперечисленной работе по содержанию. Оценка стоимости, по возможности, должна быть сделана в соответствии с разработанным списком стандартов.

2. Сравнить стоимости, полученные методом расчета «совокупной стоимости» и традиционным методом расчета, применяемым «Госстроем», в целом и по статьям (земляные работы, сооружения, битумные работы, дорожная разметка, дорожные знаки и т.д.).

Мероприятие 1.3: Оказание помощи в определении приоритетных работ и составлении программы работ

Данное мероприятие будет включать в себя оказание содействия во внедрении простых инструментов планирования для содержания.

Принципы усовершенствованного планирования и программирования работ, как для содержания, так и для периодического технического обслуживания, следует применять с учетом конкретного контекста соглашения о качестве услуг (СКУ), которое будет заключено между УАД ОБИ и МТиД/ДДХ.

Мероприятие 1.4: Мониторинг СКУ в УАД ОБИ

В ходе реализации СКУ Консультант должен оказывать техническую помощь и УАД ОБИ, и ДДХ.

Мероприятие 2.1: Стратегический план по весогабаритному (транспортному) контролю

Задачей данного мероприятия является обеспечение технической поддержки в разработке стратегического плана по весогабаритному (транспортному) контролю для Кыргызской Республики. Инженер-дорожник должен оказывать помощь юристу и международному индивидуальному консультанту в разработке стратегического плана. Стратегический план должен включать как минимум следующее:

- Оценка проблемы превышения осевой нагрузки транспортного средства в Кыргызской Республике, включая: (i) содействие МТиД в проведении обследования осевой нагрузки с имеющимся оборудованием для обеспечения обновленных данных о масштабах превышения нагрузки на дорожную сеть; (ii) анализ причин превышения осевой нагрузки; и (iii) подготовка рекомендаций о путях решения этой проблемы.
- Обзор действующего законодательства и положений об осевых нагрузках в Кыргызской Республике (включая специальные разрешения для перевозки неделимых товаров) и в соседних странах (как минимум в Китае, Казахстане, Узбекистане, Таджикистане, Турции и Иране) и изучение структуры штрафных санкций за перегруз, методов обеспечения соблюдения ограничений нагрузки и ведомств, участвующих в обеспечении соблюдения ограничений нагрузки.
- Предоставлять консультации МТиД относительно любых изменений в законодательстве и положениях, необходимых для обеспечения обделения МТиД юридическими полномочиями: (i) останавливать транспортные средства на дорогах и направлять их на разгрузку груза, (ii) применять штрафы за перегруз; и (iii) осуществлять напрямую контроль перегруза, то есть перегруженные грузовики, выявленные на динамических весах, автоматически оштрафовываются без остановки для взвешивания на более точных весах.
- Пересмотреть роль всех ведомств Кыргызской Республики, которые работают по вопросам, связанным с предотвращением перегруза, для того, чтобы четко определить обязательства и роли всех ведомств. Предложить план по укреплению координации между этими ведомствами.
- Предоставлять консультации МТиД по методам контроля осевой нагрузки и эффективности различных технологий, и оказывать помощь в приобретении и установке оборудования по определению осевой нагрузки, которое может потребоваться в отдельных местах.
- Разработать программу, предлагаемую для повышения осведомленности общественности о необходимости контроля осевой нагрузки транспортного средства и

обеспечить заблаговременное уведомление общественности о процедурах контроля нагрузки, которые необходимо выполнять.

- Подготовить план по установке пунктов взвешивания для всей дорожной сети, находящейся в ведении МТиД, а также долгосрочную стратегию по контролю осевой нагрузки в стране. В плане необходимо указать предпочтительные местоположения, метод контроля осевой нагрузки в каждом пункте (ручной выбор, автоматический скрининг и предварительный отбор, или прямой контроль), требования к оборудованию (технические спецификации), согласование требований ведомств Кыргызской Республики, сроки и расчет затрат на инвестиции, техническое обслуживание и эксплуатацию.

Мероприятие 2.2: Техническая помощь во время установки и внедрения систем динамического взвешивания на большой скорости (ДВБС) в двух пилотных местах

Задачей данного мероприятия является оказание поддержки МТиД и ГРИП на этапах оценки тендерных предложений и установки/внедрения систем динамического взвешивания на большой скорости (ДВБС) в двух пилотных местах. В частности, ожидается, что Консультант будет:

- Предоставлять технические рекомендации МТиД/ГРИП во время установки ДВБС и при координации работ различных ведомств Кыргызской Республики, занимающихся вопросами перегруза, чтобы обеспечить максимально эффективное использование систем;
- Принимать участие в анализе данных после установки ДВБС, и в анализе данных, взятых из старых функционирующих систем взвешивания на малой скорости;
- Информировать о передовых методах эксплуатации и содержания ДВБС;
- Делать предложения по предоставлению технических рекомендаций МТиД по процедурам эксплуатации системы;
- Вносить предложения во время оценки результатов пилотных испытаний ДВБС.

Мероприятие 2.3: Распространение и семинар

Ближе к концу задания, национальный консультант инженер-дорожник, должен принять участие в организации 1/2-дневной рабочей встречи или семинара, где должен представить проект предложенных документов и полученный опыт.

С. Требования

Для инженера-дорожника:

7. Консультант должен иметь высшее образование в области дорожной техники и / или транспортной экономики с минимальным опытом работы 5 (пять) лет в дорожной системе и/или системах управления дорожными активами и/или весогабаритного контроля;

- Опыт работы и/или знания в области современных компьютеризированных систем динамического взвешивания, применяемых в мире для весогабаритного контроля будут преимуществом;

- Опыт в рассмотрении и разработке нормативно-правовых документов.

- Хорошее знание русского языка (письменно/устно). Знание государственного языка является преимуществом.

D. Отчетность

8. Национальный консультант инженер-дорожник будет работать под руководством Международного индивидуального консультанта, тесно сотрудничать со специалистами МТиД, уполномоченными МТиД для работы в области управления дорожными активами и содержания дорог, а также весогабаритного (транспортного) контроля. Кроме того консультант будет поддерживать связь с Координатором проектов ГРИП. Конкретные специалисты, которые будут работать с консультантом, будут назначаться заместителем министра транспорта и дорог Кыргызской Республики совместно с директором Группы реализации инвестиционных проектов (ГРИП).

9. Как правило, национальный консультант инженер-дорожник, должен быть непосредственно подотчетен Международному индивидуальному консультанту, а также Координатору проектов Группы реализации инвестиционных проектов (ГРИП). Все конечные документы должны представляться в МТиД на русском языке.

10. МТиД обеспечит национальному консультанту инженеру-дорожнику всестороннюю поддержку, необходимую для изучения нормативно-правовой базы в отношении сохранения дорог и осевой нагрузки в плане персонала и материально-технического обеспечения, а также любую другую необходимую поддержку.

11. Офисное помещение для консультанта будет предоставлено МТиД.

E. Документы, которые необходимо представить

12. В ходе выполнения работ Национальный консультант инженер-дорожник должен принимать участие в подготовке все месячных отчетов, специальных отчетов и финального отчета, подготовленного международным консультантом, на русском языке, в соответствии с установленными задачами и обязательствами.

13. Национальный консультант должен подготовить финальный отчет, где будет обобщен весь объем выполненных работ по условиям контакта, и предоставлен международному консультанту для включения в общий отчет для подачи в МТиД. Печатная и электронная копии отчета будут предоставлены международному консультанту в течение десяти дней по завершению контракта. Предполагается, что МТиД рассмотрит и утвердит (или предоставит комментарии) материалы, представленные национальным консультантом инженером-дорожником в течение 2 недель с момента их получения. Национальный консультант инженер-дорожник должен принять меры с учетом комментариев (при наличии таковых) в течение следующих 2 недель.

F. Продолжительность

14. Продолжительность задания составляет 18 месяцев, при этом примерная продолжительность вклада составляет 12 человеко-месяцев. Консультант будет в основном

работать в МТиД в Бишкеке, регулярно посещая два пилотных участка, где будут установлены ДВБС, а также УАД ОБИ. График оплаты выглядит следующим образом:

Месяц 1 и Предоплата: 10%

Месяц 2 – 5%

Месяц 3 – 5%

Месяц 4 – 5%

Месяц 5 – 5%

Месяц 6 – 5%

Месяц 7 – 5%

Месяц 8 – 5%

Месяц 9 – 5%

Месяц 10 – 5%

Месяц 11 – 5%

Месяц 12 – 5%

Месяц 13 – 5%

Месяц 14 – 5%

Месяц 15 – 5%

Месяц 16 – 5%

Месяц 17 – 5%

Месяц 18 – и Финальный отчет – 10%