

Евразийский банк развития
Управляющий средствами Антикризисного фонда ЕврАзЭС

Заключение

по предварительной заявке
Кыргызской Республики
на получение инвестиционного кредита
из средств Антикризисного фонда ЕврАзЭС для финансирования проекта
«Реконструкция участка автомобильной дороги Бишкек-Ош, фаза IV»,
в размере 50 млн. долларов США

Ноябрь 2012

Данный документ имеет ограничения для распространения и может использоваться получателями только в целях исполнения их служебных обязанностей. Содержание документа может разглашаться только с разрешения Евразийского банка развития.

Кыргызская Республика
Финансовый год: 1 января – 31 декабря

Курс национальной валюты
На 01.12.2012

Валюта	Сом
1 российский рубль	1,5245
1 казахстанский тенге	0,3150
1 доллар США	47,2900
1 евро	61,2429

Сокращения

АБР – Азиатский банк развития
АКФ, Фонд – Антикризисный фонд Евразийского экономического сообщества
ВБ – группа Всемирного банка
ВВП – валовой внутренний продукт
ВНД – валовой доход на душу населения
ЕАБР, Управляющий – Евразийский банк развития
ЕврАзЭС - Евразийское экономическое сообщество
КР – Кыргызская Республика
МБР - международные банки развития
МФО– международные финансовые организации
СНГ – Содружество независимых государств
ТЭО– технико-экономическое обоснование

Документ подготовлен Евразийским банком развития:

Заместитель председателя правления	Шаталов С.И.
Начальник отдела программ УОД АКФ	Сарбанов У.К.
Заместитель начальника отдела программ УОД АКФ, руководитель проекта	Черекаев А.В.
Директор представительства ЕАБР в Бишкеке	Широков А. Г.

Содержание

1. ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ КРЕДИТА, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ УПРАВЛЯЮЩИМ	4
2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ УПРАВЛЯЮЩЕГО НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ЗАЯВКУ	5
3. ОБОСНОВАНИЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ	7
Социально-экономическое положение Кыргызской Республики	7
Состояние транспортной отрасли.....	8
Цель Проекта	9
Описание текущего состояния Проекта.....	9
Потребности Проекта в финансировании.....	10
Условия финансирования АКФ	11
Прогнозируемые экономические эффекты от реализации Проекта	11
Соответствие Проекта целям Фонда	11
Схема финансирования Проекта	12
Предварительная оценка рисков Проекта.....	12
Приложения	

1. ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ КРЕДИТА, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ УПРАВЛЯЮЩИМ

Заемщик	Кыргызская Республика
Ответственное ведомство	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики
Объем и финансовые условия	<p>Запрашиваемая сумма финансирования АКФ: 50 млн. долларов США. Общая сумма финансирования IV фазы Программы реабилитации дороги Бишкек-Ош составляет 120 млн. долл. США.</p> <p>Процентная ставка: 1%.</p> <p>Премия за риск: размер будет определен после подготовки детального ТЭО проекта.</p> <p>Начальная единовременная комиссия: нет.</p> <p>Комиссия за резервирование: нет.</p> <p>Срок возврата, включая льготный период: 20 лет.</p> <p>Льготный период по погашению основного долга: 8 лет.</p> <p>Уровень грант-элемента - 39,38%.</p> <p>Софинансирование проекта Заемщиком: 10 млн. долларов США (20% от суммы кредита АКФ).</p> <p>Рекомендации по финансовым условиям могут быть уточнены в ходе подготовки проекта, с учетом необходимости обеспечения долгосрочной долговой устойчивости КР и положений программы Правительства КР, поддерживаемой МВФ.</p>
Тип операции	Инвестиционный кредит, софинансирование с АБР.
Отрасль	Транспортная.
Главные индикаторы результативности	Снижение времени перевозок, увеличение пропускной способности реконструируемых участков дороги и повышение уровня безопасности.
Основная цель	Реабилитация дорожного полотна на двух участках дороги позволит поддерживать внутристрановые транзитные возможности, а так же возможность для экспорта продукции автомобильным транспортом при обеспечении требуемого уровня безопасности дорожного движения.
Проектная компания	Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в качестве Исполнительного агентства, в котором создана Группа реализации инвестиционного проекта.
Основные риски и методы их снижения	<p>В проекте присутствуют проектные, экологические и социальные, юридические и фидуциарные риски.</p> <p>Для снижения рисков Управляющий предлагает при подготовке ТЭО уточнить с Азиатским банком развития возможности использования нормативных документов ЕАБР и АБР по вопросам комплаенс-контроля и безопасности, привлечения независимой технической экспертизы, использования политики закупок, влияния на окружающую и социальную среду, и согласовать механизм мониторинга в зоне реализации IV фазы Программы реабилитации дороги Бишкек-Ош.</p>

2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ УПРАВЛЯЮЩЕГО НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ЗАЯВКУ

Настоящее Заключение представлено на предварительную заявку Кыргызской Республики (далее – Заявитель) на получение инвестиционного кредита из средств АКФ (далее – Кредит) в размере 50 млн. долл. США, поступившую в Банк 20 ноября 2012 г. письмом № 16-1-2/1196 (далее – Заявка). Основная заявленная цель Кредита – использование средств для софинансирования программы «Реконструкция автомобильной дороги Бишкек-Ош, фаза IV» (совместно с Азиатским банком развития) (далее – Проект).

Третий раздел документа содержит обоснование Заключения Управляющего средствами АКФ на предварительную заявку (далее – Управляющий).

Рассмотрев Заявку, Управляющий предлагает к рассмотрению Советом АКФ следующие рекомендации и заключение:

Заявка оформлена в соответствии с требованиями Фонда. Степень проработанности Заявки с точки зрения наличия информации, необходимой для проведения оценки, и наличия подтверждающей документации для принятия предварительного решения о проработке проекта, удовлетворительна.

Заявка соответствует целям деятельности Фонда, направлениям предоставления финансирования, порядку и условиям предоставления средств Фонда, определенным Договором об учреждении Фонда, Положением о Фонде, Порядком предоставления инвестиционного финансирования из средств АКФ и решениями Совета Фонда.

Проект соответствует целям Фонда. Реализация проекта будет способствовать экономической устойчивости Кыргызской Республики в долгосрочной перспективе. Сохранение транспортной инфраструктуры в условиях крайней ограниченности средств бюджета, выделяемых на ее содержание, является необходимым условием достижения устойчивого экономического роста в республике, повышения уровня жизни населения, расширения возможностей участвовать в интеграционных процессах в государствах ЕврАзЭС.

Кыргызской Республикой выполнены все обязательства, установленные Договором об учреждении Фонда, Положением о Фонде и решениями Совета Фонда. Обязательства по внесению первоначального взноса в денежной форме выполнены в полном объеме. По информации Управляющего Кыргызская Республика не имеет неурегулированной задолженности перед государствами-участниками Фонда, а также перед основными международными финансовыми организациями. На дату принятия Советом Фонда решения о предоставлении Кредита будут получены соответствующие подтверждающие письма. До настоящего времени Кыргызской Республике кредиты из средств Фонда не предоставлялись, запрашиваемая сумма находится в рамках лимита доступа Кыргызской Республики к средствам Фонда.

Для обеспечения надлежащего контроля за качеством проектной документации и эффективностью расходования средств Управляющий будет взаимодействовать с Азиатским банком развития, который выделил денежные средства в объеме 1 млн. долл. США в качестве технической помощи Правительству Кыргызской Республики на подготовку ТЭО программы «Реконструкция автомобильной дороги Бишкек-Ош, фаза IV», включая участок дороги, реконструкция которого планируется с использованием средств АКФ.

При этом в соответствии с практикой подготовки инвестиционных кредитов ЕАБР Управляющему потребуется дополнительный бюджет для оценки ТЭО, подготовки кредитных соглашений и проведения закупок по Проекту в объеме до 100 тыс. долл. США.

В соответствии с Соглашением об управлении средствами АКФ Управляющий должен осуществлять управление закупками товаров, работ и услуг за счет средств Фонда согласно собственным правилам и процедурам закупок и предусматривать обязательства по

соблюдению указанных процедур закупок получателями средств Фонда в Соглашениях о предоставлении средств Фонда. В настоящее время Управляющий завершает подготовку собственных правил и процедур закупок, а также осуществляет подготовку правил расходования средств и предполагает их внедрение не позднее даты завершения подготовки Проекта для последующего применения. Процедуры Управляющего будут предусматривать возможность использования процедур закупок других МБР по проектам АКФ. В этой связи, для обеспечения конкурсности и прозрачности процедур Управляющий предлагает рассмотреть возможность применения правил Всемирного Банка на этапе реализации Проекта с соответствующим сопровождением специалистами Всемирного Банка в области закупок. Управляющий не рекомендует использовать процедуры закупок АБР, так как в соответствии с указанными процедурами к участию в конкурсах допускаются только поставщики из стран-членов АБР, соответственно, использование процедур АБР может привести к исключению из числа участников конкурсов поставщиков из ряда стран-членов АКФ.

Мониторинг и оценка Проекта будут осуществляться Управляющим в соответствии с разрабатываемой в настоящее время методикой стратегического мониторинга и оценки проектов ЕАБР. Процедуры мониторинга будут включать постоянный сбор информации о ходе реализации Проекта, анализ Управляющим на постоянной основе рисков Проекта, регулярный выезд специалистов Управляющего на места реализации Проекта.

Реализация Проекта будет осуществляться в соответствии с Регламентом проектного цикла Управляющего. Внутренние документы Управляющего предусматривают детальные процедуры структурирования проекта, оценки рисков и снятия средств. Процедуры предусматривают предоставление денежных средств траншами после представления Управляющему необходимых подтверждающих документов (договоров, счетов-фактур, иных документов).

При реализации Проекта Управляющий рекомендует руководствоваться экологическими и социальными политиками АБР. Предварительная оценка Проекта показала, что его реализация может повлечь ряд серьезных социальных последствий. АБР имеет опыт и экспертизу в области смягчения таких последствий. Экологической и социальной политикой Управляющего предусмотрена возможность установления дополнительных требований к проектам АКФ, в том числе применение экологических и социальных политик других МФО.

3. ОБОСНОВАНИЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Социально-экономическое положение Кыргызской Республики

Республика Кыргызстан относится к странам с низким уровнем дохода. В 2011 году ВВП сложился на уровне около 5,93 млрд. долларов США. Уровень бедности страны оценивается на уровне 37%. В 2012 году продолжилась тенденция снижения позиций КР на шкале глобальной конкурентоспособности (ВЭФ). С 2006 года Кыргызстан сдвинулся вниз на 17 позиций до 127 места. Качество деловой среды – единственный из широко распространенных показателей развития, по которому Кыргызстан находится в середине, а не в конце списка стран СНГ, хотя в последние годы КР теряет позиции в рейтинге «Ведение бизнеса» Всемирного банка. Кроме того, показатели качества государственных институтов находятся на низком уровне. При всей неоднозначности рейтингов, их низкое значение указывает на отсутствие прогресса за последнее десятилетие. Невысокие оценки бизнес среды являются существенным сдерживающим фактором для притока иностранного капитала, что ограничивает возможности страны по диверсификации и модернизации экономики.

В 2000-2011 гг. средние темпы роста экономики составили около 4% в год. Ключевыми секторами являются сельское хозяйство – 18%, обрабатывающая промышленность – 17%, из которой 40% приходится на долю золотодобывающего предприятия «Кумтор», а также торговля – 16% и транспорт – 8%. В 2012 году отмечено значительное сокращением золотодобычи на предприятии «Кумтор» привело в январе-сентябре 2012 г. к глубокому (более чем на 44%) спаду в обрабатывающей промышленности. Положительная динамика других секторов не была достаточной для компенсации указанного падения, в результате общее снижение ВВП зафиксировано на уровне 5,6%. Падение ВВП негативно повлияет на возможности финансирования инвестиций за счет внутренних источников.

Кыргызстан характеризуется хроническим дефицитом бюджета, величина которого в среднем за 2000 – 2011 гг. составляла около 4% ВВП. До 2009 г. удавалось контролировать уровень внешнего государственного долга на уровне 33-37% ВВП. Возникшая после кризиса необходимость в заимствованиях, замедление роста ВВП и ослабление курса национальной валюты привели к увеличению бремени внешнего долга до уровня 47,5% ВВП на конец 2011 г. В 2012 году ситуация обострилась в связи с сокращением ВВП и, как следствие, сокращением налоговой базы. В январе-сентябре 2012 г. дефицит бюджета сложился на уровне 3,4% ВВП, наполнение бюджета во многом стало следствием подписания соглашения с Кумтором на авансовую уплату 30 млн. долл. США (около 1,4 млрд. сомов) в мае 2012 года. Дефицит на 85% финансируется за счет внешних источников.

Вместе с тем ситуация остается напряженной. Так наличие значительных авансовых выплат налогов хозяйствующими субъектами может привести к резкому снижению налоговых поступлений в будущие периоды. По оценке, при выполнении расходной части дефицит бюджета превысит 7,4% ВВП. В этой связи, для обеспечения стабильности бюджета, планируется секвестрование бюджета на 3,4 млрд. сомов (около 72 млн. долл. США). Кроме того, стабилизирующий эффект окажет бюджетный грант Российской Федерации в размере 25 млн. долл. США. Несмотря на возможность стабилизации бюджетной ситуации, существенно сокращается возможности по финансированию инфраструктуры.

Таким образом, текущее экономическое положение Республики Кыргызстан указывает на невозможность обеспечить финансирование инфраструктурных проектов за счет внутренних ресурсов, при этом возможности привлечения внешних инвестиций для этих целей также крайне ограничены.

В этой связи, выделение кредита АКФ на модернизацию дороги позволит поддержать уровень инвестиций в инфраструктуру. Учитывая относительно значимую долю транспорта в структуре ВВП, строительство дорожной инфраструктуры будет способствовать диверсификации экономики и снижению подверженности шокам. Кроме того, строительство

обеспечит создание рабочих мест и, в определенной мере, будет способствовать росту ВВП. Уточненная оценка может быть представлена при последующих стадиях разработки проекта.

Влияние кредита на долговую устойчивость оценивается, как незначительное. По оценке МВФ, Кыргызстан не имеет проблем обслуживания внешнего долга. При условии восстановления деятельности Кумтора и продолжении консервативной политики внешнего заимствования бюджетная и долговая позиция оцениваются, как устойчивые. Предоставление кредита АКФ в объеме 50 млн. долл. США (около 0,8-0,9% ВВП) на предлагаемых условиях не приведет к существенному увеличению долговой нагрузки Республики.

Состояние транспортной отрасли

Основной вид транспорта в Кыргызской Республике - автомобильный. На него приходится 90% объема перевозимых грузов. В транспортном секторе работает около 6% общего числа занятого населения Кыргызстана. Данный сектор собирает значительные доходы от предоставления транзитных услуг, поддерживает развитие торговли и транспортных услуг, и вносит ощутимый вклад в платежный баланс.

Автомобильные международные сообщения установлены КР с 37 иностранными государствами. Заключены двусторонние межправительственные соглашения об автомобильном сообщении с 19 государствами. Это 11 стран СНГ – Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Молдова, Грузия, Армения, а также Латвия, Турция, Иран, Пакистан, Китай, Германия, Польша, Монголия, Австрия и Франция.

Кыргызская Республика участвует в Совете по транспортной политике, в состав которого входят руководители транспортных ведомств всех стран, входящих в ЕврАзЭС. Следует отметить, что Международные автомобильные перевозки осуществляются кыргызскими перевозчиками по разрешениям, выдаваемым компетентными органами государств-контрагентов, за исключением перевозок в Казахстан, Россию и Таджикистан, осуществляемых без разрешения.

Транспортный сектор в Кыргызской Республике стоит перед многими проблемами: ухудшается состояние дорожной сети, дороги плохо обслуживаются, имеются проблемы, связанные с недостаточным финансированием. Низок уровень безопасности дорожного движения, слабы институты, управляющие дорожной отраслью.

Несмотря на то, что существующая транспортная инфраструктура способна обеспечить потребности экономики страны в среднесрочной перспективе, отсутствие ее надлежащего технического обслуживания и реконструкции приводит к существенному снижению транспортного потенциала. Большинство дорог не ремонтировались с конца 80-х годов. Плохое состояние дорог и их низкая пропускная способность являются причиной повышенной аварийности, высокого уровня издержек перевозчиков, и низкой конкурентоспособности перевозчиков республики на региональном рынке транспортных транзитных услуг.

Для сохранения и развития дорожной инфраструктуры необходимо повышение уровня технического обслуживания и реабилитация ряда участков (более 60 % дорог требуют серьезного ремонта).

Следует отметить, что, как показывает практика МФО, реализация проектов по реконструкции дорог в Кыргызской Республике связана с рядом сложностей. Так, в связи со сложным рельефом местности возможны переносы сроков подготовки проекта. Кроме того, реализация практически всех дорожных проектов влечет серьезные социальные последствия. Одновременно, отмечается вероятность быстрого износа уже реконструированных дорог в связи с отсутствием их надлежащего технического обслуживания.

Правительством КР предпринимается ряд мер по улучшению ситуации в отрасли. Так, в Стратегии развития Кыргызстана до 2015 года, обозначено, что целью развития

транспортной инфраструктуры является «приведение состояния опорной сети автомобильных дорог в соответствие с более высокими рабочими стандартами, что позволит минимизировать транспортные издержки производителей товаров и услуг для обеспечения доступа к региональным рынкам товаров и услуг, а также местным рынкам товаров и услуг, труда и социальных услуг». В связи с тем, что автомобильным транспортом осуществляется перевозка большинства грузов и пассажиров, Правительство делает особый акцент на развитии автомобильных дорог страны. Политика развития автомобильных дорог до 2015 года будет концентрироваться на сохранении существующей сети автомобильных дорог с твердым покрытием и поэтапное восстановление разрушающихся дорог путем возобновления их ремонта.

Восстановление автодорожного коридора «Бишкек-Ош» определено в Стратегии как одно из приоритетных направлений. Финансирование данного направления должно было осуществляться за счет средств АБР. Однако в настоящее время у АБР отсутствуют средства, необходимые для финансирования программы в полном объеме.

В этой связи Министерство транспорта и коммуникаций КР совместно с АБР обратились к Управляющему с предложением рассмотреть возможность участия в Программе реконструкции участка автомобильной дороги Бишкек-Ош, фаза IV. АБР предложено привлечь средства АКФ на условиях софинансирования Программы. Возможность привлечения для финансирования Проекта средств у других МФО отсутствует, так как их среднесрочные стратегии не предусматривают инвестиций в дорожный сектор.

Цель Проекта

Проект предусматривает выделение средств Антикризисного фонда ЕврАзЭС Министерству финансов Кыргызской Республики в виде инвестиционного кредита на цели реконструкции участков Бишкек - Кара-Балта (60 км) и Маданият - Жалал-Абад (70 км) автомобильной дороги Бишкек-Ош. Это единственная дорога, которая соединяет северный и южный регионы Кыргызской Республики (см. Приложение 3, карта страны). На данных участках дороги дорожное покрытие сильно изношено и требует срочного капитального ремонта (см. Приложение 4, карта участков дороги). Изношенность дорожного покрытия на указанных участках приводит к снижению пропускной способности дороги и высокой аварийности. Конкретные участки, финансирование реконструкции которых будет осуществляться за счет кредита АКФ, будут определены в ходе подготовки ТЭО Проекта.

Описание текущего состояния Проекта

В настоящее время проработка Проекта ведется Минтрансом КР совместно с АБР в рамках работы над IV фазой программы строительства дороги «Бишкек-Ош». АБР уже реализованы три фазы программы, программа включена в план финансирования АБР. АБР выделена техническая помощь Минтрансу КР для подготовки общего ТЭО по IV фазе программы (по обоим участкам дороги). Минтрансом КР осуществлен наем Консультанта по подготовке ТЭО IV фазы программы в соответствии с процедурами АБР. Консультант начнет работу в декабре 2012 года и завершит ее в декабре 2013 года. Предварительно определены реконструируемые участки дороги (см. Приложение № 4).

Управляющим проведены предварительные переговоры с Минтрансом КР, Минфином КР и АБР. Достигнута предварительная договоренность о возможности использования Управляющим экспертизы и политик АБР при реализации Проекта за исключением политики закупок. Управляющий не рекомендует применять политику закупок АБР, так как она предусматривает возможность участия в конкурсе на поставку продукции и выполнение работ только поставщиков из государств-участников АБР, что исключает возможность участия в Проекте поставщиков из ряда стран-членов АКФ. В сентябре 2012 г. АБР предложен следующий график подготовки софинансирования IV фазы Программы совместно с АКФ (таблица 1):

Event	Schedule	Output	Responsible
Joint feasibility kick-off mission	End of Oct 2012	Preliminary MOU	EDB, ADB, and MOTC
EDB Council	End of Nov 2012	preliminary approval of financing	EDB
Draft final feasibility study	April 2013	Draft feasibility report	ADB
Fact-finding mission	May 2013	Project specific cofinancing agreement	EDB, ADB, and MOTC
EDB Council	End of May 2013	Approval of financing EDB	EDB and MOTC
Sign Agreement	July 2013	Financing agreement	EDB and MOTC/ GoK
Loan Negotiation	July 2013	Draft loan agreement	ADB and MOTC/GoK
ADB Board Approval	Sept 2013	Project approval	ADB
Declare project effective	Dec 2013		GoK

Потребности Проекта в финансировании

Направление финансирования АКФ – Кредит АКФ будет направлен на общестроительные работы, консультационные услуги (в первую очередь, технический аудит) и менеджмент проекта, точный перечень которых будет определен после подготовки ТЭО проекта.

Обоснованность запрашиваемой суммы. При реализации III фазы программы реабилитации дороги «Бишкек-Ош» АБР предусматривал затраты на строительство 1 км дороги в среднем около 1 млн. долл. США. Общая протяженность планируемых к реабилитации двух участков дороги составляет 115 км. Соответственно, запрашиваемая сумма с учетом софинансирования со стороны АБР и государства составляет в среднем 1,04 млн. долл. за один километр дороги.

Проект будет реализовываться в рамках софинансирования с АБР IV фазы программы реконструкции дороги «Бишкек-Ош» (возможно, в форме параллельного финансирования). Сумма кредита АБР составит 50 млн. долл. США. АБР выделена техническая помощь в объеме 1 млн. долл. США на подготовку ТЭО IV фазы программы (по всем участкам дороги).

В тело кредита АБР будут включены расходы по оплате технических консультантов для текущего контроля работ по IV фазе программы, включая участки дороги, реконструкция которых предполагается за счет средств АКФ, а также по приемке всех участков дороги. В общей сложности, сумма таких расходов по оценкам АБР составит около 8 млн. долл. США.

Таблица 2. Структура инвестиций в рамках финансирования IV фазы программы реконструкции дороги «Бишкек-Ош», предложенная Минтрансом КР и АБР (будет уточнена в ходе подготовки ТЭО Проекта).

Статья расходов	Сумма (тыс. долл. США)
Общестроительные расходы	93 000
Консультационные услуги	3 000
Проектный менеджмент	2 000
Система дорожного управления	3 000
Программа дорожной безопасности	5 000
Непредвиденные расходы	12 000
Финансовые расходы	2 000
Итого	120 000

Таблица 3. Источники финансирования IV фазы программы реконструкции дороги «Бишкек-Ош», в тыс. долл. США

Источник финансирования	Сумма (тыс. долл. США)
АКФ	50 000
АБР	50 000
Правительство КР	20 000
Итого	120 000

Условия финансирования АКФ

Запрашиваемый объем кредита АКФ: 50 млн. долл. США

Общий срок возврата, включая льготный период: 20 лет;

Льготный период: 8 лет;

Процентная ставка: 1 (один) % годовых;

Валюта финансирования: доллары США;

Грант элемент составляет 39,38%.

Условия привлечения кредита АКФ примерно соответствуют условиям, на которых привлекается финансирование Азиатского банка развития для финансирования IV фазы программы реконструкции дороги «Бишкек-Ош» (грант-элемент по займу АБР предварительно оценивается в 40,1%).

Прогнозируемые экономические эффекты от реализации Проекта

Реализация Проекта приведет к ряду положительных экономических эффектов.

Первым эффектом станет снижение транспортных издержек для пользователей реконструируемых участков дороги. Прогнозные показатели будут разработаны в ходе подготовки ТЭО проекта. В аналогичном дорожном проекте ВБ (Реабилитация дороги Ош-Асфана) прогнозировались следующие показатели по снижению издержек (таблица 4):

Показатель	Легкой автомобиль	Пикап	Микроавтобус	Автобус	Легкий грузовик	Средний грузовик	Тяжелый грузовик	Седелный тягач	Итого
Средний трафик в течение дня	3,759	553	104	2	423	180	142	20	5,183
Расходы пользователя после реализации проекта	0.22	0.22	0.55	1.18	0.19	0.26	0.44	0.65	0.65
Расходы пользователя до реализации проекта	0.24	0.27	0.64	1.36	0.22	0.29	0.49	0.74	0.74

При снижении издержек при пользовании дорогами и повышении уровня безопасности дорожного движения интенсивность движения возрастет и, как следствие, повысится собираемость транспортного налога.

Реконструкция дороги также позволит повысить уровень жизни населения южных регионов страны за счет расширения возможностей для перевозки и экспорта сельскохозяйственной продукции.

Одновременно, реализация Проекта позволит создать новые рабочие места в течение срока строительства и эксплуатации дороги. Предварительная оценка АБР показывает, что может быть создано до 7 000 новых рабочих мест.

Соответствие Проекта целям Фонда

Реализация Проекта будет способствовать повышению экономической устойчивости Кыргызской Республики (увеличатся возможности для экспорта продукции и предоставления транзитных услуг, а также поступления транспортного налога).

Реализация Проекта также приведет к интеграционному эффекту. Реконструкция дороги поможет не только увеличить транспортные потоки между регионами КР, но и

улучшить ситуацию с товароперевозками из южных регионов страны в Казахстан и Российскую Федерацию, а также увеличить транзитные потоки из Таджикистана.

Учитывая изложенное, Управляющий полагает, что Проект отвечает целям Фонда.

Схема финансирования Проекта

Заемщиком по инвестиционному кредиту выступит Кыргызская Республика в лице Министерства финансов КР, а ведомством, ответственным за реализацию Проекта, будет являться Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в лице действующей в Минтрансе КР Группы реализации инвестиционного проекта (Investment Project Implementation Group).

Правительство КР отразит привлекаемые из Фонда средства в своем государственном бюджете как источник финансирования дефицита бюджета и как расходы бюджета на цели финансирования Проекта, а также включит в государственный бюджет КР бюджетные ассигнования в объеме, необходимом для обслуживания и погашения привлекаемых средств Фонда.

Схема финансирования Проекта соответствует порядку предоставления инвестиционного финансирования за счет средств АКФ.

В связи с быстрым ростом внешних заимствований и уязвимостью долговой ситуации перед внешними шоками в рамках действующей в КР программы МВФ согласован нулевой лимит нелюбимого кредитования на общий портфель внешних государственных и гарантированных государством займов. КР взяла на себя обязательства не привлекать займы и не выдавать гарантии по займам, которые могут снизить средний грант-элемент по указанному портфелю ниже 35%. Условия, предлагаемые Управляющим, отвечают рекомендациям МВФ.

Предварительная оценка рисков Проекта (таблица 4).

Категория	Оценка	Описание	Меры по снижению
Проектные риски	Средний уровень	В ходе реализации Проекта могут возникнуть события, которые повлекут за собой превышение стоимости реализации Проекта сравнению с соответствующими параметрами ТЭО.	Снижение данных рисков планируется путем участия Управляющего в согласовании условий договора генерального подряда.
Риски, связанные с охраной окружающей среды	Средний уровень	Реализация Проекта может оказать негативное воздействие на окружающую среду.	С целью снижения рисков планируется экологическая экспертиза в соответствии с политиками АБР, при необходимости независимый экологический аудит Проекта консультантом Управляющего.
Социальные риски	Средний уровень	Реализация Проекта может оказать негативное воздействие на социальный уклад населения проживающего в дорожном коридоре.	С целью снижения рисков планируется социальная экспертиза в соответствии с политиками АБР, при необходимости будет проведен независимый аудит Проекта консультантом Управляющего.

<p>Операционные (эксплуатационные) риски.</p>	<p>Средний уровень</p>	<p>Возможны ситуации, при которых реализация проекта не приведет к снижению издержек и увеличению поступлений транспортного налога в запланированных объемах.</p>	<p>Для снижения данных рисков планируется проведение мониторинга хода реализации Проекта с привлечением технического консультанта.</p>
<p>Юридические риски</p>	<p>Высокий уровень</p>	<p>В ходе реализации и финансирования Проекта могут возникать риски, связанные с необходимостью получения участниками Проекта разрешений, лицензий и других документов в соответствии с национальным законодательством Кыргызской Республики или международными договорами, а так же связанные с заключением кредитного соглашения и сопутствующих ему документов.</p>	<p>Для снижения данных рисков планируется привлечение юридического консультанта Управляющего.</p>
<p>Коррупционные и фидуциарные риски</p>	<p>Высокий уровень</p>	<p>Индекс восприятия коррупции Кыргызстана, оцениваемый Transparency International, имеет тренд к ухудшению: в 2011 г. Кыргызстан размещался на 164 месте из 183 стран, по сравнению со 150 местом – в 2007 г.</p> <p>В ходе финансирования Проекта могут возникать коррупционные и фидуциарные риски, связанные с нецелевым использованием денежных средств.</p>	<p>Снижение данных рисков планируется путем применения процедур закупок на основе принципов конкурентности и прозрачности. Контроль за подготовкой и реализацией Проекта предлагается осуществлять с привлечением внешнего технического консультанта. Также, Регламентом проектного цикла Управляющего предусмотрены процедуры комплаенс контроля, включающие проверку коррупционных рисков Проекта, структуры собственности и конечных собственников предприятий, участвующих в Проекте. Для снижения коррупционных рисков Управляющий проведет дополнительную оценку компаний, участвующих в реализации Проекта.</p>

Заявка Министерства финансов Кыргызской Республики с концепцией Проекта.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
ФИНАНСЫ МИНИСТРЛИГИ



МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

MINISTRY OF FINANCE OF THE KYRGYZ REPUBLIC

720040, Кыргыз Республикасы
Бишкек ша. Тренкин бульвары, 58
ОКТЕО 00030529 ИИН 00802199610179
Baryshin Mall rayon MCH 004
y/e 1230040005725389
o/e 202201131 БИК 123004
Телефон: +996 (312) 66-05-04
Факс: +996 (312) 66-16-45
Телекс: 245-156 NUR KG

58 Fkndik Boulevard, Bishkek
Kyrgyz Republic, 720040
Telephone: +996 (312) 66-05-04
Fax: +996 (312) 66-16-45
Telex: 245-156 NUR KG

720040, Кыргызская Республика
г. Бишкек, бульвар Тренкина, 58
ОКПО 00030529 ИИН 00802199610179
ТНП Перв. р-но 004р/с 1230040005725389
o/e 202201131 БИК 123004
Телефон: +996 (312) 66-05-04
Факс: +996 (312) 66-16-45
Телекс: 245-156 NUR KG

20.11.2016 № 16-12/11956

на № _____

Управляющему средствами
Антикризисного фонда Евразийского
экономического сообщества -
Евразийскому банку развития
Республика Казахстан, 050051
г. Алматы, пр. Достык, д.220
Тел: +7 (727) 244 40 44
Факс: +7 (727) 244 65 70
e-mail: info@eabr.org

Министерство финансов Кыргызской Республики выражает заинтересованность в привлечении инвестиционного финансирования из средств Антикризисного фонда Евразийского экономического сообщества для реализации проекта «Реконструкция автомобильной дороги Бишкек-Ош, фаза IV» в Кыргызской Республике, который будет осуществляться через Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

В связи с необходимостью принятия нами решения о целесообразности подготовки предлагаемого инвестиционного проекта в соответствии с процедурами Фонда, предварительно направляем на рассмотрение концепцию проекта, подготовленную в соответствии с утвержденным Советом Фонда Порядком предоставления инвестиционного финансирования из средств Фонда.

Прилагаемая Концепция содержит полную и достоверную информацию о Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской

№ 091285

Республики и инвестиционном проекте, которая может быть подтверждена документально. Выражаем согласие на проверку достоверности указанных в Концепции данных и готовность предоставить необходимую подтверждающую документацию. Обязуемся своевременно информировать Управляющего средствами Фонда обо всех изменениях данной информации, а также о существенных изменениях финансового состояния Получателя и представлять по Вашему запросу все необходимые для подтверждения представленной информации документы, а также любую обоснованно запрошенную дополнительную информацию.

В приложении направляем концепцию инвестиционного проекта.

Приложение: на 4 л.

Министр

О. Лаврова

Приложение 2. Статистические показатели экономики Кыргызской Республики.

Основные макропоказатели развития Кыргызской Республики

	2010	2011				2012								
		январь-март	январь-июнь	январь-сентябрь	январь-декабрь	январь-январь	январь-февраль	январь-март	январь-апрель	январь-май	январь-июнь	январь-июль	январь-август	январь-сентябрь
Номинальный ВВП (млн. сомов)	212177,4	46586,1	103492,0	189259,5	273107,8	-	-	50751,6	-	-	114919,1	-	-	203837,8
Номинальный ВВП (млн. долл.)	4514,6	982,2	2287,3	4198,1	5858,5	-	-	1087,3	-	-	2435,0	-	-	4337,7
Реальный рост ВВП (%)	-1,4	0,4	5,5	8,7	5,7	-12,5	-10,5	-6,8	-6,8	-6,4	-5,6	-5,0	-4,6	-4,6
Дефлятор ВВП	106,9	114,0	116,0	118,6	117,3	108,7	114,6	114,3	115,1	114,5	113,7	112,7	110,7	110,4
ИПЦ на конец периода	119,2	106,4	107,2	104,4	105,7	100,8	100,9	100,9	100,6	101,3	100,9	101,1	102,0	103,1
ИПЦ за последний месяц периода	102,4	102,2	100,6	98,9	101,0	100,8	100,0	100,0	99,8	100,7	99,6	100,1	100,9	101,1
Индекс цен производителей, за последний месяц периода	102,3	103,3	99,0	103,0	99,6	96,7	105,1	100,9	97,6	98,9	97,4	103,1	99,9	101,5
Средняя номинальная зарплата (сомов)	7 142,0	7 350,0	8 185,0	8 638,0	9 352,0	9 708,0	9 776,0	10 127,0	10 165,0	10 291,0	10 473,0	10 533,0	10 524,0	10 543,0
Уровень безработицы	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5
Сальдо государственного бюджета (% ВВП)	-5,1	3,2	-0,2	-2,5	-5,0	9,6	2,2	-1,9	0,1	-2,6	-3,4	-3,8	-5,2	-5,7
Рост денежной базы (% к декабрю предыдущего года)	8,1	-7,2	2,8	5,4	12,8	-7,0	-5,2	-1,9	-1,1	0,6	3,5	6,2	9,6	9,8
Рост широкой денежной массы (% к декабрю предыдущего года)	6,8	-3,7	5,6	10,5	14,9	-3,0	-2,0	1,8	4,4	9,8	11,1	15,0	16,1	18,9
Учетная ставка НБКР (на конец периода)	5,5	6,92	12,00	13,38	13,61	12,20	10,41	9,56	9,07	8,04	6,77	5,69	4,89	4,25
% по вновь принятым депозитам (за период)	1,5	1,43	2,03	1,22	1,45	1,35	1,54	1,50	1,53	1,43	1,55	1,58	1,74	1,71
% по депозитам (на конец периода)	3,7	3,83	3,71	3,80	4,05	4,00	4,10	4,00	3,98	3,97	3,98	3,88	3,89	3,87
% по вновь выданным кредитам (за период)	20,2	21,97	21,57	22,54	21,32	22,60	20,29	20,59	20,78	21,81	21,59	20,38	19,09	20,61
% по кредитам (на конец периода)	20,9	20,72	20,38	20,08	19,86	19,87	19,70	19,52	19,47	19,44	19,55	19,44	19,34	19,38
Экспорт товаров и услуг (% ВВП)	53,7	52,8	55,6	57,6	57,0	-	-	56,8	-	-	55,2	-	-	-
Импорт товаров и услуг (% ВВП)	84,9	85,8	88,4	86,1	85,4	-	-	91,1	-	-	95,7	-	-	-
Валовые международные резервы (млн.долл.)	1 718,9	1 802,4	1 911,4	1 845,8	1 834,5	1 846,6	1 898,3	1 862,1	1 879,6	1 881,2	1 904,0	1 918,8	1 954,3	1 967,8
Резервы в месяцах импорта товаров и услуг	4,2	4,1	4,1	4,2	3,8	-	-	3,6	-	-	3,8	-	-	-
Рост переводов трудовых мигрантов (% к аналог. пер. пред. года)	29,6	42,8	47,7	40,1	33,3	26,0	24,6	20,5	21,5	22,8	17,7	17,9	17,7	17,1
Сальдо счета текущих операций (% к ВВП)	-8,5	-12,0	-5,8	-4,9	-6,4	-	-	-34,3	-	-	-28,2	-	-	-
Курс сома к доллару США (средний за период)	47,0	47,43	45,25	45,08	46,62	46,69	46,79	46,68	46,80	47,07	47,19	47,20	46,89	46,99
Курс сома к доллару США (на конец периода)	47,10	47,24	45,21	45,00	46,48	46,78	46,49	46,83	46,85	46,94	47,24	47,15	46,07	47,15
Государственный внешний долг (% ВВП)	69,4	58,9	58,9	53,4	47,5	-	-	49,0	-	-	49,5	-	-	-

Источник: НацСтатКом КР, МФ КР, НБ КР, расчеты сотрудников АКФ

* - без учета гарантированного государственного долга