

ФИО мониторинщика: Организация, должность:	Алишер Мойдунов Группа по мониторингу внешней помощи
Ссылка на заполненную платформу:	https://realityofaid.org/submission-confirmed/?id=398b0ebd8c6fb6134285d5ca0c49ab89
Название проекта: Ссылка на проект	Альтернативная дорога Север-Юг http://piumotc.kg/ru/p1861900/ https://www.adb.org/news/adb-kyrgyz-republic-sign-agreement-north-south-alternate-road-corridor-rehabilitation https://www.adb.org/documents/kyrgyz-republic-carec-transport-corridor-1-bishkek-torugart-road-project-2 https://www.adb.org/projects/48401-007/main
Краткое описание проекта: Проект соединит два основных региональных коридора ЦАРЭС путем реабилитации ключевой соединительной дороги, являющейся частью альтернативного коридора Север-Юг, который является приоритетом Национальной стратегии устойчивого развития. Это улучшит транспортное сообщение и мобильность в стране и свяжет экономически неблагополучные регионы с экономическими центрами, а также укрепит практику содержания дорог и институциональный потенциал путем внедрения и внедрения системы управления дорожными активами, а также административного руководства и процедур для подразделения реализации проекта.	
МФИ, донор, Сумма Кредита/Гранта	Азиатский банк развития. Общая стоимость проекта/кредита — \$887 миллион.
реализатор	Группа реализации инвестиционных проектов
Название консалтинговой компании. Сумма консалтинга	В открытых источниках нет информации.
Принцип эффективности развития: ориентация на результат.	
В национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы указано, в сфере транспортной инфраструктуры будет обеспечена свобода перемещения населения и вывод страны из транспортного тупика. Кыргызстан должен стать транзитной страной, имеющей безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов. А также, в национальной программе развития Кыргызской Республики до 2026 года, четко прописано “В приоритете будут проекты строительства альтернативной автодороги Север-Юг”. Данный проект согласуется с Национальной стратегией.	
Принцип эффективности развития: ответственность страны.	
Первая фаза включает два участка (Кызыл-Жылдыз – Арал и Казарман – Джалал-Абад) и тоннель через перевал Кок-Арт. Ее стоимость составляет \$400 млн, завершить работы планируют в ноябре 2019 года . Вторая фаза включает участок от села Арал до села Казарман и два эстакадных моста. Стоимость составляет \$299 млн, окончание строительства намечено на октябрь 2021 года . По третьей фазе, общей протяженностью 183 км и стоимостью \$166 млн, осталось найти финансирование на сумму \$88 млн. Данный участок проходит по маршруту Балыкчы – Кызыл-Жылдыз. Данных по поддержке и выплатам в открытых источниках нет.	
Принцип эффективности развития: инклюзивное партнерство	
В документе “Руководство по администрированию проекта” указано, что местная администрация и муниципалитеты также определяют участников гражданского общества, включая представителей заинтересованных НПО/ОО и местных молодежных, женских и пожилых организаций. Однако, о вовлечении упомянутых сообществ не имеется информации в открытых источниках	
Принцип эффективности развития: прозрачность и взаимная подотчетность	
В документе “Руководство по администрированию проекта” указано, CSC и строительный подрядчик (С) окажут помощь в поддержке местных НПО/ОО/ОГО, заключивших контракт. ИА/ОРП, при поддержке КСК, сообщит о результатах общественных консультаций в отчетах о ходе реализации проекта в АБР. АБР предоставляет право местным органам власти рассматривать жалобы граждан в рамках этого документа	

Выводы

- 1. Соответствие стратегии:** Проект транспортной инфраструктуры соответствует национальным стратегиям развития Кыргызстана, поддерживая свободу перемещения и развитие транзитных маршрутов.
- 2. Эффективность и финансирование:** Проект получает значительное финансирование от Азиатского банка развития (\$887 млн), что поддерживает его эффективность и реализацию.
- 3. Участие стейкхолдеров:** Проект пишет, что вовлекает общество, ОГО и затронутые сообщества, что способствует инклюзивному партнерству и лучшему учету интересов.

Рекомендации:

- 1. Мониторинг и Оценка:** Внедрить систему мониторинга для отслеживания прогресса и оценки воздействия проекта.
- 2. Эффективные коммуникации:** Усилить систему коммуникаций для информирования общественности о проекте и вовлечения стейкхолдеров.
- 3. Финансовая прозрачность:** Найти отчеты об обеспечении прозрачности в использовании финансовых ресурсов и отчетность по государственным ассигнованиям.
- 4. Стейкхолдерское взаимодействие:** Продолжить консультации с ОГО, затронутыми сообществами и другими стейкхолдерами для широкого вовлечения и учета мнений.
- 5. Регулярные отчеты:** Предоставлять регулярные отчеты о ходе реализации проекта, фокусируясь на его влиянии на общество и состоянии инфраструктуры