

ПРОТОКОЛ ОБСУЖДЕНИЯ
ПОДГОТОВИТЕЛЬНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ПО
«ПРОЕКТУ РЕАБИЛИТАЦИИ АВТОДОРОГИ
КУРГАН-ТЮБЕ – ДУСТИ (II ФАЗА)»
В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

В ответ на заявку подданной Правительством Республики Таджикистана (далее как «Таджикистан»), Японское Агентство Международного Сотрудничества (далее «JICA»), проконсультировавшись с Правительством Японии, приняло решение провести Подготовительное Исследование (далее «Исследование») по проекту реабилитации автодороги Курган-тюбе – Дусти (II фаза) (далее «Проект»).

JICA направила рабочую Группу Подготовительного Исследования (далее «Исследовательская группа»), возглавляемый г-ном Сейджи КАЙХО, Глава Представительства JICA в Таджикистане. Период пребывания исследовательской группы в стране запланировано с 14 по 28 февраля, 2011 года.

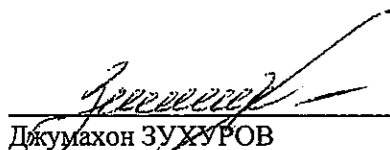
Исследовательская группа провела обсуждения с заинтересованными официальными органами Правительства Таджикистана, а также выполнила полевые исследование проектного участка.

В процессе обсуждений и полевых исследований, оба стороны подтвердили основные пункты описанных в приложениях. Исследовательская Группа продолжит работу и подготовит Отчет о Выполненных Подготовительных Исследований.

г.Душанбе, 25 февраля 2011 год



Сейджи КАЙХО
Руководитель группы
Группа Подготовительного Исследования
Японское Агентство Международного
Сотрудничества



Джумахон ЗУХУРОВ
Первый заместитель министра
Министерство Транспорта и Коммуникаций
Республики Таджикистан

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Цели Исследования:

Главной целью Исследования является пересмотр сметных расходов Проекта, подготовленных ранее на основании Исследований Базового Проектирования и следовательно Детального Проектирования для «Проекта реабилитации автодороги Курган-тюбе – Дусти» в 2007 году, с учетом нынешних социально экономических условий Таджикистана. В случае необходимости предыдущие технические спецификации Детального Проекта могут быть пересмотрены.

2. Масштаб Проекта:

2-1. Таджикская сторона и Исследовательская Группа (далее «обе стороны») подтвердили что объект проекта и проектный участок те же, что были предусмотрены в Исследовании Базового Проектирования.

2-2. Масштаб Проекта описан ниже:

Реабилитация оставшегося участка дороги, исключенного из масштаба Исследования Базового Проектирования дороги Курган-тюбе – Дусти (приблизительно 17,9 км)

- (1) Начальный пункт: Автовокзал Курган-тюбе (Связывающий пункт дороги Душанбе – Курган-тюбе – Куляб, Международная дорога №4)
- (2) Конечный пункт: Начальный пункт проекта реализующегося в настоящее время предусмотренный в Исследовании Базового Проектирования.
- (3) Содержание реабилитации: Такой же, как в проекте реализующегося в настоящее время предусмотренный в Исследовании Базового Проектирования.

2-3. Обе стороны согласны, что базовые и детальные чертежи, описанные в Исследовании Базового Проектирования остаются в силе в принципе, если не будет необходимость введения изменений.

2-4. Обе стороны также подтвердили, что не имеется факт дублирования проекта другими донорскими организациями и агентствами.

3. Ответственные и исполнительные организации:

Министерство Транспорта и Коммуникации (далее «МТиК») является ответственной и исполнительной организацией. Организационная структура МТиК идентична как в проекте реализующегося в настоящее время предусмотренного в Исследовании Базового Проектирования.

4. Схема Японской безвозмездной помощи:

4-1. Таджикская сторона понимает Схему Японской безвозмездной помощи, разъясненной Исследовательской Группой, описанный в Приложении №1

4-2. Таджикская сторона предпримет необходимые меры и выделит необходимый бюджет, как это описано в Приложении №1, в условиях предоставления Японской безвозмездной помощи для выполнения проекта.

4-3. Таджикская сторона заверила, что выполнить проект следуя «Схеме Японской безвозмездной помощи», если проект будет утвержден Кабинетом Министров Японии.

5. План проведения Исследования:

5-1. ЛСА подготовит окончательный отчет на английском языке с кратким описанием содержания на русском примерно в Августе 2011 года.

5-2. Таджикская сторона понимает, что проведение Исследования не гарантирует исполнение проекта.

6. Подтверждение исполняемых обязательств страной-реципиентом

Таджикская сторона подтверждает, что следующие обязательства, согласованные на стадии Исследования Базового Проектирования, которые исполняются за собственный счет Таджикской стороны.

- 6-1. Выделение и очистка земельных участков для строительства автодорог, мостов и водопропускных бетонных сооружений в проектной зоне;
- 6-2. Перенос существующих сооружений (ЛЭП, ЛЭС, водопроводные и канализационные трубы, газопроводы и др.) для выполнения Проекта;
- 6-3. Удаление существующих имущественных препятствий (включая здания, деревья, насаждения и др.) необходимые для выполнения Проекта;
- 6-4. Обеспечение необходимыми объездными дорогами для движения транспортных средств населения в необходимых участках во время строительства дороги, например, отвод земельных участков, информирование общественности и т.д.;
- 6-5. Обеспечение необходимой объездной дороги через центр Курган-тюбе как показано в Приложении №2 во время строительства дорог проектной зоны;
- 6-6. Выделение и очистка земельного участка для временного офиса, складских помещений и запасов материала вблизи Проектной зоны на период выполнения проекта;
- 6-7. Выделение участков для котлованов, карьеров и утилизации отходов (удаленный асфальтобетон, вырытый ненужный грунт, др.), а также МТиК окажет полное содействие в ускорении процедуры в получении разрешений на их использование;
- 6-8. Обеспечение коммунальных услуг временных участков для проектных сооружений, используемых для офиса, парков, жилищных помещений, т.д. и для временной работы;
- 6-9. Необходимое согласование и координация с заинтересованными Министерствами и/или Агентствами;
- 6-10. Освобождение от НДС, таможенных пошлин, любых других налогов и денежных сборов, возникающих при выполнении Проекта в Таджикистане;
- 6-11. Выделение бюджета по расходам Консалтинговых комиссионных для Платежного Поручения (А/Р) и для переводов оплаты;
- 6-12. Выделение достаточного бюджета и людских ресурсов для эксплуатации и содержание сооружений созданных по Проекту;
- 6-13. В случае необходимости, обеспечить безопасность всех вовлеченных лиц японской национальности работающих в проекте.

7. Другие соответствующие вопросы:

7-1. Первоначальный отчет:

Таджикская сторона поняла и согласилась в принципе с содержанием Первоначального отчета разъясненной Таджикской стороне Исследовательской Группой.

7-2. Разрешения на проведение строительных работ и Оценка Воздействия на Окружающую Среду (ОВОС):

Обе стороны подтвердили, что осуществленная ОВОС для проекта, реализуемого в настоящее время на основе Исследований Базового Проектирования также остается в силе для II фазы. Таджикская сторона заверила, что разрешительные документы для начала строительства будут получены в кратчайшие возможные сроки после принятия чертежей.

7-3. Справедливость при исполнении Проекта:

Исследовательское Группа объяснила, что некоторая информация относящаяся к Отчету должна быть сохранена с осторожностью до проведения Тендеров. Это информация может повлиять на проведения справедливых Тендеров. Таджикская сторона поняла и заверила, что будет соблюдать осторожность.

7-4. Используемый Язык

Обе стороны подтвердили, что Английский текст будет иметь привилегию в случае возникновения спорных вопросов в интерпретации настоящего Протокола Обсуждения.

Приложение №1 : Японская безвозмездная помощь

Приложение №2 : Объездной маршрут через центр Курган-тюбе

Конец документа



ЯПОНСКАЯ БЕЗВОЗМЕЗДНАЯ ПОМОЩЬ

Правительство Японии проводит организационную реформу для улучшения качества Официальной Донорской Помощи (ODA). Частью этих реформ, в 1 октября 2008 года был принят новый Закон о положении ЛСА. На основании этого Закона, а также решением Правительства Японии, ЛСА назначен исполнительным агентством осуществления Безвозмездной Помощи для Общих Проектов, Рыболовства и Культурного Сотрудничества и т.д.

Безвозмездная Помощь это безвозвратный фонд предоставляемый стране-реципиенту на приобретение сооружений, оборудования и услуг (инженерные услуги и транспортировка товаров, т.д.) для экономического и социального развития в соответствии с законами и регулированиями Японии. Безвозмездная Помощь не предоставляется в виде донации натуральных материалов как таковых продуктов.

1. Процедуры Безвозмездной помощи

Программа безвозмездной помощи Японии исполняется в соответствии со следующими процедурами:

| | |
|---------------------------------|---|
| - Подготовительное Исследование | ЛСА проводит Подготовительное Исследование |
| - Оценка и утверждение | Оценка Правительством Японии и утверждение Кабинетом министров Японии |
| - Принятие решения о реализации | Ноты, которыми обмениваются Правительство Японии и страна-реципиент |
| - Грантовое соглашение (G/A) | Соглашение, заключаемое между ЛСА и Реципиентом |
| - Реализация | Поставка/закупка Реципиентом через Агента по поставке |

2. Подготовительное Исследование

(1) Содержание Исследования

Цель подготовительного Исследования состоит в разработке базового документа, необходимого для оценки Проекта Правительством Японии и ЛСА. Исследование имеет следующее содержание:

- Уточнение предпосылок, целей и благотворного эффекта от Проекта, а также необходимого для реализации проекта институционального потенциала заинтересованных ведомств и сообществ Реципиента.
- Оценка технической, социальной и экономической уместности Проекта, намечаемого к реализации по Схеме Безвозмездной помощи.

- Уточнение вопросов, согласованных обеими сторонами относительно базовой концепции Проекта.
- Разработка базового проектирования Проекта.
- Калькуляция стоимости Проекта.

Совершенно необязательно, чтобы содержание первичной заявки правительства страны-реципиента было одобрено и включено в Проект безвозмездной помощи в своей исходной форме. Базовое проектирование составляет в первую очередь на основе положений и принципов Программы безвозмездной помощи Японии.

Правительство Японии требует, чтобы Правительство страны-реципиента приняло бы все необходимые меры, чтобы обеспечить полную самостоятельность в реализации Проекта. Такие меры должны быть приняты в любом случае, даже если они выходят за рамки полномочий тех организаций в стране-реципиенте, которые являются непосредственными исполнителями Проекта. В связи с этим вопросы реализации Проекта утверждаются всеми заинтересованными организациями в стране-реципиенте в соответствующих Протоколах Обсуждения.

(2) Выбор консультантов

В целях беспрепятственного проведения Изучения JICA привлекает к этой работе одну или несколько консалтинговых фирм. Выбор конкретного консультанта JICA проводит на основе предложений, переданных заинтересованными претендентами.

(3) Результат Исследования

JICA рассмотрит Отчет о результатах Исследования и рекомендует Правительству Японии произвести оценку по реализации Проекта, после подтверждения уместности Проекта.

3. Схема Японской безвозмездной помощи

(1) Обмен Нотами (E/N) и Грантовое Соглашение (G/A)

После утверждения Проекта Кабинетом министров Японии, Обмен Нотами будет подписан между Правительством Японии и Правительством страны-реципиента, в котором закрепляются намерения об оказании помощи. Далее заключается Грантовое Соглашение между JICA и Правительством страны-реципиента, где будут указаны необходимые пункты выполнения Проекта, такие как условия оплаты, обязанности Правительства страны-реципиента, и условия закупок.

(2) Выбор консультантов

JICA рекомендует стране-реципиенту, чтобы консалтинговые фирмы, привлеченные к Изучению, также использовались бы в ходе работы по Проекту после Обмена Нотами и Грантового Соглашения. Это делается для того, чтобы обеспечить техническую последовательность.

(3) Страны поставок ресурсов

В принципе, программа Безвозмездной помощи предполагает, что для проекта должны закупаться товары и услуги (в том числе и транспортные) из Японии или страны-реципиента. Если ЛСА и Правительства страны-реципиента решат, что это необходимо, то Безвозмездные средства могут быть использованы для закупок товаров или услуг в третьих странах. Однако, головными подрядчиками, а именно, консалтинговыми, строительными и снабженческими фирмами, могут быть только японские лица (этот термин – "японские лица" - означает японских граждан или компании, которые контролируются японцами).

(4) Необходимость Верификации

Правительство страны-реципиента или им уполномоченное ведомство заключает контракты в японской валюте с японскими лицами. Эти контракты подлежат проверке со стороны ЛСА. Такая Верификация, считается необходимой, чтобы обеспечить подотчетность японским налогоплательщикам.

(5) Основные обязательства Правительство страны-реципиента

В ходе выполнения Проекта Безвозмездной Помощи от Правительство страны-реципиента требуется выполнение мер указанных в Приложении №1-1.

(6) "Надлежащее использование"

От страны-реципиента требуется, чтобы построенные сооружения и закупленное оборудование эффективно обслуживались и содержались в порядке, для чего должен быть отведен эксплуатационный персонал. Страна-реципиент также покрывает все расходы, не входящие в рамки Безвозмездной помощи.

(7) "Экспорт и реэкспорт"

Товары, закупленные в рамках Безвозмездной помощи, не могут быть экспортированы или реэкспортированы из страны-реципиента.

(8) Банковская Соглашение (B/A=Banking Arrangements)

- а) Правительство страны-реципиента или его уполномоченный орган должен открыть банковский счет на имя Правительства страны-реципиента в японском банке (далее именуемый «Банк»). Правительство Японии будет осуществлять Безвозмездную помощь путем перечисления на этот счет сумм в японских иенах для покрытия обязательств, которые несет правительство страны-реципиента или его уполномоченный орган по контрактам, прошедшим верификацию.
- б) Оплата будет производиться при предъявлении банком соответствующих документов ЛСА, на основе Платежного поручения (A/P=Authorization to Pay), выданного Правительством страны-реципиента или его уполномоченным органом.

(9) Платёжная Поручение (A/P)

Правительство страны-реципиента должно нести расходы на авизирующие комиссионные для платежного поручения и платежные комиссионные для Банка.

(10) Учет социальных условий и окружающей среды

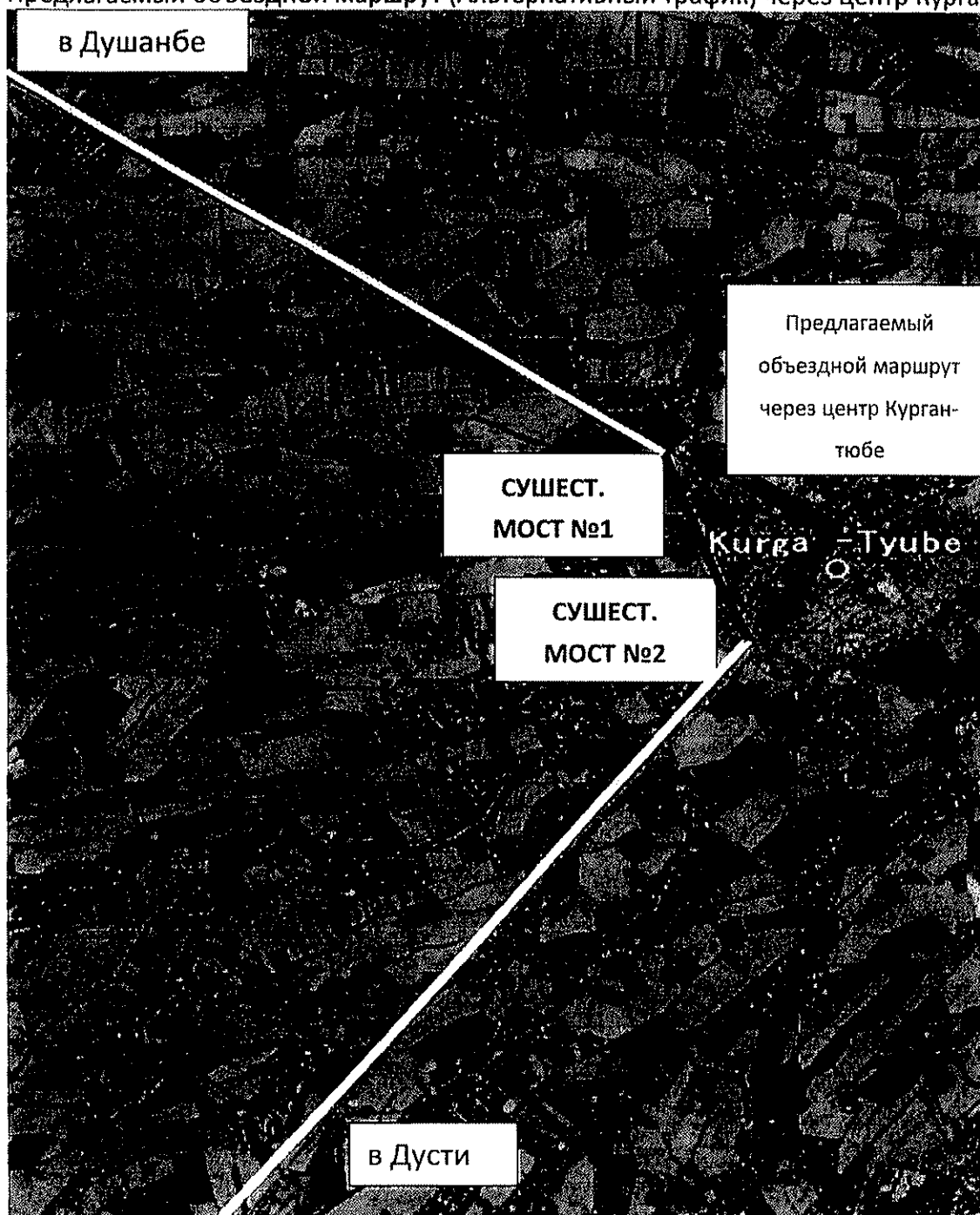
Правительство страны-реципиента должно учитывать воздействия Проекта на социальный быт и окружающую среду. Должны быть соблюдены нормативные требования по охране окружающей среды страны-реципиента и социально-экологическое руководство ЛСА.

(Конец документа)

Основные обязательства каждого из Правительств

| № | Пункт | Покрывается Безвозмездной Помощью | Покрывается страной- реципиентом |
|---|--|---|--|
| 1 | Выделить земельный участок необходимый для выполнения Проекта и очистить их | | • |
| 2 | Обеспечение разгрузки и таможенной очистки в порту назначения страны-реципиента | | |
| | 1) Морские (воздушные) перевозки товаров из Японии до страны-реципиента | • | |
| | 2) Налоговые льготы, освобождение от таможенных пошлин и таможенная очистка товаров в порту назначения | | • |
| | 3) Внутренние перевозки от порта разгрузки до проектной площадки | • | |
| 3 | Освобождение японских лиц от таможенных пошлин, внутренних налогов и прочие, учрежденных в стране-реципиенте в отношении поставки товаров и услуг по контрактам, прошедшим Верификацию. | | • |
| 4 | Обеспечение всем необходимым для въезда в страну и работы в ней для тех японских лиц, которые должны прибыть в страну-реципиент в связи с поставками товаров и услуг по контрактам, прошедшим Верификацию. | | • |
| 5 | Надлежащим образом и эффективно осуществлять эксплуатацию и техобслуживание объектов, построенных Грантовой помощью, и поставленного оборудования. | | • |
| 6 | Оплата всех затрат, не покрываемых безвозмездной помощью, которые необходимы для строительства сооружений, транспортировки и монтажа оборудования | | • |
| 7 | Оплата ниже перечисленных комиссионных банку Японии за банковские услуги на основе В/А | | |
| | 1) Консалтинговые комиссионные для А/Р | | • |
| | 2) Комиссионные за проведение выплат | | • |
| 8 | Учитывать условия социального быта и охраны окружающей среды при выполнении Проекта | | • |

(В/А : Banking Arrangement / Банковское Соглашение, А/Р : Authorization to pay / Платежное Поручение)



26 February 2011

Technical Notes

These Technical Notes should be read in conjunction with Minutes of Discussion signed on 25 February 2011(M/D) between MOTC and the Team for the Project for Rehabilitation of Kurgan Tyube – Dusti Road (Phase II)(the Project). Both sides further agreed the following items in respect of design of the Project.

1. Principle

Except for the box culverts No.1 to No.5 both inclusive, other part of detailed design made by CPC will be applied without any major design change. Design of box culverts will be changed as stated below.

| Bridge No. | Design in B/D Study | Agreed design in the Study |
|------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| No.1 | Box Culverts, B 5.0mx2.4m | Rehabilitation of existing bridge |
| No.2 | Box Culverts, (5.0+7.0+5.0)mx6.3m | Bridge |
| No.3 | Box Culverts, (4.5+4.5+4.5)mx3.5m | Bridge |
| No.4 | Box Culverts, 6.0mx5.3m | Bridge |
| No.5 | Box Culverts, (4.5+4.5)mx2.2m | Bridge |

2. Design Loading of Bridges

Class B Load of Japan Road Association, which is used by CPC for his design and satisfied requirements in Table 4 Asian Highway Design Standard, minimum AASHTO HS20-44, is also applied as Structure Live Load in the design of the Project.

3. Relocation, Removal and Area for detour etc.

In respect of Sub-Clause 6-2, 6-3 and 6-4 in M/D, the Team will try to minimize relocation, removal and/or area to be used for detours and submit to MOTC detailed drawings with photos, which shows objects to be removed/relocated and area necessary for detours, during the course of detailed design.

4. Reuse of steel material of existing Bridge No.2

Although the Team further studies a method of removal of existing Bridge No.2, the Team is unable to guarantee that removed steel materials of existing bridge No.2 are kept in reusable conditions for other locations. MOTC will arrange transportation of removed steel materials from No.2 Bridge site when MOTC elects to reuse them.

5. Construction Permission

MOTC confirmed that Construction Permission obtained for original 60km Rehabilitation of Kurgan Tyube – Dusti Road was still valid. The design change for rehabilitation of existing bridges made by the Team may or may not be subject to approval of Independent State Department of Construction Projects Experts (ISDCPE), GOSSTROY. The Team will send his design drawings bridge by bridge basis and MOTC will process them accordingly as per Sub-Clause 7.2 of M/D. Target Schedule is as follows.

- ◆ Completion of design and submission of all drawings by the Team to MOTC
: by the end of April 2011
- ◆ Completion of construction permission process in Tajikistan by MOTC
: within two months after acceptance of drawings by MOTC, by the end of June 2011

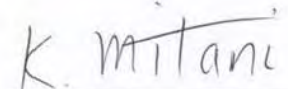
6. Quarry

MOTC will assist that the quarry from which aggregates were produced for Phase I project can be used for Phase II also.

Agreed by



Mr. Jumekhon Zukhurov
First Deputy Minister
Ministry of Transport and Communication
The Republic of Tajikistan



MITANI Katsuaki
Chief Consultant
Implementing Review Study Team
Japan International Cooperation Agency

26 февраля 2011г.

Технические Условия

Данные Технические Условия должны рассматриваться воедино с Протоколом Обсуждения, подписанного между Министерством Транспорта и Коммуникации (далее МТик) и Исследовательской Группой по Проекту Реабилитации Автодороги Курган тюбе – Дусты (II фаза) (далее Проект). Обе стороны пришли к согласию по следующим пунктам относящиеся к проектированию Проекта.

1. Основные положения

Кроме водопропускных бетонных сооружений (далее ВБС) с №1 по №5, детальный проект, составленный СРС, будет применен без принципиальных изменений. Проект водопропускные бетонные сооружений будут изменены следующим образом.

| № моста | По проекту Базового Проектирования | Согласованный проект по проводимому Исследованию |
|---------|------------------------------------|--|
| №1 | ВБС, В 5,0мх2,4м | Реабилитация существующего моста |
| №2 | ВБС, (5,0+7,0+5,0)мх6,3м | Мост |
| №3 | ВБС, (4,5+4,5+4,5)мх3,5м | Мост |
| №4 | ВБС, 6,0мх5,3м | Мост |
| №5 | ВБС, (4,5+4,5)мх2,2м | Мост |

2. Проектная нагрузка мостов

Применяется Класс В по квалификации Японской Ассоциации Автодорог, который был использован СРС в ходе проектировании, отвечающий требованиям Таблицы №4 Проектных Стандартах Азиатской Международной Сети. Также в проектировании будет использован минимум AASHTO HS20-44 как Реальная Нагрузка на Сооружение.


3. Перенос, удаление и площади для объездных дорог т.д.

Как было указано в подпунктах 6-2, 6-3 и 6-4 в Протоколе Обсуждения, Исследовательская Группа направит все усилия на минимизирование необходимости переносов, удалений и площадей для объездных дорог. В МТик будут предоставлены чертежи с фотографиями местности, где будут показаны объекты подлежащие переносу, удалению и площади для объездных в ходе проектирования.

4. Повторное использование железных конструкций существующего Моста №2

Исследовательская Группа далее изучит методы демонтажа существующего Моста №2, но на данном этапе исследования Исследовательская Группа не может гарантировать, что демонтированные конструкции сохранятся в состоянии, в котором

1 of 2

 К.м.

их можно будет использовать для других мест. МТик организует транспортировку демонтированных конструкций Моста №2 до места назначения, когда МТик примет решение об их повторном использовании.

5. Разрешительные документы для начало строительства

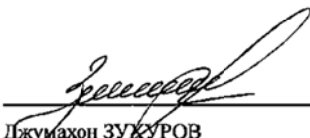
МТик подтвердила, что разрешительные документы для начало строительства, полученные в предыдущем проектировании на 60 км реабилитации автодороги Курган тюбе – Дусти остается в силе. Предполагаемые изменения проектов существующих мостов могут быть субъектом повторного рассмотрения и требовать утверждение Госэкспертизой Строительных Проектов (ГОССТРОЙ). Исследовательская Группа будет отправлять чертежи мостов по мере готовности одним за другим и МТик инициирует процесс подачи документов, как это было указано в подпункте 7.2 Протокола Обсуждения. Предварительный план указан ниже:

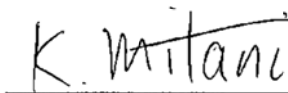
- ◆ Завершение проектирование и сдача всех чертежей в МТик:
до конца Апреля, 2011г.
- ◆ Завершение получения разрешительных документов в Таджикистане Министерством Транспорта и Коммуникации:
до конца Июня, 2011г.

6. Карьеры

МТик будет содействовать в получении возможности использования карьера также и для II фазы проекта, в котором производятся инертные материалы строительства для I фазы.

Согласовано


Джумахон ЗУХУРОВ
Первый заместитель министра
Министерство Транспорта и Коммуникаций
Республики Таджикистан


Кацуаки МИТАНИ
Главный консультант
Группа Подготовительного Исследования
Японское Агентство Международного
Сотрудничества

MINUTES OF DISCUSSIONS ON
THE IMPLEMENTING REVIEW STUDY ON
“THE PROJECT FOR REHABILITATION OF KURGAN TYUBE – DUSTI ROAD (PHASE II)”
IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN
(EXPLANATION OF DRAFT FINAL REPORT)

In February 2011, the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") dispatched the Implementing Review Study Team on the Project for Rehabilitation of Kurgan Tyube – Dusti Road (Phase II) (hereinafter referred to as "the Project") to the Republic of Tajikistan (hereinafter referred to as “Tajikistan”). Through discussions, field survey, and further technical examination in Japan, JICA prepared a draft final report on the Project.

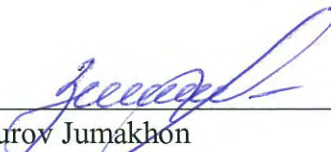
Accordingly, Mr. Jiro IIDA, Resident Representative, JICA Tajikistan Office explained to the Government of Tajikistan on the contents of the draft final report.

As a result of discussions, both sides confirmed the main items as described in the attached sheets.

Dushanbe, July 4, 2011



Jiro IIDA
Resident Representative
JICA Tajikistan Office
Japan International Cooperation Agency



Zuhurov Jumakhon
First Deputy Minister
Ministry of Transport
The Republic of Tajikistan

ATTACHMENT

1. Components of the project:

The Tajik side agreed and accepted in principle the component of the draft final report of Implementing Review Study explained by the JICA side.

2. Japan's Grant Aid Scheme:

The Tajik side understood the Japan's Grant Aid Scheme and the necessary measures to be taken by the Tajik side as explained by the JICA side and described in Annex-1 of the Minutes of Discussions signed by both sides on February 25, 2011.

3. Schedule of the Study:

JICA will complete the final report in accordance with the confirmed item and send it to the Government of Tajikistan by August 2011.

4. Project Cost Estimation:

The JICA side explained to the Tajik side the project cost estimation as described in Annex-I. Both sides confirmed that this cost estimation was provisional and would be examined further by the Government of Japan for its approval as the grant aid.

Both sides also confirmed that the project cost estimation should never be duplicated in any form nor released to any other party before signing of all the contract(s) for the Project. This confidentiality of the project cost estimation is necessary to ensure fairness of tender procedure.

5. Other Relevant Issues:

5-1. Construction permission

The Tajik side assured that the construction permission for the Project is to be obtained by the Tajik side before commencement of tender procedures in principle.

5-2. Undertakings of the Tajik side

The Tajik side confirmed that the following undertakings will be taken by the Tajik side at its own expenses. The Tajik side assured that the necessary budget for these undertakings will be secured in a timely manner.

- a) Securing and clearance of the land for road, bridge and box culvert construction area for the Project,
- b) Relocation of existing facilities (electricity power, telecommunication, water, sewage, gas, etc.) required for implementation of the Project,
- c) Removal of existing properties (including building, trees, plants, etc.) required for implementation of the Project,
- d) Necessary arrangement of detours for public traffic at necessary sections during the construction of roads, e.g. securing of land, public announcement etc,
- e) Necessary arrangement of traffic diversion to the road connecting to the Kurgan-Tyube regional center as shown in Annex-II during the road construction of diverted section,
- f) Securing and clearance of land for a temporary site office, warehouse, and stock yard

- near the Project site during the implementation period,
- g) Securing site and providing support for obtaining relevant permission and rights for borrow pit, quarry and disposal of waste (scarified asphalt concrete, excavated unsuitable soil, etc.),
 - h) Necessary arrangement for public utilities for the temporary yard to be used for site facilities such as site offices, plant yards, dormitory, etc. and for temporary works,
 - i) Necessary arrangement and coordination with concerned Ministry and/or Agency,
 - j) Exemption of Value Added Tax, custom duties and any other taxes and fiscal levies imposed in the Tajik arisen from the Project activities,
 - k) Budget allocation for the commission for Banking Arrangement (B/A), Authorization to Pay (A/P) and Payment,
 - l) Provide security for all concerned Japanese nationals working for the project, if deemed necessary.

5-3. Control of over-loaded vehicles

Both sides confirmed that it is necessary to control over-loaded vehicles in order to make road maintenance rationally. To this end, two sets of track scale on each side of the road are included based on the request made by Tajik side, on condition that the equipment will be used at the designated places to avoid unnecessary damage to the road surface. The exact location of such places and the specifications of equipment shall be discussed with the consultant in detail and reflected in the tender documents.

The Tajik side shall make an operational plan on the control of overloaded vehicles between Kurgan Tyube and Dusti to avoid unnecessary damage to the road surface, and bear the necessary expenses for the implementation of the operational plan.

5-4. Proper maintenance of newly rehabilitated road

The Tajik side shall secure enough budget and personnel necessary for the operation and maintenance of the facilities improved by the Project, including periodical maintenance work after the completion of the project.

5-5. Environmental and Social Consideration

Both sides agreed the necessity of monitoring environmental affect so that possible negative impact would be mitigated. The basic idea for monitoring is as Annex III. However this will be further refined by the Tajik side and contractor at the early stage of the Project.

5-6. Language

Both sides confirmed that the English text shall prevail when any doubt arises in interpretation of this Minutes of Discussions.

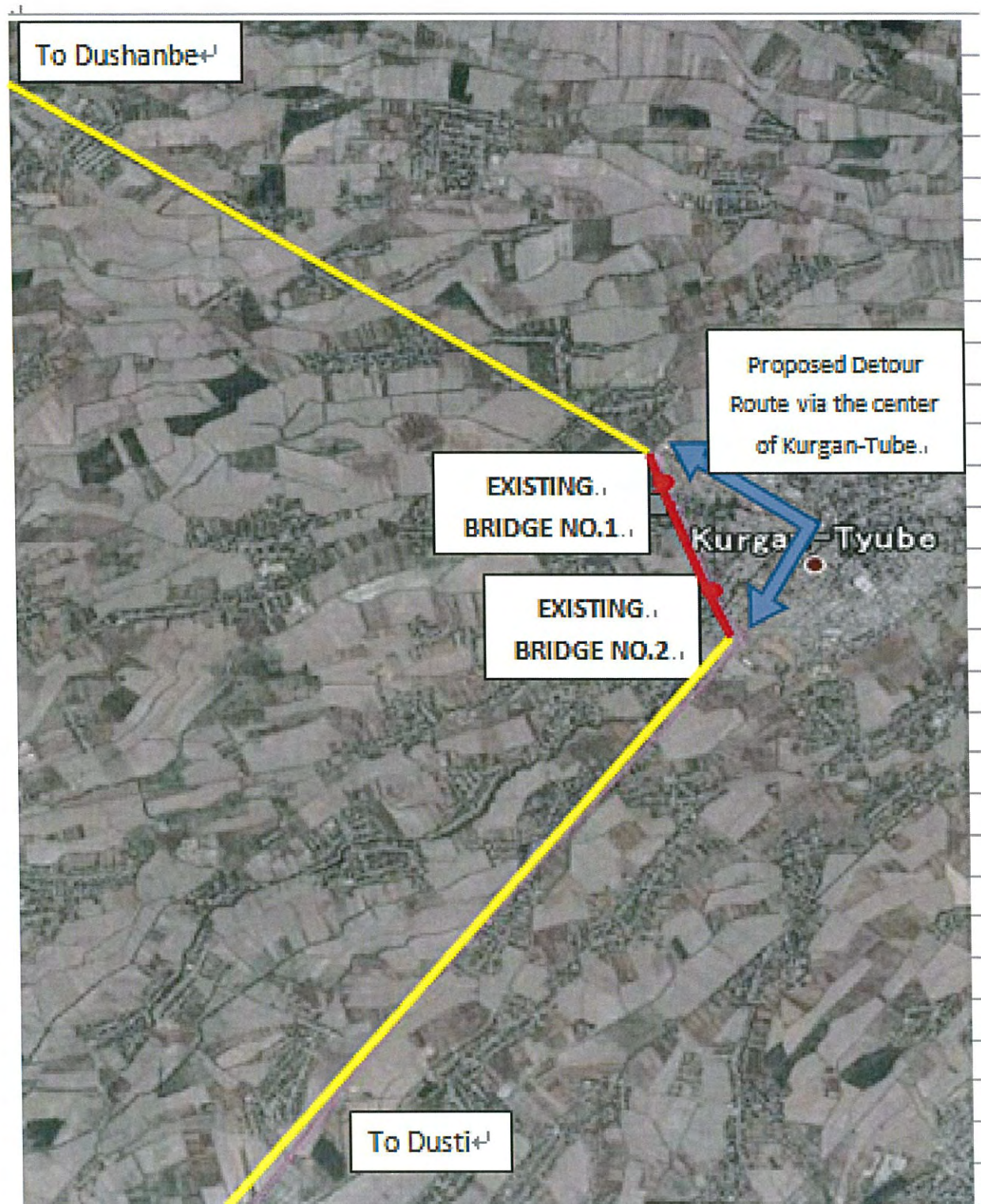
| | |
|-----------|---|
| Annex I | Project Cost Estimation |
| Annex II | Traffic Diversion Route in Kurgan Tyube |
| Annex III | Environmental Monitoring (Provisional) |

End

Annex I

Project Cost estimation will not be disclosed until the contract between MOT and the contractor is concluded.

Annex II. Traffic Diversion Route in Kurgan Tyube



Annex III.

Environmental Monitoring (Provisional)

| Impact Items | Sections or Places | Impact Activities | Mitigation Measures | Timing of Monitoring |
|---------------------|---|---|--|--|
| Air Quality Dust | At least 2 places in Urbanized area in Kurgan Tyube | Road construction No.2 Bridge construction No.1 Bridge repair | Periodic sprinkling by hand or by water tanker (cart). | Visual check and photos taken at the fixed position and angle Base line: Before commencement of the works During Construction: Once a month After open to the public: At the time of completion |
| Water Quality pH | Juitor river under Bridge site No.2 | No.2 Construction of Bridge Abutment construction | Apply water tight cofferdam such as steel sheet pile cofferdam | Measurement by pH meter Base line: Before commencement of the works During Construction: Once a month After open to the public: At the time of completion |
| Noise dB(A) | At least 2 places in Urbanized area in Kurgan Tyube | Road construction No.2 Bridge construction No.1 Bridge repair | On Sunday or early in the morning, try to make best efforts not to carry out works which causes considerable noise | Measurement by Noise meter Base line: Before commencement of the works During Construction: Once a month After open to the public: At the time of completion |

Appendix 5— List of Documents and information collected

| Description | Russian | Media and Remarks |
|---|--|-------------------|
| Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network | | Booklet |
| National Development Strategy of the Republic of Tajikistan for the period to 2015 | | Booklet |
| National Investment, Grant and Technical Assistance years 2008 - 2010 | Программа государственных инвестиций, грантов и технической помощи на 2008 – 2010 годы | Booklet |
| Foreign aid for Road Transport | | Electric data |
| Organization for Ministry of Transport and Communication, MOTC※ | Организационная структура МТК | Hard copy |
| Information on Road Rehabilitation Project for Dushanbe-Kurgan Tybe-Kulyab by ADB | | Hard copy |
| Construction Permit, No. GE-375 of 20 JUNE 2008 | Экспертное заключение № | Hard copy |
| Submission of the answer to the comment of design examination from GOSSTROY for the basic design of Kurgan Tyube- Dusti Road Rehabilitation Project | | Hard copy |
| Comments from Gosstroy, No. GE-154 of 27 February 2008 | | Hard copy |
| Scheme of Existing and Perspective Roads of the Republic of Tajikistan | | Hard copy |

※MOTC became Ministry of Transport, MOT on 1 April 2011 by re-organization of Tajikistan Government.