



20th Transport Sector Coordinating Committee Meeting

24–25 May 2023 • Tbilisi, Georgia

20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

24–25 мая 2023 года • Тбилиси, Грузия



Мониторинг управления дорожными активами в регионе ЦАРЭС

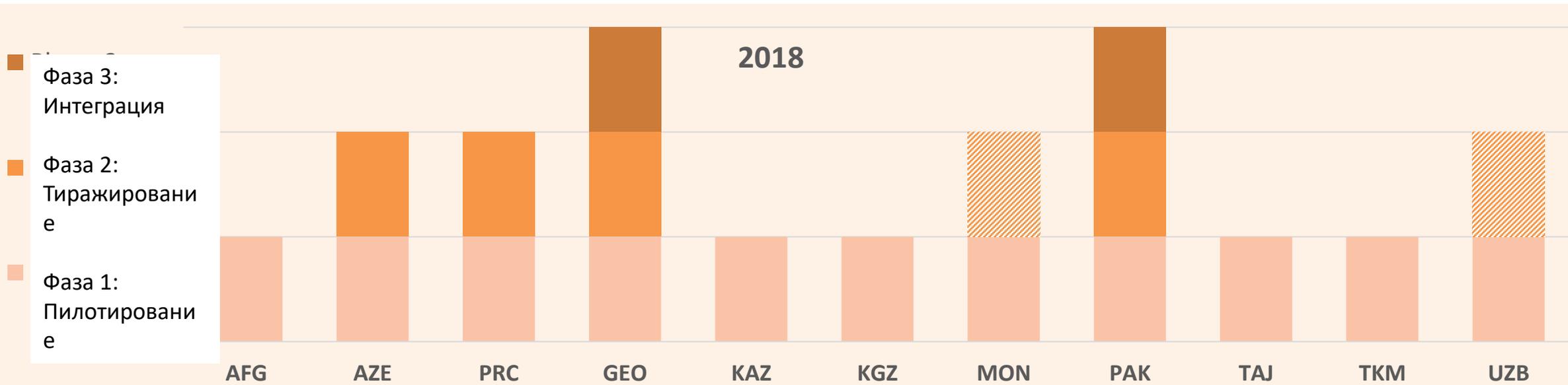
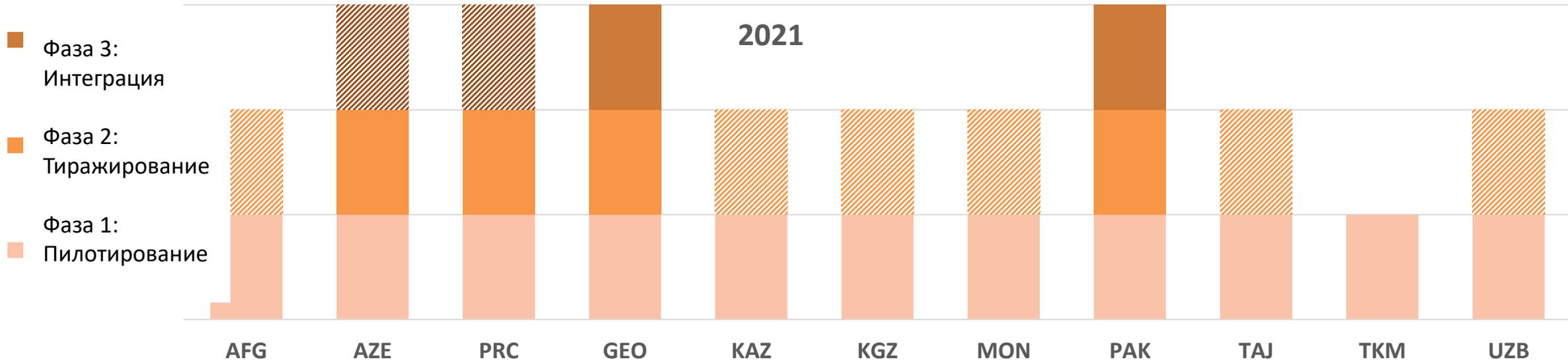
- **Михаэль Айала**
- Старший специалист по управлению
дорожными активами
 - АБР



ТЕКУЩИЕ КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ

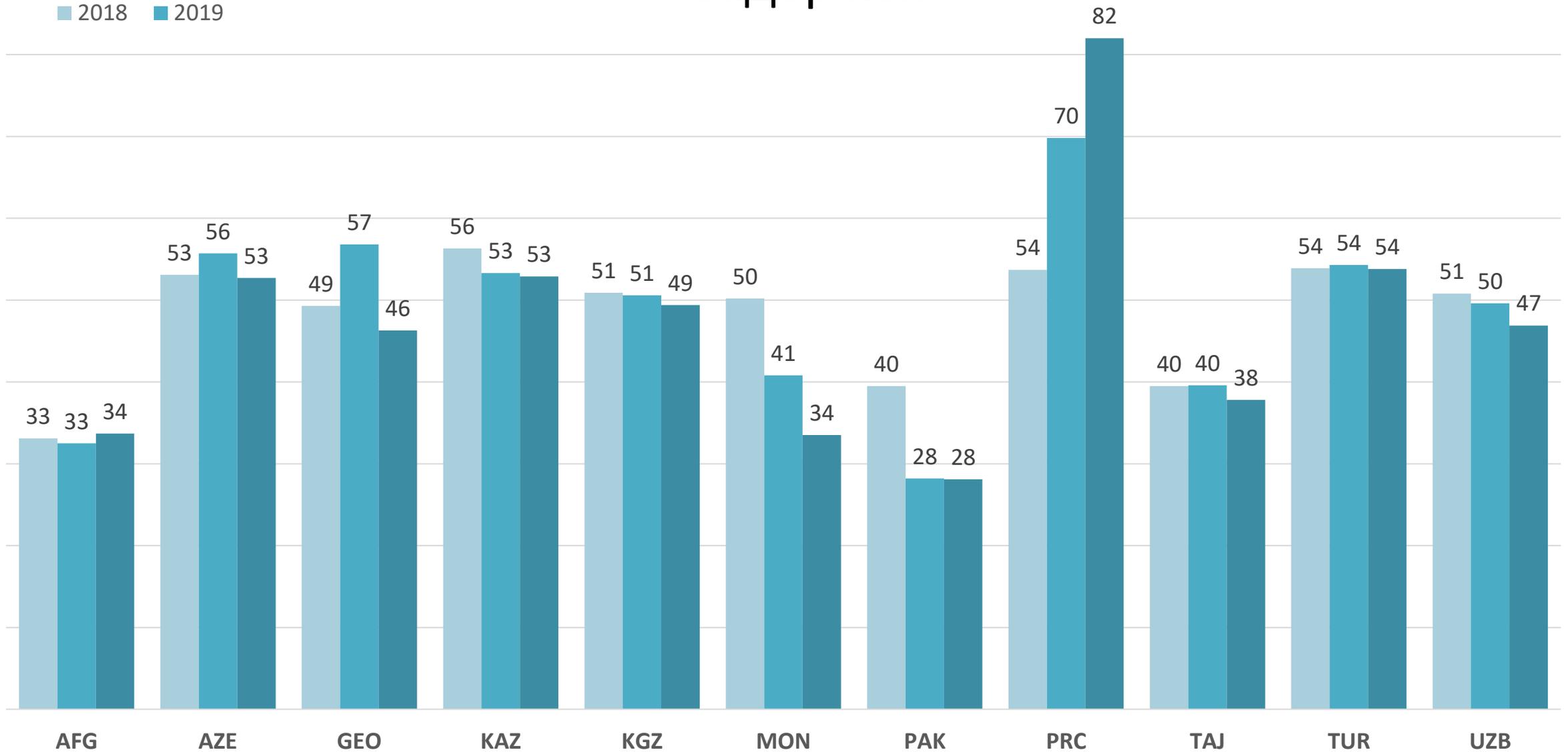
CAREC Transport Strategy - RAM KPIs. Michael Anyala, ADB

Исходный результат КР1-1: Зрелость систем управления дорожными активами (СУДА)



Исходный результат КРІ-2: Средняя скорость движения без задержек

2018 2019

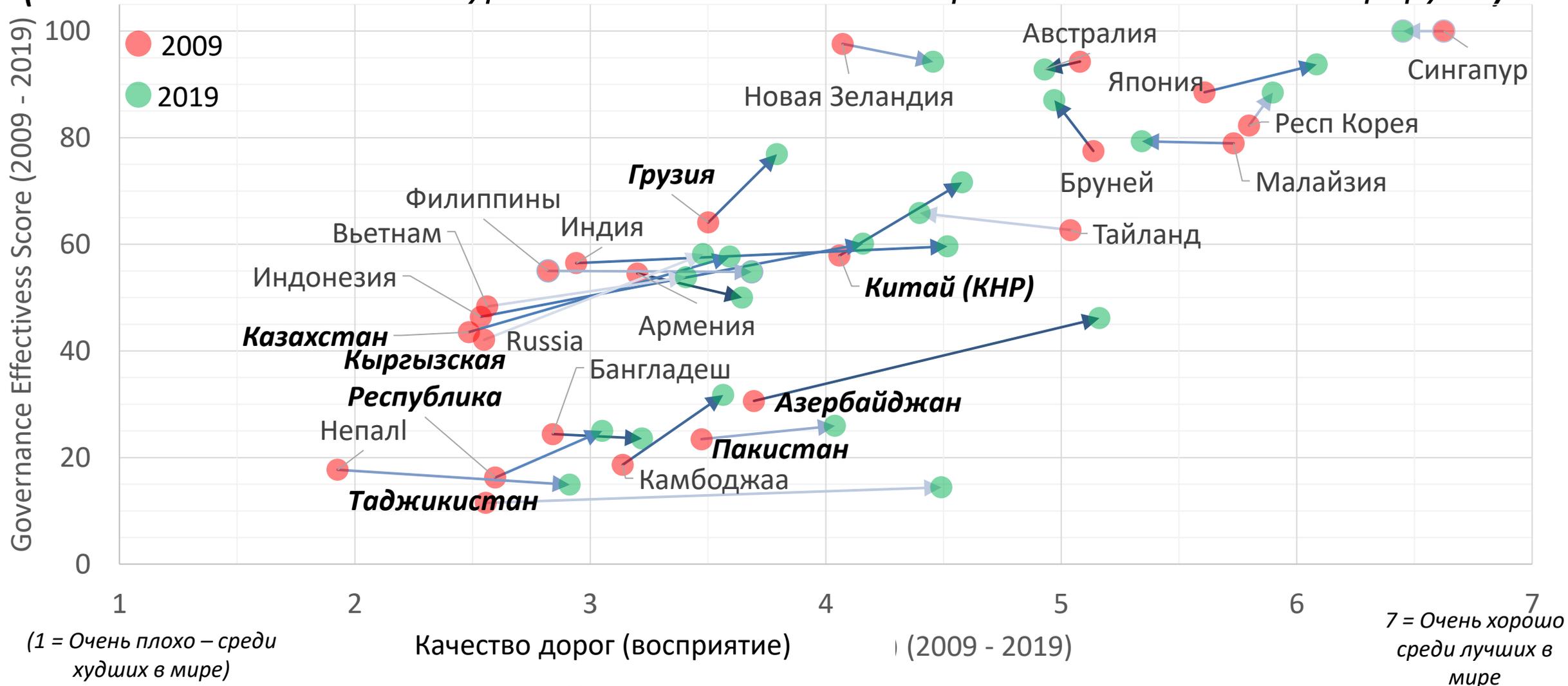


ЦАРЭС Transport Strategy - УДА KPIs. Michael Anyala, ADB

Источник: Годовой отчет
ИМЭК

Исходный результат КРІ-3: Улучшилось восприятие качества автомобильных дорог, 2009 - 2019

(Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума)



ПРЕДЛАГАЕМЫЕ КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ (ПРОЕКТ)

CAREC Transport Strategy - RAM KPIs. Michael Anyala, ADB

Структура предлагаемых показателей эффективности

(КРІ)

Транспортная стратегия
ЦАРЭС (ТСЦ)

Связанность

Устойчивость

Распределение
финансирования

Стратегическое
планирование

Улучшение
социальных и
экономических
условий

СЖЦ и
качество

Зрелость
УДА S

Институцио
нальные
реформы

Участие
частного
сектора

Цели ТСЦ УДА

1. Соответствие целям ТСЦ
2. Измеряйте результатов на выходе и исходных результатов
3. Конкретные и измеримые ключевые показатели эффективности
4. Обеспечить сравнительный анализ

СЖЦ = Стоимость жизненного цикла

Связанность – Достаточное финансирование

№.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
1.1.1	Достаточность бюджетных ассигнований строительство дорог	скользящий средний объем выделенного годового бюджета за 3 года на строительство дорог в расчете на 1 км дороги	желательно
1.1.2	Достаточность бюджетных ассигнований восстановление дорог	скользящий средний объем выделенного годового бюджета за 3 года на восстановление дорог в расчете на 1 км дороги	Существенно
1.1.3	Достаточность бюджетных ассигнований содержание дорог	скользящий средний объем выделенного годового бюджета за 3 года на содержание дорог в расчете на 1 км дороги	Существенно
1.1.4	Средства, выделенные на строительство дорог как доля в ВВП	Общий объем годовых средства, выделенных на строительство дорог как доля в ВВП	желательно
1.1.5	Средства, выделенные на восстановление дорог как доля в ВВП	скользящий средний объем выделенного годового бюджета за 3 года for rehabilitation как доля в ВВП	Существенно
1.1.6	Средства, выделенные на содержание дорог как доля в ВВП	скользящий средний объем выделенного годового бюджета за 3 года for the maintenance как доля в ВВП	Существенно
1.1.7	Освоение выделенных средств	Доля освоенных средств (за предыдущий год) выделенных на строительство, реконструкцию и содержание национальных и региональных дорог	Существенно

Связанность – Стратегическое планирование

№.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
1.2.1	Стратегия развития региональных и национальных транспортных сетей	Возраст самой последней стратегии развития региональных и национальных дорожных сетей (если таковой нет, то укажите 20 лет)	Существенно

Устойчивость – Экономические и социальные аспекты

№.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
2.1.1	Протяженность сети с твердым дорожным покрытием	Протяженность (км) дорожной сети с твердым покрытием	Существенно
2.1.2	Протяженность сети без твердого дорожного покрытия	Протяженность (км) дорожной сети без твердого покрытия	Существенно
2.1.2	Ровность дорожной сети с твердым покрытием – Хорошо	Удельный вес длины сети дорог с покрытием с ровностью ниже 4 IRI (м/км)	Существенно
2.1.3	Ровность дорожной сети с твердым покрытием – удовлетворительно	Удельный вес длины сети дорог с покрытием с ровностью ниже 4-6 IRI (м/км)	Существенно
2.1.4	Ровность дорожной сети с твердым покрытием – Poor	Удельный вес длины сети дорог с покрытием с ровностью ниже > 6 IRI (м/км)	Существенно
2.1.5	Ровность дорожной сети с твердым покрытием – Неизвестно	Процент протяженности сети с твердым покрытием без учета данных обследования неровностей	желательно
2.1.6	Ровность дорожной сети без твердого дорожного покрытия– Хорошо	Удельный вес длины сети дорог без покрытия с ровностью ниже 6 IRI (м/км)	желательно
2.1.7	Ровность дорожной сети без твердого дорожного покрытия– удовлетворительно	Удельный вес длины сети дорог без покрытия с ровностью ниже 6-8 IRI (м/км)	желательно
2.1.8	Ровность дорожной сети без твердого дорожного покрытия– Poor	Удельный вес длины сети дорог без покрытия с ровностью ниже > 8 IRI (м/км)	желательно
2.1.9	Ровность дорожной сети без твердого дорожного покрытия– Неизвестно	Процент протяженности сети с твердым покрытием без учета данных обследования неровностей	желательно
2.1.10	Удельный вес проезда по дорогам с ровностью не более 4 IRI (м/км)	Процент проезда по дорогам с твердым покрытием с неровностями не более 4 IRI (м/км)	Существенно
2.1.11	Средняя скорость движения без задержек (СБЗ) по коридорам (ЦАРЭС ИМЭК)		Существенно
2.1.12	Восприятие качества автомобильных дорог улучшилось (Индекс глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума)		Существенно

Устойчивость – Оценка стоимости и качества жизненного цикла

Но.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
2.2.1	Удельный вес повторного покрытия асфальта	Уд. вес асфальтовой дорожной сети, заново покрытой в течение прошлого года	Существенно
2.2.2	Удельный вес замены бетонных дорог	Процент бетонных дорог, восстановленных за прошедший год	желательно
2.3.1	Процент финансируемых работ на основе программы, истекающей из УДА.	Процент (по длине) профинансированной программы перекрытия и реабилитации дорог, прогнозируемой с помощью HDM-4 или аналогичных инструментов прогнозирования в течение прошлого года. Сравнение между утвержденными участками для повторного покрытия и восстановления дорог с типовыми участками из HDM-4 или аналогичными. Если инструмент прогнозирования дорожного покрытия не используется, то укажите значение 0%..	Существенно

Устойчивость – Система управления активами

Но.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
2.3.2	Зрелость системы управления дорожными активами	Уровень зрелости системы управления дорожными активами, оцененный с использованием методологии СУДА ЦАРЭС [Примите во внимание что в этом контексте СУДА в широком смысле относится к наличию системы управления информацией (базы данных), сбора данных и инструмента прогнозирования дорожного покрытия.]	Существенно

Устойчивость – Реформы управления активами

№.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
2.4.1	Общая зрелость управления дорожными активами	Зрелость управления дорожными активами оценивается с использованием системы зрелости управления дорожными активами АБР. [Примечание: данная оценка включает в себя полный объем деятельности УДА]	Существенно
2.4.2	Дефицит зрелости УДА	Количество компонентов в оценке зрелости, где текущая зрелость более чем на 1 ниже целевой зрелости.	Существенно
2.4.3	План улучшения УДА	Процент мероприятий по улучшению целевых показателей, выполненных вовремя в течение прошедшего года. [примечание. если плана улучшения нет, то укажите значение 0%]	Существенно

Устойчивость – Участие частного сектора

№.	Индикатор	Мера	Существенно или желательно
2.5.1	Удельный вес сети дорог, обслуживаемой частным сектором	Удельный вес протяженности дороги, эксплуатация и техническое обслуживание которой осуществляется по контракту с частным сектором. [Примечание: это исключает государственно-частное партнерство и аналогичные мероприятия, когда имеются долгосрочные концессии]	Существенно
2.5.2	Удельный вес средств из общего бюджета, поступающих в частный сектор	Включает в себя работы по строительству, реабилитации и техническому обслуживанию.	Существенно
2.5.3	Количество контрактов на содержание дорог, основанных на результатах работы	Протяженность дороги, обслуживаемой частным сектором по контрактам, основанным на результатах работы	Существенно

Краткое изложение и следующие шаги

Краткое изложение

1. Транспортная стратегия имеет множество заявленных целей и задач
2. Для достижения цели и проведения сравнительного анализа целесообразно использовать широкий спектр ключевых показателей эффективности
3. Понятно что не каждая страна сможет изначально отрапортовать обо всех мерах

Следующие шаги

1. Консультации и пилотное тестирование в отдельных странах
2. Завершить определение и детализацию ключевых показателей эффективности
3. Подготовить базовый отчет по предлагаемым ключевым показателям.

Спасибо

- **Михаэль Айала**
- Старший специалист по управлению дорожными активами
- АБР

manyala@adb.org