



21st Transport Sector Coordinating Committee Meeting

22–23 April 2024 • Almaty, Kazakhstan

21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

22–23 апреля 2024 года • Алматы, Казахстан



Обзор мероприятий ЦАРЭС в дорожном секторе

Серж Картье ван Диссель
Консультант
АБР



Исследования дорожного сектора

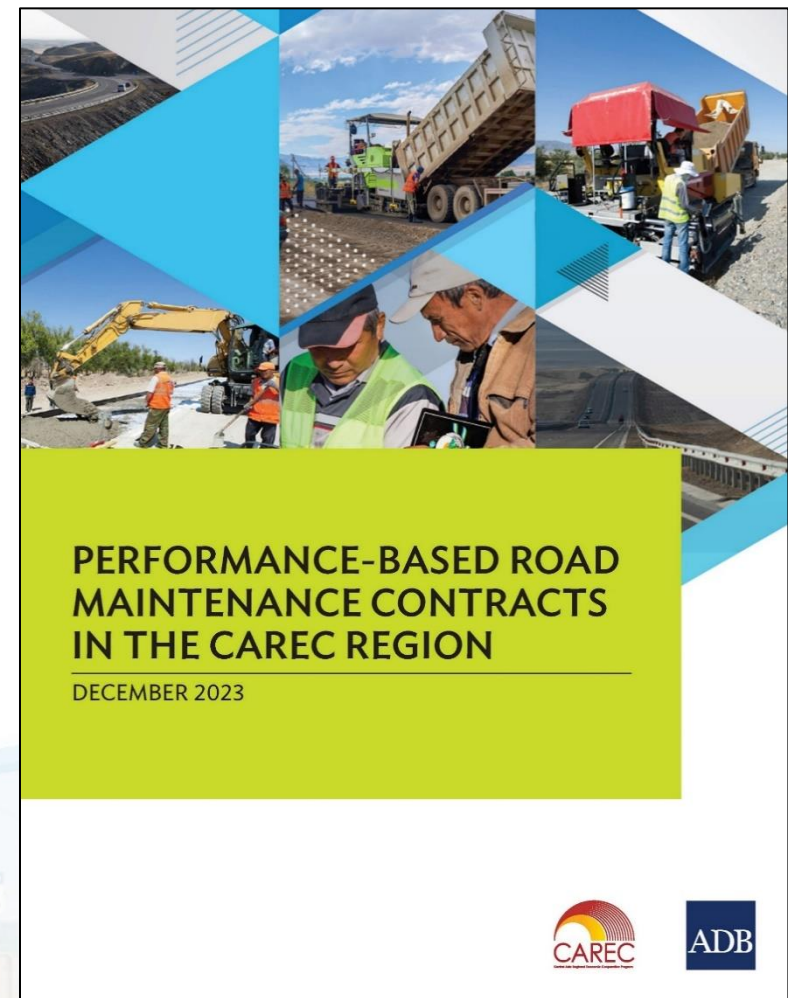
- Завершенные исследования
 - Содержание дорог, основанное на результатах, в регионе ЦАРЭС
- Текущие исследования
 - Планы действий по системам управления дорожными активами (СУДА)
 - Ключевые показатели эффективности (КПЭ) для дорожного сектора
- Запланированные исследования
 - Государственные предприятия по содержанию дорог

Содержание дорог, основанное на результатах, в регионе ЦАРЭС



Исследование, проведенное АБР

- Контракты на содержание дорог, основанные на результатах, в регионе ЦАРЭС
- 6 стран
 - Азербайджан
 - Китайская Народная Республика
 - Грузия
 - Кыргызская Республика
 - Монголия
 - Таджикистан
- 13 проектов
- 24 контракта
- 2 900 км



Планы действий СУДА



Таджикистан

Цели	Деятельность	Период
Создание устойчивой СУДА в Таджикистане	1. Создать целевую группу как минимум из 3 существующих сотрудников (инженер-дорожник, экономист и ИТ-специалист) в МТ, назначенных для создания СУДА.	2021
	2. Завершить оценку потребностей, разработать Устав и создать отдел СУДА в МТ для обеспечения устойчивой работы в долгосрочной перспективе.	2021
	3. Идентификация, переговоры и соглашение с партнерами по развитию об оказании поддержки для внедрения СУДА и процесса отбора консультантов.	2021
	4. Определить потребности и закупить оборудование для обследования дорог, транспортные средства, лицензионное программное обеспечение для управления дорожным покрытием и другое сопутствующее оборудование для внедрения СУДА.	2021
	5. Разработать программы обучения и обеспечить непрерывное теоретическое и практическое обучение назначенному персоналу МТ по управлению и применению СУДА.	2021-2023
Сбор точных данных о состоянии дорог	6. Провести обследование и собрать данные об имеющихся активах, состоянии и трафике дорог: - на 2000 км дорог международного значения в 1-ый год; - по всем дорогам международного значения и части дорог республиканского значения (5500 км) во 2-й год; - для всех дорог международного и республиканского значения, а также части дорог местного значения (14 000 км) в 3-м году.	2021-2023
	7. Провести независимое обследование для сбора обновленных данных об имеющихся активах и состоянии дорог для всех международных, 50% республиканских и 35% местных дорог (7500 км).	2024
Создание новой базы данных и системы управления	8. Завершить оценку существующей базы данных, провести анализ ограничений и пробелов и предложить рекомендации по улучшению.	2021
	9. Оценка и улучшение существующих алгоритмов и программного обеспечения для управления дорожными активами.	2021
	10. Разработать и протестировать усовершенствованную базу данных (или новой базы данных) для оценки дорожной сети, ввод и обработка данных, собранных в ходе обследования.	2021
	11. Завершить работы над усовершенствованной базой данных о дорогах, а также проверку, обработку и ввод данных обследования.	2022-2023
Обеспечить четкий анализ данных и планирование работ по содержанию дорог	12. Тестирование, обработка и ввод данных, собранных в результате обследования дорожной сети, в новую базу данных.	2024
	13. Подготовка скользящей трехлетней программы и годового плана работ по дорогам международного и республиканского значения, а также для избранного участка дорог местного значения.	2022-2023
	14. Завершение учебных мероприятий для сотрудников МТ и других смежных министерств по разработке скользящей трехлетней программы и годового плана работ по содержанию дорог.	2022-2023
Совершенствование механизма финансирования содержания дорог	15. Подготовка скользящей 3-летней и годовой программы работ по дорогам международного и республиканского значения, а также для отобранного участка дорог местного значения.	2024
	16. Завершить оценку источников финансирования дорожного сектора в Таджикистане и предоставить отчет с выводами и рекомендациями.	2021
	17. Завершить оценку необходимых уровней финансирования содержания дорог с применением СУДА и обсудить варианты обеспечения достаточного финансирования работ по содержанию дорог, включая различные варианты создания Фонда для содержания дорог.	2022-2023
	18. Создать специальный Фонд для содержания дорог, используя метод, подходящий для Таджикистана.	2024
	19. Провести оценку вариантов внедрения платных проектов на отобранных дорогах, определить и представить приоритетные проекты на утверждение ПРТ.	2023

Планы действий СУДА

- Анализ текущих процедур управления дорожными активами
 - Определение конкретных действий, которые необходимо предпринять в поддержку развития СУДА
 - Согласование этих действий с Правительством
- Издание указа или аналогичного акта в поддержку реализации Плана действий СУДА
 - Пример Таджикистана: Указ Президента
- Возможная поддержка АБР в разработке планов действий по СУДА в 1 или 2 странах в 2024/2025 гг.
 - Какие страны заинтересованы?

Ключевые показатели эффективности дорожного сектора



Ключевые показатели эффективности

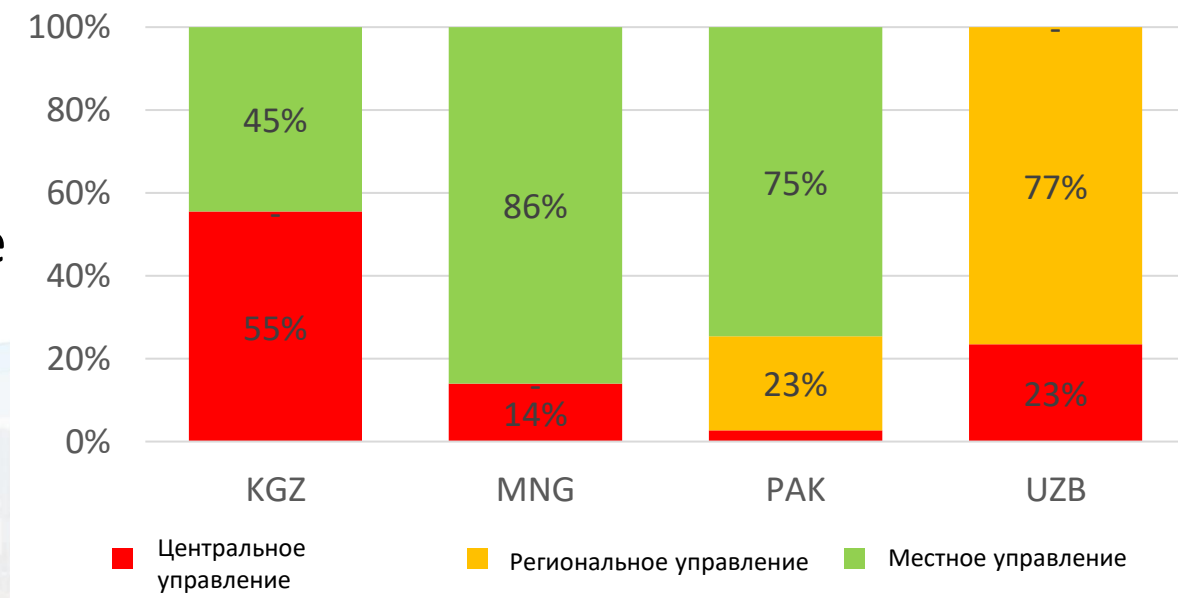
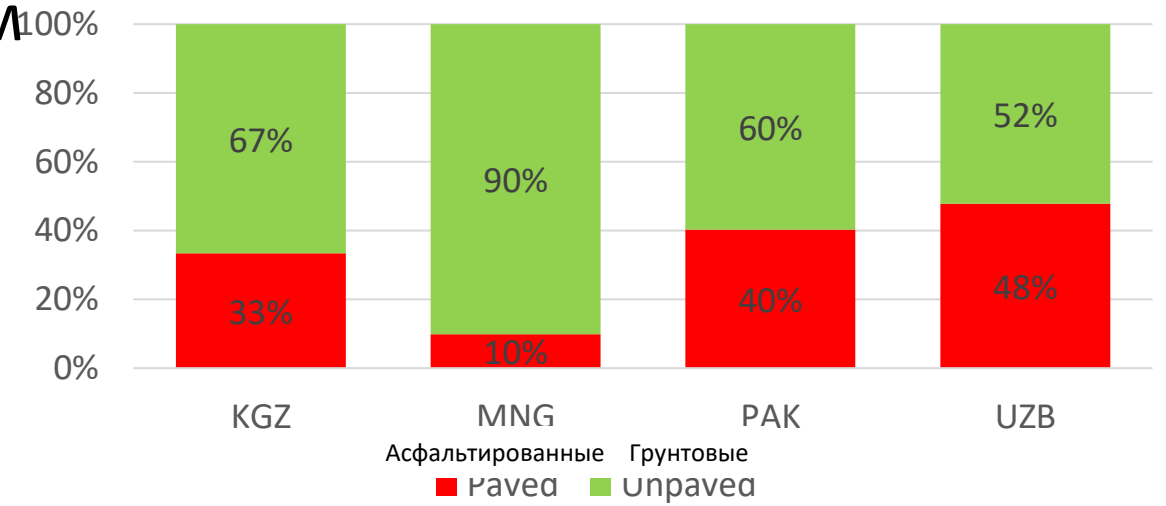
- Транспортная стратегия ЦАРЭС до 2030 года
 - Результат КПЭ-1: Степень готовности (зрелость) систем управления дорожными активами (СУДА)
 - Результат КПЭ-2: Средняя скорость движения без задержек
 - Результат КПЭ-3: Восприятие качества автомобильных дорог
- Ключевые показатели эффективности не очень подходят для отражения управления дорогами в разных странах
 - Данные для КПЭ сложно собирать (КПИ-1)
 - КПЭ не обеспечивает достаточной детализации для объяснения эффективности (КПЭ-2).
 - КПЭ недоступен на ежегодной основе (КПЭ-3).

Необходимость более всесторонних КПЭ

- Чтобы правильно описать управление дорогами в странах-членах ЦАРЭС
- Для этого необходимы данные от стран-членов ЦАРЭС:
 - Протяженность дорожной сети
 - По классам
 - По типам поверхности (асфальтированная/грунтовая)
 - По состоянию (хорошее-удовлетворительное-плохое)
 - Оценочные потребности в содержании /ремонте и бюджетные ассигнования
 - Для содержания и текущего ремонта дорог
 - Для регулярного ремонта (периодического обслуживания)
 - Для капитального ремонта (реконструкции)
 - Протяженность выполненных работ по ремонту дорожного покрытия

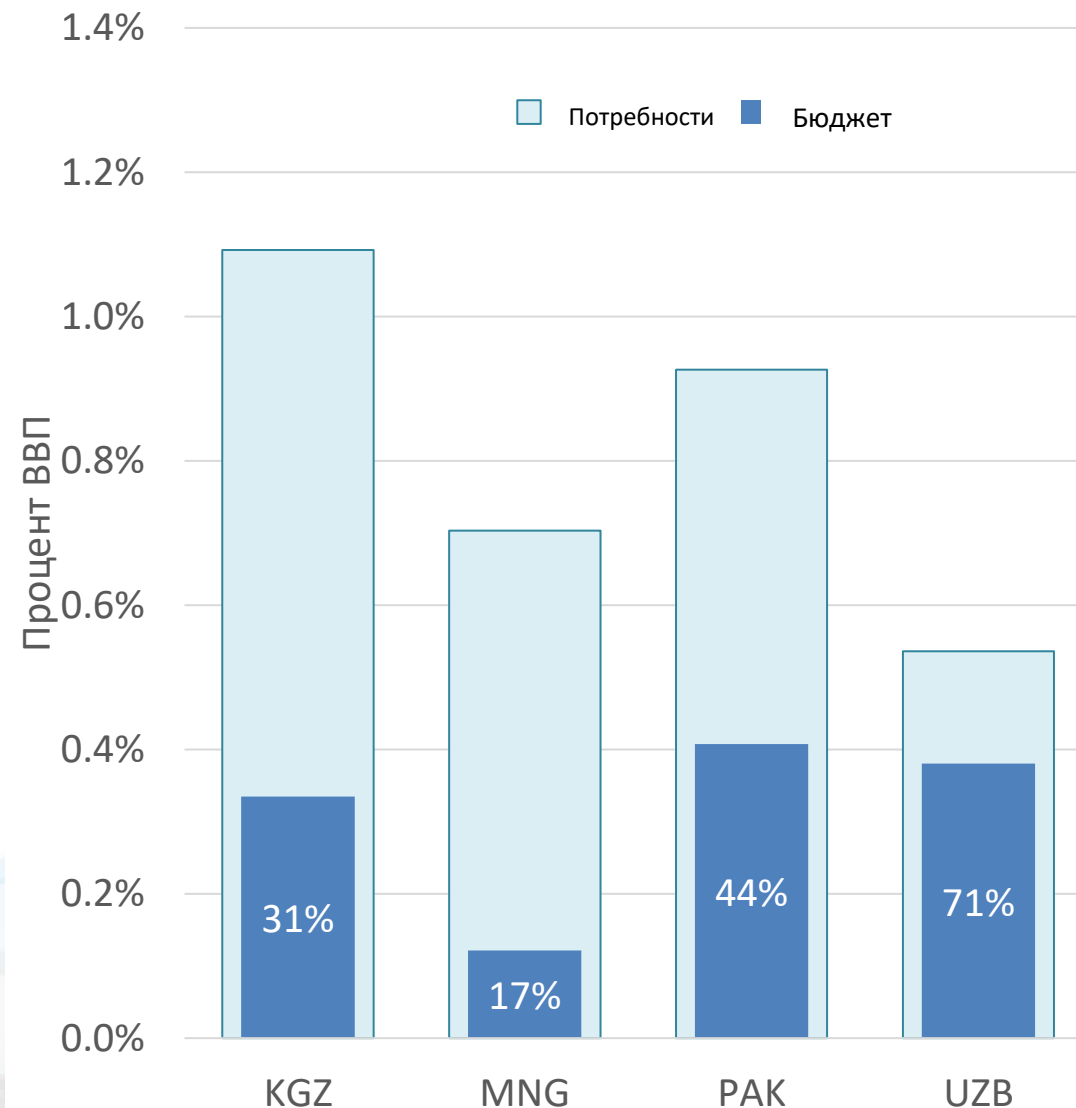
КПЭ состояния дорог

- Процент сетей с твердым покрытием
- Процент сетей в хорошем/удовлетворительном/плохом состоянии
- Возможно в разрезе по классам дорог
 - Различие дорог, управляемых централизованно и на местном уровне



КПЭ дорожного финансирования

- Потребности в содержании и ремонте дорог в процентах от ВВП
- Бюджетные ассигнования на содержание и ремонт дорог в процентах от ВВП
- Процентная доля оценочных потребностей, покрываемых бюджетными ассигнованиями



Ключевые показатели эффективности

- Ключевые показатели эффективности позволяют сравнивать страны-члены ЦАРЭС
 - Есть ли разница в эффективности?
- Это позволяет странам учиться друг у друга
 - Как планируются, финансируются и осуществляются техобслуживание и ремонт?
- Это также может стать основой для адресной поддержки со стороны партнеров по развитию
 - Поддержка институциональной реформы
 - Улучшение интеграции СУДА в годовое планирование
 - Создание или укрепление Дорожного фонда
 - Внедрение улучшенных условий при заключении контрактов

Государственные предприятия по содержанию дорог



Реализация собственными силами – Таджикистан

- 64 территориальных государственных учреждения по содержанию автомобильных дорог (ГУСАД)
 - Ответственность за текущий ремонт и техническое содержание
 - В среднем 43 сотрудника (всего 2 741 сотрудник)
 - Отвечают в среднем за 85 км республиканских дорог и 139 км дорог местного значения
- Функционируют в качестве реализующих отделов при Министерстве транспорта
 - Ими напрямую управляют 6 Государственных учреждений управления автодорожных хозяйств
 - Бюджетные ассигнования на заработную плату, пенсии и работы
 - Большие расходы на зарплату и рабочую силу (45%)

Коммерциализация – Узбекистан

- Предприятия по содержанию дорог
 - 5 специализированных предприятий по содержанию дорог
 - 39 предприятий по содержанию дорог на основе коридоров
 - 161 районное предприятие по содержанию дорог
 - 13 предприятий по ремонту мостов
- Полностью финансируются за счет годовых контрактов с Комитетом автомобильных дорог
 - Ответственность за текущий ремонт и техническое обслуживание
 - Заработная плата и пенсии включены в годовой контракт
- Дорожно-строительные предприятия переданы Агентству госимущества
 - Будет акционировано, возможно, приватизировано

Корпоратизация – Кыргызская Республика

- Создание более крупной коммерчески жизнеспособной организации
 - 57 ДЭУ + 4 УАД на основе коридоров + 1 Генеральная дирекция (Бишкек-Ош)
 - Преобразовано в единое предприятие «Кыргызавтожол» с 6 областными филиалами
 - Ответственность за текущий ремонт и техническое содержание
 - Полное финансирование по годовому контракту
- Территориальные ПЛУАД преобразованы в региональные офисы
 - При Департаменте дорожного хозяйства Министерства транспорта и коммуникаций

Участие частного сектора – Монголия

- 20 государственных предприятий по ремонту и содержанию дорог (AZZA)
 - Ответственность за текущий ремонт и техническое содержание
 - 2-летние контракты
- Дополнены 13 частными компаниями
 - Отвечают за текущий ремонт и техническое содержание в других частях сети
 - контракты на 1 год
- Планы по акционированию AZZA
 - Позволяет им также осуществлять регулярный ремонт
- Капитальный ремонт передается частному сектору на конкурсной основе

Полная приватизация – Грузия

- Все собственные подразделения были приватизированы или распроданы
- Все работы по содержанию и ремонту дорог передаются частному сектору на конкурсной основе
 - Контракты на 2 года
 - 24 контракта на содержание дорог по районам + 4 контракта на содержание мостов/туннелей
 - Оценка преимуществ некоторых контрактов на техническое содержание на основе коридоров
- Все периодическое техническое содержание и ремонт передаются по контракту на конкурсной основе

Цели исследования

- Какова ситуация в 11 странах-членах ЦАРЭС?
 - Какие изменения они реализовали или планируют?
- Как работают различные механизмы?
 - Каковы преимущества и недостатки различных механизмов?
- Какие извлеченные уроки можно получить и поделиться с другими странами?
 - С точки зрения текущего механизма, а также прошлых и будущих преобразований
- Какова должна быть конечная цель?
 - Коммерциализация
 - Корпоратизация
 - Участие частного сектора
 - Полная приватизация