Приложение

Основные направления  
развития дорожной отрасли на 2023–2030 годы

**Глава 1. Общая оценка текущей ситуации**

По автомобильным дорогам общего пользования в Кыргызской Республике обеспечивается около 98 % пассажирских и более 96 % грузовых перевозок, ежегодно перевозится до 40 млн тонн различных грузов и до 640 млн пассажиров. Общая протяженность автомобильных дорог и улиц в Кыргызской Республике составляет около 34000 км, из них протяженность автомобильных дорог общего пользования   
19000 км, которые обслуживаются структурными подразделениями Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (далее – МТК), улицы и дороги городов, населенных пунктов городского типа и сел, сельскохозяйственных, промышленных и других предприятий – 15190 км. Автомобильные дороги общего пользования по своему хозяйственному и административному назначению подразделяются на автомобильные дороги международного значения с общей протяженностью 4326 км, государственного значения – 5335 км и местного значения – 9149 км. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 7580 км, в том числе с цементобетонным –   
10 км, асфальтобетонным – 5698 км и с черногравийным – 1871 км. Дорог с гравийным покрытием – 9388 км. Все еще имеются грунтовые дороги, общая длина которых составляет 1617 км.

Из-за недофинансирования дорожной отрасли, в период с момента приобретения Кыргызской Республикой суверенитета по 2005 год, техническое состояние автомобильных дорог общего пользования оставалось критическим. Стабилизация финансирования дорожной отрасли осуществлялась в течение 2005–2007 годов.

Начиная с 2006 по 2010 год бюджет на строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования и дорожной отрасли увеличился в 7,7 раза, что позволило улучшить состояние мостов, больших труб различных размеров, более 630 км дорог с асфальтобетонным и черногравийным покрытием и более 200 км гравийных дорог.

Период с 2010 по 2020 годы характеризуется относительной стабильностью как институциональной, так и финансовой основ, при установившихся условиях недостаточного финансирования из бюджета.

Дальнейшее стабильное функционирование дорожной отрасли во многом зависит не только от объема финансирования, но и от качества решения поставленных задач при достижении целей развития дорожной отрасли в рамках Основных направлений развития дорожной отрасли Кыргызской Республики до 2030 года (далее – ОНРДО-2030).

В условиях имеющейся политики государства об удерживании инфляции в пределах 5–7 %, финансирование автомобильных дорог общего пользования для его содержания, в частности за последние 5 лет, является относительно стабильным, с учетом ориентирования республиканского бюджета на социальные выплаты и привлечение внешнего финансирования на строительство дорог в пределах 35–48 % от общего объема внешних инвестиций. Вместе с тем нехватка денежных средств из бюджета, как и во многих странах с «неформальной» экономикой (по данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики более 23 %), обусловлена неэффективным планированием работ и услуг, как следствие, неэффективным их выполнением в рамках выделенных средств, тогда как на сферу транспорта и дорог приходится наибольший удельный вес всех поступающих инвестиций.

Cостояние автомобильных дорог и дорожных сооружений является одним из главных препятствий в повышении конкурентоспособности страны на внешнем рынке. Так, в соответствии с последним опубликованным Всемирным экономическим форумом отчетом о глобальной конкурентоспособности Кыргызская Республика занимает 113 место по качеству автомобильных дорог из 141 страны мира и находится на протяжении нескольких лет в двадцатке худших стран.

1. **Институциональная основа**

Основными подразделениями МТК, которые формируют, реализуют государственную политику и осуществляют управление транспортной дорожной сетью являются Управление автомобильных дорог МТК на центральном уровне, Департамент дорожного хозяйства при МТК, который является заказчиком по всем видам дорожных работ и несет ответственность за осуществление работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и Департамент наземного и водного транспорта при МТК в отношении контроля транспортных перевозок.

Многочисленные исследования, проведенные международными донорами, а также реформы, проводимые министерством на протяжении последних 5 лет, в реализацию ОНРДО-2016 свидетельствуют о неизменности курса в реализации задач, поставленных перед отраслью по подготовке к внедрению рыночных механизмов управления; укреплению финансовой основы финансирования дорожной отрасли; внедрению цифровых ресурсов управления для обеспечения ее наиболее эффективного развития в интересах государства и населения.

1. **Состояние автомобильных дорог международного значения**

Протяженность автомобильных дорог международного значения составляет 4326 км. За счет привлечения инвестиций международных доноров, таких как Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Экспортно-импортный банк Китая, Всемирный банк, Европейский союз, Евразийский банк развития, Японское агентство международного сотрудничества, Арабская координационная группа, Государственный банк Китайской Народной Республики и других, начиная с 1997 года реабилитировано 2043 км автомобильных дорог международного значения, 900 км охвачены проектами по реабилитации автодорог.

За период с 2010 по 2019 годы протяженность участков международных автомобильных дорог в хорошем состоянии увеличилась с 21 % в 2010 году до 44 % в 2019 году.

**Таблица 1. Состояние автомобильных дорог международного значения**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | Реабилити-ровано, км | Общая протяженность, км | Состояние дорог | | |
| Хорошее | Удовлет. | Плохое |
| 2010 | 152 | 4152 | 858 | 2152 | 1142 |
| 2015 | 661 | 4183 | 1518 | 2215 | 450 |
| 2019 | 900 | 4183 | 1854 | 1679 | 650 |

Протяженность участков автодорог, составляющих международные автотранспортные коридоры, составляет 2538 км. По сравнению с 2015годом в 2019 году их протяженность в хорошем состоянии уменьшилась и составила 58 % в 2019 году против 68 % в 2015 году.

**Таблица 2. Состояние международных автотранспортных коридоров**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | Состояние дорог | | | |
| Общая протяженность, км | В том числе | | |
| Хорошее | Удовл. | Плохое |
| 2010 | 2242 | 850 | 603 | 790 |
| 2015 | 2242 | 1518 | 724 | 0 |
| 2019 | 2538 | 1497 | 507 | 534 |

**3. Состояние автомобильных дорог государственного и местного значений**

По состоянию на 31 декабря 2019 года общая протяженность государственных и местных автомобильных дорог составила 14576 км, из них 36 км – в отличном (0,2 %), 3500 – в хорошем (24 %), 5830 км – в удовлетворительном (40 %) и 5210 км в неудовлетворительном состоянии (36 %). По сравнению с 2015 годом доля автомобильных дорог в отличном и хорошем состоянии уменьшилась с 32 % до 24 % в 2020 году.

**Таблица 3. Состояние государственных и местных дорог**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | Состояние дорог | | | | |
| Общая длина | В том числе | | | |
| Отличное | Хорошее | Удовл. | Плохое |
| 2010 | 14545 | 42 | 2848 | 9511 | 2186 |
| 2015 | 14576 | 46 | 4600 | 7767 | 2163 |
| 2019 | 14576 | 36 | 3500 | 5830 | 5210 |

**Таблица 4. Состояние автомобильных дорог по методике IRI:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Значение дорог | Хорошее  IRI <3.5 | Удовлетворительное  IRI<5.5 | Плохое  IRI>5.5 |
| международного | 59.7 % | 21.1 % | 19.0 % |
| государственного | 24.1 % | 27.1 % | 46.5 % |
| местного | 20.2 % | 27.5 % | 51.3 % |
| ВСЕ | 43.9 % | 23.7 % | 31.5 % |

**4. Состояние мостовых сооружений и тоннелей**

На международных и государственных автомобильных дорогах Кыргызской Республики насчитывается порядка 924 моста, 45 из них находятся в критическом и аварийном состояниях. По предварительным расчетам экспертов из Японии по проекту «Развитие потенциала управления техническим обслуживанием мостов и тоннелей в Кыргызской Республике» для восстановления 45 мостов в течение 3 лет необходимы средства в объеме 762,0 млн сомов, которые должны быть учтены при планировании работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог.

**Таблица 5. Состояние мостовых сооружений на международных и государственных автодорогах**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Значение дорог | Оценка состояния | | | | | Иссле-довано | Всего мос-тов |
| Хор. | Удов. | Неуд. | Авар. | Кри-тич. |
| Международного | 96 | 67 | 43 | 23 | 8 | 437 | 451 |
| Государственного | 04 | 133 | 39 | 32 | 16 | 424 | 473 |
| Всего | 00 | 200 | 82 | 55 | 24 | 861 | 924 |
| % | 4 % | 22 % | 9 % | 6 % | 3 % | 93 % | 100 % |

**5. Динамика загруженности автомобильных дорог**

Международные транспортные коридоры несут большую нагрузку, чем другие категории автодорог. По данным анализа интенсивности движения 75 % нагрузки приходится на автотранспортные коридоры, на государственные – примерно 15 % и 10 % – на местные автомобильные дороги, что также должно быть учтено при планировании ремонта и содержания автомобильных дорог.

Объемы автомобильных грузоперевозок постоянно увеличиваются, средний темп роста составляет до 4 %. Доля автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок выросла с 90 % в 2006 году до 97 % к концу 2015 года.

Для примера можем привести загруженность транспортных коридоров Бишкек – Нарын – Торугарт и Ош – Сарыташ – Иркештам после улучшения их состояния. Исследование по интенсивности движения по транспортным коридорам не проводилось на постоянной основе. Поэтому для анализа загруженности использованы отчетные данные МТК по пропуску международных грузов по пунктам пропуска на границе республики.

**Таблица 6. Рост интенсивности движения с 2005 по 2015 год**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Годы | ВСЕГО | | Объем загрузки одного автомобиля |
| Количество рейсов | Объем груза, тн. |
| 2005 | 29 996 | 349 638 | 11,7 |
| 2015 | 56 388 | 747 872 | 13,3 |

Как видно, загруженность основных транспортных коридоров за последние 9 лет увеличилась более чем в два раза. Данная тенденция наблюдается практически на всех международных транспортных коридорах.

**Глава 2. Достижения и проблемы**

1. **Достижения**

Несмотря на относительно стабильное финансирование дорожной отрасли на протяжении последних лет на уровне 1,1–1,2 % от объема республиканского бюджета, основное внимание МТК за эти годы было направлено на устранение накопившихся физических объемов повреждений из-за недостаточного производства среднего ремонта за прежние годы, когда объем финансирования дорожной отрасли обеспечивал только затраты на ежедневное содержание автодорог и заработную плату административного персонала. Данная вынужденная политика была оправдана и позволила значительно улучшить состояние автомобильных дорог, особенно международных транспортных коридоров.

За 2015–2020 годы было реабилитировано порядка 1000 км транспортных коридоров, на государственных и местных автомобильных дорогах было уложено 670 км нового асфальтобетонного покрытия, произведено около 1000 км шероховатой поверхностной обработки, построено 29 новых и отремонтировано более 56 существующих мостов.

За период с 2016 года в реализацию мер ОНРДО-2016 по изменению законодательства при содействии Азиатского банка развития (далее – АБР) МТК была проведена масштабная работа по разработке и принятию пакета нормативных правовых актов, благодаря которым было разработано и утверждено на различных уровнях принятия решений более 20 нормативных правовых актов, благодаря принятию которых:

– установлен порядок включения в стратегические планы проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог;

– регламентирован порядок проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования;

– установлен порядок формирования и утверждения ежегодного планирования и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования;

– установлен порядок технического учета автодорог с созданием банка данных;

– введена классификация и нумерация автодорог в соответствии с требованиями технического регламента ЕАЭС;

– установлены требования к порядку организации контроля качества работ при строительстве и ремонте автодорог при взаимодействии и ответственности заказчика, подрядчика и инженера-консультанта;

– установлены требования к эксплуатационному состоянию автодорог и зимнему содержанию автомобильных дорог;

– пересмотрены и перераспределены функции и задачи подведомственных подразделений МТК;

– создан производственно-инновационный центр (далее – ПИЦ), который занимается как поиском передовых практик развития автодорог, так текущими работами по обслуживанию существующих информационных систем;

– подготовлен пакет актов в целях гармонизации требований национального законодательства с требованиями права, составляющими законодательство ЕАЭС;

– утверждены методические рекомендации по организации движения транспортных средств в местах производства дорожных работ;

– стандартные условия подрядных работ, согласно положениям Международной федерации инженеров-консультантов (ФИДИК) приведены в соответствие с законодательством Кыргызской Республики;

– установлен порядок содержания автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений на основе заключения договора закупки услуг по содержанию автомобильных дорог;

– установлены единые правила формирования затрат на дорожные работы;

– в рамках преобразования системы управления дорожной отрасли в ведении МТК созданы Дорожный фонд (далее – ДФ) и одно государственное предприятие путем слияния 64 дорожных организаций;

– решением Кабинета Министров Кыргызской Республики утверждено Положение о размере и порядке взимания сборов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования с грузового транспорта и автобусов;

– приняты акты в целях гармонизации национального законодательства с требованиями ЕСТР в части установления единых правил соблюдения режима труда и отдыха водителей.

Данные акты создали правовое основание для оптимизации и упорядочения деятельности в сфере дорожной отрасли, однако концептуальные меры по оптимизации системы управления отрасли, переходу на рыночные принципы функционирования, поиск новых источников финансирования для развития дорожной отрасли, с использованием передовых цифровых технологий остаются нереализованными и требуют их последовательного претворения в жизнь. Последние меры по преобразованию системы управления позволили увеличить заработную плату сотрудникам дорожной отрасли, а применение успешно работающей схемы взаимодействия сторон на примере международных финансовых институтов в дорожных работах, позволит устранить коррупционные проявления.

1. **Проблемы**

Практика финансирования дорожной отрасли в пределах 25–30 % от общей потребности продолжается и по сей день.

В 2007–2010 годах объемы финансирования позволяли производить ежегодные плановые дорожные работы и устранять часть накопленных физических объемов прежних лет, но с 2011 года после резкого повышения цен на ГСМ и дорожный битум (в среднем на 38 %) объемы финансирования позволяли выполнять только основную часть плановых дорожных работ. Из-за последних изменений курса обмена валют объем финансирования сократился еще больше.

С 2011 по 2019 годы объем финансирования находится на уровне 1,7–2,0 млрд сомов (около 30,0 млн долларов США). Относительно республиканского бюджета средства выделяются в пределах 1,5–2,1 %.

Период с 2017 по 2019 годы характеризуются увеличением средств из бюджета на содержание дорог, при уменьшении их доли в общем объеме государственного бюджета.

Кабинет Министров Кыргызской Республики ежегодно придерживается политики удерживания инфляции в пределах 5–7 %. В этих условиях финансирование автомобильных дорог общего пользования для его содержания, в частности за последние 5 лет, является относительно стабильным, с учетом ориентирования республиканского бюджета на социальные выплаты и привлечение внешнего финансирования на строительство дорог в пределах 35–40 % от общего объема внешних инвестиций. При этом следует отметить, что хроническая нехватка денежных средств из бюджета является следствием неэффективного планирования и использования средств, выделяемых на дорожные работы.

1. На сферу транспорта и дорог приходится наибольший удельный вес всех поступающих инвестиций.

**Таблица 7. Распределение инвестиций по секторам (млн сомов)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Сектор | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Сельское хозяйство | 883,6 | 1034,8 | 3997,8 | 3586,9 | 2307,4 | 2354,6 |
| Транспорт | 7745,9 | 10221,8 | 15543,7 | 17374,5 | 16494,3 | 13942,9 |
| Энергетика | 7595,0 | 10411,7 | 10537,7 | 6728,5 | 15988,1 | 4917,7 |
| Здравоохра-нение | 94,2 | 77,2 | 961,7 | 1322,5 | 1418,9 | 910,8 |
| Образование | 451,5 | 555,71 | 676,81 | 576,41 | 584,8 | 948,8 |
| Госуправле-ние | 782,2 | 379,8 | 716,0 | 113,8 | 427,8 | 379,5 |
| Инфраструк-тура | 1485,4 | 1363,2 | 5177,2 | 5942,9 | 4805,3 | 3858,9 |
| Другие | 351,0 | 127,1 | 431,2 | 995,2 | 999,7 | 1328, 2 |
| Всего | 19388,8 | 24171,3 | 39042,1 | 37640,7 | 44026,3 | 28641,4 |

На реабилитацию автомобильных дорог международного значения с 1996 года по 2020годы было привлечено средств международных доноров в объеме 2531,16 млн долларов США и реабилитировано 2043 км участков международных автотранспортных коридоров. Общая протяженность охваченных проектами по восстановлению международных транспортных коридоров составляет 900,6 км, в том числе на 526 км непосредственно ведутся строительные работы. В основном средства доноров направляются на реабилитацию транспортных коридоров, согласованных в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Улучшение сети автодорог, в частности местных, потребует дополнительных бюджетных усилий в размере не менее 30 миллионов долларов США в год.

1. Объемы дорожных работ в натуральных показателях с 2012 года ежегодно увеличивались в среднем на 20 %, в то время как объемы финансирования ежегодно увеличивались в среднем от 5 до   
   15 %. Наблюдается значительное уменьшение объемов (около 17 %) работ в 2011 году вследствие сокращения объемов выделяемых финансовых средств на ремонт и содержание дорог по сравнению с 2010 годом на 30 % (на 387,2 млн сомов).

Необходимо отметить, что по таким видам работ, как устройство шероховато-поверхностной обработки (далее – ШПО), ежегодное увеличение объемов составляло от 40 до 50 %, но в 2015 году показатель снизился на 18 %, в то время как по рутинным работам, таким как ремонт мостов и текущий ремонт асфальтобетонных покрытий, наблюдается ежегодное снижение в среднем до 10 %, тогда как ежегодное неполное осуществление работ по данным видам ремонта в будущем приводит к незапланированному увеличению работ по капитальному и среднему ремонту. Целесообразно пересмотреть данную политику. Такая же политика прослеживается и в 2017 году, когда работы по устройству ШПО снизились на 22 % от 2015 года, при увеличении ямочного ремонта на 5 %.

При этом, по итогам 2016–2020 годов наблюдается увеличение объема работ по устройствам асфальтобетонного покрытия, черногравийного покрытия, остальные показатели в среднем на прежнем уровне.

**Таблица 8. Объем работ по ремонту и содержанию дорог**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид ремонта** | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Всего за 2016 –2020 |
| Устройство а/б покрытия (км) | 142,5 | 129,6 | 251,3 | 336 | 206,7 | 1066,1 |
| Устройство ч/грав. покрытия (км) | 19,7 | 25,0 | 13 | 21,7 |  | 79,4 |
| Устройство ШПО (км) | 185,5 | 144,9 | 131 | 197,5 |  | 658,9 |
| Устройство грав. покрытия (км) | 97,2 | 96,8 | 97,6 | 115,7 |  | 407,3 |
| Строительство мостов (шт./п.м) | 6/69 | 6/70 | 7/205,2 |  | 1/48 | 20/392,2 |
| Ремонт мостов (шт./п.м) | 14/170 | 13/259 |  |  |  | 27/429 |
| Ямочный ремонт (тыс. м2) | 240,0 | 250,0 |  | 190,0 | 84,8 | 764,8 |

Анализ и сравнение объемов работ и финансирования показывает, что значительный объем средств уходит на улучшение/ расширение/реконструкцию дорог, состояние которых ухудшается ускоренными темпами, приводя к тому, что объем средств, необходимых для их поддержания увеличивается. Следовательно, необходимо повысить/пересмотреть эффективность дорожного сектора и институционального устройства.

1. По сравнению с 2015 годом на конец 2020 года оснащенность дорожных подразделений дорожной техникой и оборудованием увеличилась с 44,7 % до 47 % и если в 2015 году данный показатель в сравнении с 2005 годом был увеличен на 20 %, то на текущую дату динамика составляет чуть более 2 %.

В рамках реализации Соглашения о техническом сотрудничестве между правительствами Кыргызской Республики и Японии, в период с 2007 по 2018 годы Правительством Японии было выделено 4 гранта и было предоставлено 565 единиц дорожно-строительной техники и оборудования, в том числе 7 комплектов асфальтобетонных заводов (АБЗ) и камнедробильных установок (КДУ). В результате их использования существенно улучшен потенциал содержания и обслуживания дорог в Чуйской, Нарынской, Иссык-Кульской, Таласской, Ошской и Джалал-Абадской областях.

В 2018 году в рамках Соглашения о техническом сотрудничестве между правительствами Кыргызской Республики и Японии получено 6 единиц передвижных автомастерских, которые используются при ремонте и техническом обслуживании дорожной техники, поставке ГСМ, запасных частей и других материалов. Практика показала высокую эффективность применения передвижных автомастерских.

На базе имеющихся ремонтных мастерских дорожных организаций организованы цеха, которые диагностируют автодорожную технику, проводят шино-монтажные работы, мелкосрочный ремонт, сварочные и слесарные работы, техническое обслуживание и ремонт узлов и агрегатов.

Данные цеха и производственные участки внесли большую помощь по организации технического обслуживания и ремонта техники, существенно усилили производственный потенциал и улучшили ремонтную базу дорожных учреждений.

**Таблица 9. Количество техники и оборудования (по состоянию на 2020 год)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид дорожно-строительной техники и оборудования | Ед. изм. | Всего | | Оснащен- ность % |
| В наличии | Потреб- ность |
| Легковые автомобили | Ед. | 161 | 260 | 62 |
| Автосамосвалы | Ед. | 181 | 600 | 30 |
| Автоманипуляторы | Ед. | 48 | 57 | 84 |
| Автомашины для перевозки рабочих | Ед. | 36 | 100 | 36 |
| Автогрейдер | Ед. | 134 | 280 | 48 |
| Бульдозер | Ед. | 62 | 200 | 31 |
| Погрузчик фронтальный | Ед. | 89 | 15 | 59 |
| Трактор колесный | Ед. | 44 | 150 | 29 |
| Экскаватор | Ед. | 41 | 135 | 30 |
| Каток | Ед. | 45 | 100 | 45 |
| Асфальтоукладчик | Ед. | 15 | 57 | 26 |
| Компрессор | Ед. | 84 | 200 | 42 |
| Прочие (асфальторезчик, вибротрамбовка, битумоварка, снегоочиститель) | Ед. | 320 | 400 | 80 |
| Асфальтобетонный завод | Ед. | 21 | 36 | 58 |
| Камнедробильная установка | Ед. | 21 | 36 | 58 |
| Всего |  | 1302 | 2761 | 48 |

По состоянию на 2021 год оснащенность дорожных подразделений дорожной техникой и оборудованием осталась на прежнем уровне, как и по состоянию на 2015 год, что говорит о неудовлетворительной динамике в данном направлении. Из имеющейся техники 35 % из-за выхода срока эксплуатации находятся в нерабочем состоянии и из-за отсутствия запасных частей на них, восстановлению или ремонту не подлежат. Вместе с тем, реальная потребность составляет более 2 000 единиц.

Применение новых образцов высокопроизводительной дорожной техники существенно сокращает сроки строительства автомобильных дорог, улучшает качество их содержания.

В целом, анализируя объемы финансирования и результаты дорожных работ, можно сделать следующие выводы:

– непропорциональное соотношение распределения ресурсов на реконструкцию/строительство дорог в сравнении с выделением средств на их содержание приводит к изнашиванию дорожной сети и к большему направлению финансовых средств на ее поддержание;

– имеет место неэффективное управление дорожным сектором и громоздкая институциональная структура.

1. В Кыргызской Республике количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) со смертельным исходом и увечьями больше, чем в других странах ЕЭК ООН (примерно 22 ДТП со смертельным исходом на 100 ДТП с увечьями, и 1 смертельный случай на каждые 6,6 раненных человек, при этом в самых развитых европейских странах это соотношение составляет 1:65). Возможно, количество мелких ДТП занижено, но в целом движение весьма небезопасно.

Статистика ДТП в Кыргызстане за последние десять лет представлена в следующих таблице и диаграмме.

**Таблица 10. Статистика ДТП в Кыргызстане за последние годы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | ДТП | Уро-вень ДТП на 100 тыс. чел. | | Погибло | Уро-вень смерт-ности на 100 тыс. чел. | Ранено | Уро-вень ранен-ных на 100 тыс. чел. | Количес-тво АМТС (ед.) |
| 2010 | 4402 | | 80,8 | 985 | 18,1 | 6192 | 113,7 | 444 094 |
| 2011 | 4813 | | 87,3 | 1018 | 18,5 | 6697 | 121,4 | 762 218 |
| 2012 | 5803 | | 103,5 | 1069 | 19,1 | 8509 | 151,8 | 888 572 |
| 2013 | 7497 | | 131,1 | 1220 | 21,3 | 10728 | 187,6 | 991 888 |
| 2014 | 7119 | | 122,0 | 1022 | 17,5 | 10510 | 180,1 | 1 105 606 |
| 2015 | 7066 | | 118,6 | 1060 | 17,8 | 10402 | 174,6 | 1 015 352 |
| 2016 | 5868 | | 97,5 | 938 | 15,6 | 8892 | 147,7 | 1 146 780 |
| 2017 | 6346 | | 103,6 | 907 | 14,8 | 9568 | 156,1 | 1 174 055 |
| 2018 | 5995 | | 95,8 | 716 | 11,4 | 9160 | 146,4 | 1 312 706 |
| 2019 | 6663 | | 104,3 | 760 | 11,9 | 10314 | 161,4 | 1 380 549 |
| 2020 | 6126 | | 94,2 | 754 | 11,6 | 9227 | 141,9 | 1 487 174 |

**Глава 3. Цель**

Целью ОНРДО-2030 является содействие экономическому развитию страны посредством обеспечения доступа населения к рынкам товаров, труда и социальных услуг и достижение устойчивого функционирования дорожной отрасли через совершенствование системы управления дорожным хозяйством.

Разработанные и принятые в 2016 году Основные направления развития дорожной отрасли на 2016–2025 годы во многом предопределили динамичное развитие отрасли за последние годы.

Активное сотрудничество с международными финансовыми институтами и организациями позволило решить задачи по реабилитации международных транспортных коридоров для достижения одной из основных целей, поставленных в стратегии – обеспечение доступа к региональным рынкам товаров и услуг.

**Глава 4. Приоритеты**

МТК для достижения целей ОНРДО-2030 при фокусировании внимания на сохранении международных транспортных коридоров в хорошем структурном состоянии и улучшении международных коридоров, проходящих по территории нашей республики, а также приоритетных автомобильных дорог государственного и местного значения, ставит следующие приоритеты:

1. дальнейшее эффективное функционирование преобразованной системы управления дорожной отрасли;
2. транспортно-логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны;
3. развитие и обеспечение сохранности транспортной инфраструктуры для обеспечения комфортного, безопасного и непрерывного передвижения пассажиров и грузов;
4. внедрение информационных интеллектуальных транспортных систем;
5. повышение безопасности дорожного движения.

**Глава 5. Задачи и меры по каждому приоритету**

1. **Задачи**
2. Кприоритету«Дальнейшее эффективное функционирование преобразованной системы управления дорожной отрасли»:
3. создание механизмов большей прозрачности, ответственности и подотчетности и совершенствование процесса принятия решений с целью наилучшего использования имеющихся ресурсов дорожной отрасли;
4. укрепление финансовой основы функционирования дорожной отрасли.

2.К приоритету«Транспортно-логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны»:

– повышение привлекательности транспортной инфраструктуры.

3. К приоритету «Развитие и обеспечение сохранности транспортной инфраструктуры для обеспечения комфортного, безопасного и непрерывного передвижения пассажиров и грузов»:

1. восстановление транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования;

2) улучшение контроля качества при выполнении дорожных работ.

3. К приоритету «Повышение безопасности дорожного движения»:

– разработка минимального набора показателей безопасности дорожного движения с учетом международной практики аудита безопасности дорожного движения.

1. **Меры**

Для реализации задачи по созданию механизмов большей прозрачности, ответственности и подотчетности требуются следующие меры.

1. Разработка новой редакции Закона Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» и необходимых актов, вытекающих из него.

Преобразование системы управления дорожной отрасли, обеспеченное принятием постановления Кабинета Министров Кыргызской Республики «О мерах по преобразованию системы управления дорожной отрасли» от 24 декабря 2021 года № 346, было обусловлено необходимостью обеспечения прозрачности в использовании бюджетных средств, четкого распределения обязанностей между управлением и исполнением работ по содержанию на каждом уровне управления, а также подотчетности посредством внедрения современных систем управления активами и учета физических объемов и их оценки.

Основным законом, регулирующим дорожную отрасль, является Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах», который определяет экономические, правовые основы и принципы управления автомобильными дорогами республики организациями и предприятиями, затрагивает и регулирует практически весь спектр вопросов, касающихся дорожной отрасли. По результатам проведенной в стране инвентаризации законодательства принято решение актуализировать положения Закона, с учетом необходимости внедрения новейших мировых тенденций в области интеллектуальных информационных систем, успешно зарекомендовавших себя в международном масштабе. Данные системы применимы как при планировании работ по ремонту и содержанию дорог, так и в осуществлении транспортного контроля. Тем самым могут быть созданы условия, как для эффективного распределения выделяемых бюджетных средств, так и для стимулирования участия частных инвесторов в строительстве дорог, их содержании, при активном использовании проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП).

Также, требуется раскрыть нормы, касающиеся платных дорог, предусмотреть нормы, поощряющие участие частного сектора в дорожных работах. При поддержке АБР на пилотном участке, отданном на содержание частному подрядчику были проведены работы по его содержанию по форме контракта, ориентированного на результат (далее – КОР). Данные контракты успешно применяются в развитых странах, принципом которых является поддержание соответствующего эксплуатационного состояния дороги, по результатам которого осуществляется оплата за работы, тогда как при ныне существующей практике оплачивается каждая заделанная яма.

Требуется продолжить работу по гармонизации национального законодательства с требованиями актов, составляющих право ЕАЭС, касающихся раскрытия отсылочных норм, предусмотренных Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР/ТС 014/2011).

Кроме того, проведение работ в отрасли строится на применении единых ведомственных норм времени и расценки на работы, наиболее часто встречающиеся при строительстве и ремонте автомобильных дорог и искусственных сооружений, которые подлежат пересмотру.

Данные преобразования невозможны без повсеместного внедрения процессов построенных на принципах цифровизации.

1. Закрепление и совершенствование работы подведомственных организаций и их взаимоотношений в свете проводимых преобразований.
2. Поддержание потенциала в дорожном секторе. МТК рассмотрит возможности развития ПИЦ как центра передового опыта; поддержания потенциала дорожного проектного института; поддержки академических кругов (например, Кыргызского государственного технического университета имени И. Раззакова и т. д.).

Для задачи по укреплению финансовой основы функционирования дорожной отрасли требуются следующие меры.

1. Эффективное использование и поиск новых источников пополнения средств Дорожного фонда.

Основным вопросом, стоящим перед отраслью, является укрепление финансовых основ ее функционирования.

При составлении финансового планирования на 2023–2030 годы учтены:

– Основные направления развития дорожной отрасли на 2023–2030 годы;

– Основные направления фискальной политики Кыргызской Республики на 2020–2022 годы;

– подписанные кредитные соглашения с Международными финансовыми институтами.

При этом ключевой целью укрепления финансовой основы функционирования автодорожной отрасли для сохранения и развития дорожной сети Кыргызской Республики является деятельность ДФ.

ДФ предполагает:

– установление целевой привязки отдельных видов доходов бюджета, связанных с автомобильным транспортом и дорогами, к бюджетным ассигнованиям, направленным на развитие и сохранение автомобильной дорожной сети Кыргызской Республики;

– доведение объема бюджетного финансирования до минимально допустимого уровня финансовой потребности, который, с одной стороны, обеспечит финансовое покрытие необходимых для сохранения дорожной сети эксплуатационных дорожных работ, с другой стороны не окажет чрезмерного давления на государственный бюджет;

– ориентация системы финансирования дорожной отрасли на внутренние резервы страны;

– закрепление минимально гарантированного объема бюджетных ассигнований на сохранение и поддержание автомобильных дорог общего пользования; бюджетных инвестиций в форме капитальных вложений на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство новых автомобильных дорог общего пользования.

Общая потребность в финансовых средствах для действующих и планируемых проектов по восстановлению участков международных транспортных коридоров протяженностью 1132 км, составляет 1 млрд 611 млн долларов США, в том числе определены источники финансирования для 1 млрд 177,93 млн долларов США. Необходимо привлечь средства в объеме 433,07 млн долларов США для реабилитации 277 км автомобильных дорог.

**Таблица 11. Потребности в средствах дорожной отрасли и возможности республиканского бюджета**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Годы | Потребность в средствах, тыс. сомов | Возможности бюджета, тыс. сомов | Обеспеченность финансированием, % |
| 2022 | 7347,12 | 2779,32 | 38 % |
| 2023 | 7602,00 | 2890,49 | 38 % |
| 2024 | 8026,26 | 3006,11 | 37 % |
| 2025 | 8684,71 | 3126,36 | 36 % |
| 2026 | 9108,97 | 3643,58 | 40 % |
| 2027 | 9363,77 | 4213,69 | 45 % |
| 2028 | 9618,64 | 4616,94 | 48 % |
| 2029 | 10042,9 | 5021,45 | 50 % |
| 2030 | 10625,32 | 5631,42 | 53 % |

Удовлетворение потребностей в содержании дорожной отрасли возможно лишь при использовании средств ДФ.

Если продолжать финансировать на текущем уровне (50 % от потребности), то дороги будут разрушаться по причине недостаточных объемов среднего и капитального ремонта.

Нынешний уровень финансирования содержания дорог эквивалентен 30–40 млн долларов США, а потребность составляет более 100 млн долларов США. Согласно текущему прогнозу среднесрочного бюджета, аналогичный уровень финансирования сохранится, но в случае функционирования ДФ, уровень финансирования дорожной отрасли превысит 50 процентный барьер.

Дефицит финансирования содержания, в размере от 60 до 70 млн долларов США ежегодно можно покрыть эффективным использованием средств, направляемых в ДФ, а также путем институциональных преобразований с привлечением частного сектора в форме ГЧП.

Важно также продолжить капитальные инвестиции, чтобы избежать дальнейшего ухудшения состояния дорог.

Задача «Повышение привлекательности транспортной инфраструктуры» включает следующие меры:

1. Развитие международных автомобильных дорог.

В силу сложности рельефа территории страны, система международных автотранспортных коридоров является единственным инструментом образования единого экономического пространства внутри республики. Для восстановления и строительства данной категории дорог привлечено более 60 % внешнего долга республики. Развитие международных автотранспортных коридоров является естественным приоритетом нашей экономики. Ремонт и содержание международных автотранспортных коридоров будет осуществляться по высоким техническим стандартам. При строгом соблюдении межремонтных сроков капитального и среднего ремонтов объемы работ по ремонту международных автотранспортных коридоров после завершения строительных и реабилитационных работ на всем протяжении, равном 2910 км (с учетом альтернативной автодороги Север – Юг – 433 км), ежегодно должны составлять: капитальный ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 500 км, средний ремонт асфальтобетонных покрытий – не менее 1000 км. Параметры данных показателей будут достигнуты к 2032 году, так как завершение основных работ по реабилитации международных автотранспортных коридоров планируется к 2023–2024 годам.

Также МТК необходимо проработать вопрос привлечения инвестиций на реабилитацию Иссык-Кульской кольцевой автомобильной дороги (южный берег), автодороги Cуусамыр – Талас – Тараз, автодороги Арал – Суусамыр, Северной дороги в объезд   
г. Бишкек, строительство дороги в объезд г. Раззаков, реабилитацию автодороги Бишкек – Кант – Токмок – Кемин, строительство тоннеля на перевале Талдык, реконструкцию автодороги Ош – Баткен – Исфана, строительство дороги в объезд г. Баткен и для строительства южной альтернативной дороги в объезд г. Ош.

Индикатором оценки работы МТК в этом направлении является доведение 65 % международных автотранспортных коридоров, находящихся в хорошем и отличном состояниях в 2014 году до 100 % к 2030 году.

1. Развитие придорожного сервиса.

Развитие придорожного сервиса является одним из инструментов повышения привлекательности Кыргызской Республики как туристической страны.

В соответствии с [Законом](toktom://db/3702) Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» МТК в 2023 году совместно с соответствующими государственными органами и органами местного самоуправления проведет мероприятия по закреплению и регистрации полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования за МТК. В целях создания благоприятных условий для развития придорожного сервиса усилия МТК будут направлены на получение налоговых льгот и других преференций для предпринимателей в сфере придорожного сервиса. В качестве мер реализации будет осуществлено упорядочение работ по выдаче технических условий на размещение объектов придорожного сервиса, будет разработана и утверждена генеральная схема размещения объектов придорожного сервиса. Учитывая, что автомобильные дороги и земельные участки, относящиеся к ним, являются государственной собственностью, плата от передачи их в аренду, согласно требованиям Бюджетного кодекса Кыргызской Республики должна поступать в республиканский бюджет, с последующей консолидацией в Дорожном фонде и дальнейшим направлением на ремонт и содержание автомобильных дорог.

1. Подготовка проектов ГЧП.

Поиск новых источников финансирования дорожной отрасли предусматривает внедрение следующих способов, посредством реализации которых государство сможет не только улучшить меры по содержанию дорог, но и возвращать кредитные средства, привлеченные на строительство и реабилитацию автомобильных дорог. МТК будет практиковать перевод некоторых участков автомобильных дорог общего пользования на платную основу. К   
2030 году необходимо увеличить протяженность таких участков до 1000 км. Основная часть средств от платных дорог будет поступать в доходную часть республиканского бюджета.

Международный опыт решения проблем в дорожной и транспортных отраслях демонстрирует, что только цифровизация всех сфер деятельности изменит облик экономики, модели и методы работы с данными, сами товары и услуги, а также функции государства и форматы его взаимодействия с обществом. Взимание предусмотренного Кодексом Кыргызской Республики о неналоговых доходах сбора за проезд по автомобильным дорогам общего пользования с грузовых транспортных средств и автобусов, МТК согласно поручению Кабинета Министров Кыргызской Республики, реализует путем создания информационной системы, включающей в себя динамический весогабаритный контроль, полностью исключающей участие человека. В перспективе в данную информационную систему предполагается включение функции электронного пломбирования транспортных средств, а также другие функции транспортного контроля, связанного с контролем режима времени работы и отдыха водителей. Учитывая, что проект имеет большое финансовое значение, планируется реализовать его путем привлечения частного капитала на основе соглашения о ГЧП.

Согласно подсчету, при внедрении сборов ежегодные поступления составят порядка 2,0 млрд сомов, исходя из расчета интенсивности движения и предлагаемых размеров тарифа.

Направление этих средств на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог позволит сэкономить бюджетные средства порядка 43,0 млрд сомов за 30 летний период или 1,4 млрд сомов ежегодно. При этом выгоды для предпринимателей в виде экономии времени на поездки – до 50 % ежегодной (ориентировочной) экономии на эксплуатации транспорта:

– от ГСМ – 2,7 млрд сомов;

– от заработной платы – 1,3 млрд сомов (от экономии времени);

– от ремонта минимум – 1,0 млрд сомов.

Одновременно владельцы легковых транспортных средств получают полный доступ к модернизированной и надлежащим образом содержащейся дорожной инфраструктуре.

В рамках ОНРДО-2030 предусмотрена подготовка и реализация ряда пилотных проектов по ГЧП в дорожной отрасли. Также необходимо задействовать фонды развития регионов, средства которых планируется направлять на развитие инфраструктуры.

Проекты будут ограничены подъездными дорогами высокого стандарта, соответствующего национальным стандартам и будут разработаны и управляться частным партнером в рамках механизма ГЧП. Проекты будут подготовлены должным образом, включая технико-экономические обоснования международного образца, и реализовываться на конкурентной и открытой основах. До 2030 года будут приняты меры по реализации приоритетных проектов ГЧП, перечень которых приведен ниже.

**Таблица 12. Перечень планируемых проектов, реализуемых в формате ГЧП**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №№ | Наименование проекта | Протя-женность, км | Ориенти-ровочная  стоимость (млн долл. США) | Описание |
| 1 | Проект строительства автомобильной дороги в объезд  г. Узген, Ошская область | 11,3 | 15,8 | Проект предусматривает строительство дороги, которая будет альтернативой дороге Бишкек – Ош |
| 2 | Перевод участка перевала Кувакы на платную основу | 25,68 | 13,1 | Участок перевала Кувакы автомобильной дороги Бишкек – Нарын – Торугарт со 147 по 173 км. Протяженность участка через г. Балыкчы со 147 км по 214 км составляет 67 км. Сокращение пути составит 41 км |
| 3 | Строительство альтернативного тоннеля на перевале Тоо-Ашу по автодороге  Бишкек – Ош | 23 | 280,0 | Строительство тоннеля на высоте 2 200 метров над уровнем моря, что на  1 000 метров ниже действующего тоннеля позволит обеспечить республику тоннелем с большей пропускной способностью |
| 4 | Строительство альтернативной дороги Бишкек – Кара-Балта (южная объездная) | 110 | 395,0 | Позволит сократить транспортные издержки из южных в северные регионы |
| 5 | Проект строительства автомобильной дороги  Иссык-Куль – Алматы | Маршрут Алматы – Бишкек –Быстровка – Балыкчи – Чолпон-Ата, протяжен-ностью  485 км | 114,0 | Развитие транзитного потенциала, дальнейшее углубление и развитие торгово-экономических отношений между Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан |
| 6 | Проект строительства южной дороги в объезд г. Ош |  | 26,0 | Строительство автомобильной дороги для объезда г. Ош |
| 7 | Внедрение информационной системы взимания сбора с грузового транспорта и весогабаритного контроля | 4400 | 30,0 | По предварительным расчетам ежегодные поступления в бюджет могут составить не менее 2,0 млрд сомов, что позволит увеличить объемы финансирования дорожной отрасли с 2023 года ориентировочно на 20 % |
| 8 | Реконструкция автомобильной дороги Бишкек – Балыкчы – Нарын –Торугарт с 9–90 км | 80 | 104,0 | Отрезок проектной дороги начинается с отметки 9,5 км от Бишкека и заканчивается на отметке 90,5 км, пересекается со внутренней автодорогой Бишкек –  Кант – Токмок – Кемин на 82 км.  В начале и конце проектной дороги предлагается построить пункты взимания платы с необходимой инфраструктурой и коммуникациями. Кроме взимания платы на ПВП будет осуществляться контроль весогабаритных параметров, въезжающих и выезжающих транспортных средств. |

Задача по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования включает в себя следующие меры:

1. Развитие государственных и местных автомобильных дорог.

Учитывая низкую нагрузку на государственные и местные автомобильные дороги, и ограниченность средств, выделяемых на ремонт и содержание дорог из республиканского бюджета, на данных категориях дорог необходимо обеспечить минимальные требования по безопасности для транспортных средств и других пользователей дорог. Особое внимание будет уделяться совершенствованию дорожного покрытия внутри населенных пунктов. Вне населенных пунктов, в зависимости от нагрузки на дорогу, необходимо пересмотреть тип покрытия участков дорог. Ремонт и содержание автомобильных дорог необходимо осуществлять при соблюдении Положения   
о планировании и проведении работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений Кыргызской Республики, утвержденного приказом МТК   
от 02.05.2017 г. № 162, в рамках делегированных полномочий. Обязательному учету данных основных критериев оценки автомобильной дороги для включения в план дорожных работ будет уделяться особое внимание. Данное мероприятие должно стабильно финансироваться. При этом результаты обязательных мониторинговых исследовательских работ каждые 5–6 лет по дорожной сети станут основой оценки дорожной деятельности МТК для корректировки технической политики и принятия соответствующих необходимых мер.

1. Обеспечение сохранности автомобильных дорог.

На строительство и ремонт автомобильных дорог затрачиваются значительные средства, и одной из основных задач в дорожной отрасли должно быть обеспечение ее сохранности, что также тесно взаимосвязано с безопасностью движения транспортных средств по автомобильным дорогам. Создана и функционирует достаточно обширная нормативная правовая база, регулирующая деятельность в данной области:

– нормы, запрещающие проезд транспортных средств, превышающих допустимые нормы по общей массе, осевым нагрузкам и другим линейным параметрам предусмотрены Законом Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах»;

– ответственность пользователей дорог за превышение весогабаритных параметров регулируется Кодексом Кыргызской Республики о правонарушениях;

– допустимые ограничения весогабаритных параметров и порядок взимания сборов за взвешивание транспортных средств регулируются постановлением Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Порядка пропуска транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и взимания сборов за взвешивание и измерение максимальных размеров и других линейных параметров транспортных средств с превышающими нормами, установленными для проезда по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики и Порядка пропуска и взимания сборов за проезд транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования Кыргызской Республики» от 8 августа 2011 года № 454.

Несмотря на данную нормативную правовую базу, которая затрагивает и регулирует практически все вопросы, возникающие при осуществлении деятельности по обеспечению сохранности автомобильных дорог, остается еще много проблем прежде всего по соблюдению законодательства со стороны пользователей автодорогами. Так, в 2018 году составлено 195 актов за превышение установленных допустимых весогабаритных параметров за возмещение вреда и ущерба, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования, за 2019 год – 484 акта, в 2020 году – 2 851 акт.

Для решения данных проблем политика МТК будет направлена на полную автоматизацию процессов взвешивания и взимания платы за взвешивание транспортных средств, а также на внедрение автоматического штрафования за превышение установленных допустимых норм весогабаритных параметров транспортных средств для проезда по автомобильным дорогам общего пользования.

К 2025 году количество автоматизированных пунктов весогабаритного контроля будет доведено до 42 единиц. Данную инициативу планируется реализовать как проект ГЧП.

1. Привлечение местных сообществ на ремонт и содержание местных автомобильных дорог. МТК будут изучены и внедрены наиболее эффективные формы взаимодействия с местными сообществами по ремонту и содержанию автодорог местного значения. Автомобильные дороги с асфальтобетонным покрытием требуют наиболее квалифицированного персонала и технологичного современного оборудования, поэтому местные сообщества будут привлекаться только для автомобильных дорог с гравийным покрытием и для грунтовых автодорог местного значения. Возможность использования местных песчано-гравийных смесей при производстве дорожно-строительных работ позволит уменьшить стоимость сырья в стоимости дорожных работ.
2. Использование интеллектуальных информационных систем.

При содействии АБР была разработана система управления дорожными активами (далее – СУДА) – программное приложение, которое включает в себя:

– разработку сбора данных;

– интеграцию СУДА с процессом формирования бюджета;

– повышение прозрачности планирования и бюджетирования содержания дорог;

– интеграцию дорожной безопасности движения в СУДА;

– закупку или обновление программного и аппаратного обеспечения, включая связующие/переходные элементы в СУДА;

– улучшение интеграции между управлением дорожными активами и информационной системой.

Требования по использованию СУДА в деятельности по планированию ремонта и содержанию автомобильных дорог общего пользования должны стать обязательными для исполнения дорожными органами путем включения их в положения Закона Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах».

1. Внедрение КОР.

Кыргызская Республика вложила значительные средства в работы по реабилитации сети дорог. При этом для достижения устойчивого состояния дорог содержание должно быть эффективным. Выполнение одновременно задач по обеспечению финансирования содержания и по организации эффективного содержания на практике не демонстрирует свою эффективность. Международными исследованиями было рекомендовано внести изменения в систему управления содержанием дорог путем заключения КОР. В процессе торгов подрядчики будут конкурировать друг с другом, предлагая фиксированные единовременные цены на работы по доведению дорог до определенного уровня содержания и последующему содержанию на этом уровне в течение относительно длительного периода времени. Оплата подрядчику осуществляется не за затраты на производство работ или физические работы, а за достижение определенных уровней содержания, то есть за содержание дороги на заранее определенных уровнях. Услуги по содержанию обеспечивают определенный уровень услуг на дорогах по контракту, который отражает итоги или результаты. Начиная с 2016 года при финансовой поддержке АБР, реализован пилотный контракт на участке автодороги Бишкек – Ош с 80 по 133 км. На основе выводов и опыта, накопленного в ходе пилотного проекта, будет принято решение об использовании данного вида контракта на содержание дорог за счет средств республиканского бюджета.

В настоящее время в связи с ухудшением состояния участка автодороги Бишкек – Ош с 133 км по 160 км и недостаточностью средств республиканского бюджета на его восстановление планируется передать данный участок на содержание по принципу КОР при финансовом содействии АБР.

При этом, управляя дорожной сетью от имени государства, МТК будет заключать ежегодные Соглашения о качестве услуг, в которых будут определены задачи дорожной сети по отношению к пользователям дорог и общий бюджет, выделяемый на содержание.

Задача по улучшению контроля качества при выполнении дорожных работ включает в себя следующие меры:

1. Применение усовершенствованных стандартов проектирования и эксплуатации автомобильных дорог.

Увеличение интенсивности движения большегрузных автомобилей (с осевыми нагрузками, превышающими расчетные), автопоездов и автобусов на автомобильных дорогах привело к существенному увеличению изнашивающего и разрушающего воздействия автомобилей на дороги и дорожные сооружения, сокращению межремонтных сроков.

Все эти факторы в совокупности вызывают необходимость обеспечения существенно более высоких требований к техническому уровню и эксплуатационному состоянию дорог и дорожных сооружений, разработки и применения в этих целях новых технических норм, прогрессивных технических решений, дорожных технологий и материалов, отвечающих современным потребностям. В этих условиях развитие инновационной деятельности в дорожном хозяйстве приобрело особую актуальность.

В республике затраты на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве практически не предусматриваются. Разработка документации инновационного характера строительного профиля пока не налажена. Дорожные органы, проектные и подрядные организации не рассматривают применение инноваций в качестве одной из приоритетных задач своей практической деятельности, что негативно отражается на эффективности дорожных работ, темпах и стоимости дорожного строительства. Отсутствует перечень технологий дорожного хозяйства, обеспечивающий эффективное планирование инновационной деятельности на объектах строительства, ремонта и содержания дорог.

Вместе с тем применение усовершенствованных стандартов проектирования и эксплуатации автомобильных дорог, долговечных дорожных конструкций и материалов, новых образцов высокопроизводительной дорожной техники и соответствующих технологий позволяет оптимизировать стоимость и сроки объектов строительства, обеспечивает увеличение межремонтных сроков и улучшает потребительские свойства автомобильных дорог, улучшает качество их содержания. Международный опыт показывает, что широкомасштабное использование инноваций при эксплуатации автомобильных дорог позволяет обеспечить их приведение к нормативному состоянию даже в условиях жестких финансовых ограничений.

Таким образом, развитие инновационной деятельности в дорожном хозяйстве следует рассматривать в качестве одного из важнейших системообразующих факторов, имеющих тесную связь с основными элементами транспортной экономики и социальной сферы.

Дорожное строительство создает мультипликативный эффект не только в смежных областях, но и является стимулом к развитию многих отраслей экономики за счет качественного улучшения транспортной инфраструктуры.

При этом необходимо продолжать проведение контроля в соответствии с Положением об обеспечении системности контроля качества работ при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог общего пользования, утвержденным приказом МТК от 4 мая 2017 года № 165, при соблюдении предусмотренных им следующих этапов по организации взаимодействия участников строительства: входного контроля дорожно-строительных материалов, контроля графика реализации проекта, комплексного геодезического контроля работ, входного строительного контроля, контроля соблюдения проектных решений.

1. Развитие технических средств.

Использование современных технических средств для нужд дорожной отрасли, в основном, продиктовано необходимостью повышения эффективности использования выделяемых бюджетных средств, контроля за использованием дорожной техники и оборудования и повышением мобильности дорожных служб при чрезвычайных ситуациях.

Пилотный проект по контролю над использованием дорожной техники был внедрен в государственной дирекции автодороги Бишкек – Ош. На дорожной технике и грузовых автомобилях установлены датчики GPS. По предварительным данным данные меры уже дают результаты в виде экономии топлива в размере 10 %.

Также на 80 км автодороги Бишкек – Ош установлены датчики автоматического подсчета интенсивности движения автотранспортных средств, что повысило сборы за проезд через тоннели по автодороге Бишкек – Ош на 26–28 %.

Будет проведена комплексная программа по обновлению стандартов и норм, применяемых в отрасли, чтобы модернизировать и разработать более долговечные и экономичные проекты и особенно покрытия.

В этой связи МТК изучит:

– применение щебеночно-мастичной смеси и других современных асфальтобетонных покрытий для увеличения несущей способности и долговечности;

– пересмотр допустимых осевых нагрузок и методов контроля;

– исследование и развитие новых технологий по цементобетонным покрытиям дорожной одежды автомобильных дорог;

– исследование и разработку новых технологий проектирования и строительства мостов из предварительно напряженного бетона с пролетом более 20 м;

– внедрение технологий по предотвращению чрезвычайных ситуаций на участках международных дорог, где ведутся реабилитационные работы.

Будут предприняты меры по внедрению и развитию технических средств контроля в следующих работах:

– подсчет интенсивности движения автотранспортных средств на международных автотранспортных коридорах и некоторых участках автомобильных дорог государственного значения;

– измерение технических параметров состояния автомобильных дорог;

– контроль использования дорожной техники и оборудования;

– регистрация сообщений пользователей дорог о состоянии автодорог;

– контроль весогабаритных параметров автотранспортных средств путем обновления систем взвешивания в движении и других новых технологий, в том числе контроль передвижными средствами весогабаритных параметров автотранспортных средств;

– взимание сборов с пользователей дорог;

– перевод процедуры согласования и выдачи специальных разрешений на перевозку неделимых крупногабаритных и тяжеловесных грузов автотранспортными средствами в цифровой формат;

– внедрение системы содержания мостов и тоннелей, разработанной и рекомендованной в рамках технической помощи проекта Японского агентства международного сотрудничества «Наращивание потенциала в управлении содержанием мостов и тоннелей в Кыргызской Республике»;

– создание условий для развития рынка национальных консультантов в дорожной отрасли уровня, способного покрыть местные потребности в подготовке качественных проектных документов, в том числе для осуществления надзора за работами в каждом регионе.

К 2025 году планируется полностью оснастить датчиками GPS основные виды дорожно-строительной техники и оборудования.

На внедрение и развитие технических средств планируется ежегодно направлять средства в размере до 1,5 % средств, выделяемых на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования.

Задача по разработке минимального набора показателей безопасности дорожного движения с учетом международной практики аудита безопасности дорожного движения включает в себя следующие меры.

Безопасность дорожного движения – это многосекторальная проблема, охватывающая не только транспорт, но и здравоохранение, образование, внутренние дела, финансы и другие. Следовательно, для эффективного решения этой проблемы требуется совместный и скоординированный подход. С этой целью должна быть разработана отдельная стратегия безопасности дорожного движения, основанная на подходе к безопасным системам, согласованная с настоящей стратегией.

Политика по повышению безопасности движения на автомобильных дорогах осуществлялась в соответствии с Программой по безопасности дорожного движения на 2015–2020 годах, одобренной постановлением коллегии МТК от 12 декабря 2014 года № 32.

МТК продолжает принимать меры по предотвращению чрезвычайных ситуаций на дорогах, таких как оползни, камнепады, лавины, снежные заносы и т.п., в рамках различных проектов совместно с Японским агентством международного сотрудничества.

При этом необходимо:

– разработать общую базу данных по безопасности дорожного движения;

– воспроизвести международную практику аудита безопасности дорожного движения;

– адаптировать национальные стандарты безопасности дорожного движения к лучшим международным практикам;

– принимать участие в совместных региональных опросах и исследованиях, а также делиться и продвигать передовой опыт, в том числе в отношении национальной и региональной политики и стратегий в области безопасности дорожного движения.

**Глава 6. Ожидаемые результаты**

Реализация ОНРДО-2030 даст положительную тенденцию в развитии отрасли.

В частности, преобразования в дорожной отрасли позволят добиться:

– интеграции национальной транспортной сети в международную транспортную сеть и, как следствие, выхода национальных товаров и услуг на международные рынки;

– прозрачности и эффективности в использовании бюджетных средств путем разграничения функции заказчика и подрядчика и инженера по техническому надзору;

– улучшения эксплуатационных показателей транспортной сети республики;

– повышения условий труда сотрудников дорожной отрасли.

Недостаточное производство работ по текущему ремонту и содержанию автодорог приводит к необходимости реабилитации автодорог, что, как известно, требует существенных затрат. Достаточное финансирование дорожной отрасли позволит сохранить их состояние на требуемом нормативном уровне.

Внедрение СУДА позволит эффективно и согласно приоритетности, осуществлять работы по ремонту и содержанию дорог.

Постепенное введение КОР даст возможность не только содержать дороги в пределах имеющихся бюджетных средств, но и даст импульс к развитию местных дорожно-строительных компаний для дальнейшего наращивания их потенциала в целях участия в международных проектах, повышения потенциала консультационных услуг.

Качественные автомобильные дороги позволят значительно повысить безопасность дорожного движения, развивать придорожный сервис, создавая новые рабочие места, тем самым оказывая позитивное воздействие на социально-экономическое положение населения.

В свою очередь, достаточное финансирование дорожной отрасли позволит выполнить объемы работ, установленные НСР.

Успешная реализация инвестиционных проектов в дорожной отрасли позволит сохранить и развить сеть международных   
  
транспортных коридоров, что окажет прямое влияние на качество жизни населения. Так к 2030 году планируется реабилитировать 893 км (на стадии реализации – 412 км, планируемые – 481 км) международных транспортных коридоров.

Развитие ГЧП в дорожной отрасли будет содействовать изысканию дополнительных источников финансирования дорожного хозяйства и снижению нагрузки на бюджет страны.

**Глава 7. Благоприятные предпосылки и риски**

В соответствии с НСР в настоящее время реализуются инвестиционные проекты по реабилитации автомобильных дорог, проводятся работы по обеспечению транспортной независимости страны, сохранности и улучшению внутренней сети автомобильных дорог.

В рамках плана действий по устранению препятствий для развития торговли и транспортного сообщения ЦАРЭС в настоящее время реабилитируются международные транспортные коридоры: автодорога Ош – Баткен – Исфана, Бишкек – Ош, ведется строительство альтернативной дороги Север – Юг, Суусамыр – Талас – Тараз и др.

В связи с принятием [Закон](toktom://db/111251)а Кыргызской Республики   
«О государственно-частном партнерстве», который регулирует области применения, взаимоотношения государств и частного сектора и другие аспекты партнерства, МТК продолжит работу по продвижению данных проектов.

Основными рисками при реализации целей ОНРДО-2030 являются:

– долгая процедура утверждения проектов НПА;

– сложности по переходу работы дорожных организаций в условиях свободного рынка;

– противостояние антикоррупционной борьбе, проводимой в рамках государственной политики;

– постоянное снижение квалификации профессионалов дорожной отрасли.

Необходимо уделять постоянное внимание мерам по поддержанию кадрового потенциала в отрасли при условии развития ПИЦ как центра передового опыта; поддержке академических кругов, а также мерам по развитию частного сектора и местных подрядчиков, поскольку это является предварительным условием для тиражирования КОР, участию местных подрядчиков в международных проектах и улучшению возможностей трудоустройства для местных дорожных инженеров, консультантов и рабочих.

**8. Список приложений**

|  |  |
| --- | --- |
| Приложение 1 | План действий по реализации ОНРДО-2030 |
| Приложение 2 | Перечень проектов, находящихся на стадии подготовки |
| Приложение 3 | Перечень приоритетных объектов для финансирования за счет государственных капитальных вложений |
| Приложение 4 | Перечень планируемых проектов |
| Приложение 5 | Индикаторы оценки реализации ОНРДО-2030 |
| Приложение 6 | Бюджет к Плану действий |