

Презентация на 14-ом заседании Координационного комитета
по транспортному сектору (ККТС) ЦАРЭС

Финансирование управления дорожными активами Еще раз о Дорожном фонде



Дорога как актив

Когда ведомство оценивает свои активы, основные вопросы для рассмотрения включают:

- 1. Какими были состояние и эффективность наших активов в прошлом? Каковы настоящее и предсказуемое будущее состояние и эффективность наших активов?**
- 2. Как мы можем лучше управлять нашими активами, чтобы минимизировать неудобства для движения, когда мы ремонтируем или осуществляем замену этих объектов?**
- 3. Каковы последствия отсутствия содержания для наших активов?**



ИСТОРИЯ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

ВВЕДЕНИЕ

- Национальное управление автомобильных дорог (ННА) было создано в 1991 году на основании Акта Парламента.
- Общая протяженность дорог в то время составляла 6 667 км и ассигнование на содержание а/д составляло около 400 млн. рупий в год.
- Сеть а/д, унаследованная ННА от провинций, была в разрушенном состоянии. Средняя ширина национальных а/м составляла около 4-5 метров.
- ННА унаследовало сеть а/д от Департамента провинциальных дорог, которая была в ужасном состоянии.
- Было принято решение, что национальная сеть а/м должна быть доведена до стандартной ширины полотна как минимум 7,3 м, и до международного стандарта.
- Ассигнования на содержание, выделяемые ННА, были недостаточными, чтобы удовлетворять потребностям в содержании, что привело к большому отставанию по выполнению работ по содержанию.



ПРОБЛЕМЫ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ННА ВО ВРЕМЯ ЕГО СОЗДАНИЯ

- Интенсивность движения быстро увеличивалась в силу экономической деятельности в стране
- Неконтролируемое /нерегулируемое превышение нагрузки на ось при проезде по нац. а/м привело к ухудшению нац. сети а/д
- Переход от железнодорожных к автомобильным перевозкам
- Уменьшение объема ресурсов и превышение времени/затрат.
- Отсутствие основного содержания.
- Некоммерческие операции.
- Высокие транспортные издержки.
- Низкие стандарты безопасности.



ИСТОРИЯ СОДЕРЖАНИЯ АВТОДОРОГ

- В 1986 г. Национальный совет по а/д провел исследование по содержанию а/д, после чего NHV взяло на себя ответственность по содержанию
- NHV создало Систему управления содержанием, используя систему уровней интервенций в содержании (MIL).
- Система MIL обеспечила основу для систематического анализа потребностей к содержанию а/д, определяя типы содержания, дефекты и уровень обслужив.
- Гранты/финансирование, предоставляемое NHV/NHA , составляло около 10% от его потребностей, т.о. создавая объемы невыполненных работ на уровне 90% каждый год.
- Невыполненные работы по содержанию за несколько лет возникли из-за неадекв. финан-я в рез. сокращения Программы по невып. работам (MBRP/RSP), запущенной при поддержке Всемирного банка в размере 5 млрд. рупий.
- В 1996 году осознали, что бюджета на содержание недостаточный, чтобы удовлетворять растущий спрос со стороны потребностей национальной сети а

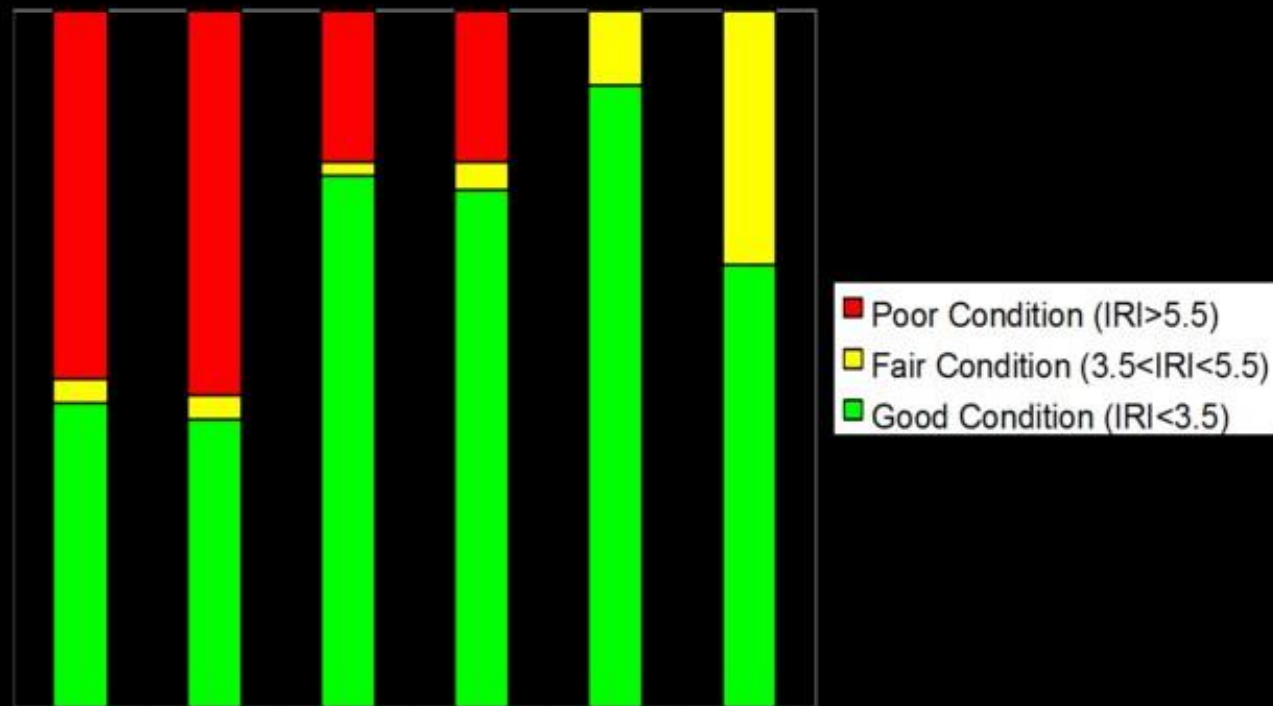


ИССЛЕДОВАНИЕ ННА 1998/2000 г.



■ В 1998 г. ННА/Всемирный банк провели исследование (обновл. в 2000 г.) , чтобы определить финансирование, требуемое для сохранения и усоверш. существ. сети ННА за счет создания устойчивого механизма внебюджетного финансирования.

■ Исследование выявило, что Ежегодно требуется 7 млрд. рупп чтобы содержать сеть национальных автомагистралей в хорошем состоянии.



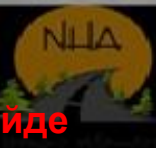
ПОСЛЕДСТВИЯ НЕАДЕКВАТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ СОДЕРЖАНИЯ А/ДОРОГ

- Убытки от ЭИ АТС (VOC) будут резко увеличиваться, и, как ожидается, достигнут угрожающих уровней в последующие годы.
- Реконструкция части сети, требующей периодической замены покрытия, обойдется в три раза дороже.
- Задержки в содержании сейчас, как периодические затраты (функц./структурн. замена покрытия) в размере 5 млн./км превратятся в реабилитацию/реконструкцию стоимостью 16-22 млн. рупий/км, что означает еще больший объем невыполненных работ и большие потребности в займах/кредитах цикличного характера.

Основная информация по управлению активами

1. В 1997 году , ННА провел международный семинар при поддержке Всемирного банка и Министерства финансов, чтобы изучить различные возможности в отношении содержания Национальной сети автомагистралей.
2. Была представлена и единодушно принята концепция внебюджетного финансирования для содержания сети ННА.
3. Апрель 1997 г. – На национальном семинаре рекомендовано создать and определить структуру Дорожного фонда и управляющего совета.
4. В свете этого, в 1998 году «Wilbur Smith Associates» провела исследование по сборам за использование дорог/Дорожному фонду.
5. В исследовании даны следующие рекомендации относительно тарифов для пользователей дорог, соизмеримых с услугами, предоставляемыми пользователям а/д:
 - a) **Взимание платы на национальных автомагистралях**
 - b) **Сборы за транзит**
 - c) **Сборы за топливо**
 - d) **Коммерческое использование права на проезд (ПП или ROW)**
 - e) **Создание Дорожного фонда.**

Продолжение на сл. слайде



Основная информация по управлению активами

6. Июль 1999 г. ППАК утвердило политику по созданию Дорожного фонда.

7. Январь 2000 г. – Решение СЕ/Комитета Кабинета

“Создать Дорожный фонд, при этом детали должны быть доработаны Министрствами финансов и коммуникаций”

8. ННА подготовило проект закона (Админ. Приказ по Дорожному Фонду 2000 г.), получены комментарии Всемирного банка и вновь представило его МК.

9. Июнь 2000 г. – МФ известило о Временном управляющем совете ДФ. Необходимо доработать условия деятельности ДФ.

10. Провинции высказались против создания ДФ и МФ/МК приняли решение, что ННА можно разрешить создать **аналогичный вариант Фонда для содержания дорог на уровне ННА , когда все доходы, генерируемые ННА, будут специально использоваться для удовлетворения потребностей по содержанию дорог.**



ИНИЦИАТИВА, ПРЕДПРИНЯТАЯ ННА ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ БЮДЖЕТА

- Отслеживая вызовы 21 века, ННА предложило создать Отдел по управлению дорожными активами (RAMD), чтобы продвигать потребности, возникшие в отношении коммерциализации автодорог и **внебюджетного** финансирования и создание RAMD было **одобрено** на 92-ом заседании Совета директоров в **марте 2000 г.**
- Чтобы реализовать внебюджетное финансирование, ННА предприняло следующую инициативу после создания RAMD:
 - **Взимание планы на национальной сети автомагистралей/дорог**
 - **Лизинг коммерческого права на проезд ННА**
 - **НОС для коммерческих точек на частной земле.**
 - **НОС для коммунальных сетей.**
 - **Коммерческая реклама.**
 - **Автобусные павильоны на основе С-Э-П (ВОТ).**
 - **Видоизменение коммерческого права на проезд в пользу ННА.**



Заявление о миссии RAMD

Постоянное поддержание состояния национальной сети автомагистралей на оптимальных уровнях и сохранение национальных автомагистралей посредством использования концепции “оплата за услугу” и генерирования надлежащего финансирования для содержания автодорог

Инициативы, предпринятые для формулировки Правил и СОП

- **Правила Фонда содержания дорог (ФСД) были утверждены Советом директоров ННА и опубликованы МК в августе 2003 г. «Правила счета на содержание автодорог»**
- **Стандартные операционные процедуры (СОП) для Счета на содержание автодорог (ССД) были утверждены Советом директоров в мае 2002 года.**
- **В апреле 2005 года в СОП для ССД были внесены и утверждены Советом директоров в качестве Приложения I Кодекса ННА 200.**
- **Правила и СОП по сохранению и коммерческому использованию прав на перевозки было утверждено Советом директоров в мае 200....**
- **В 2004 году в СОП по сохранению и коммерческому использованию прав на перевозки были внесены и в августе 2005 года утверждены Советом директоров в качестве Приложения IV Кодекса ННА 200.**

Правила счета на содержание автодорог 2003 г.

Правила Фонда содержания дорог (ФСД) были утверждены Советом директоров ННА и опубликованы МК в августе 2003 г. «Правила счета на содержание автодорог»

- (1) Национальное управление автодорог должно поддерживать коммерческий безотзывный счет в обозначенных банках Пакистана в качестве Счета на содержание автодорог (ССД).
- (2) Все доходы от пользователей дорог, перечисляемые ННА, должны безотложно переводиться на Счет на содержание автодорог, а именно:-
 - (a) Платежи за автодороги и мосты;
 - (b) Штрафы, связанные с использованием автодорог (например, перегруз, нарушение ПДД);
 - (c) Сборы за нагрузку на ось;
 - (d) Дополнительные сборы за тяжелые грузовики;
 - (e) Сборы за международный транзит; и
 - (f) Сборы, взимаемые на границе.
- (3) ННА должно также передавать все доходы, которые оно получает, на ССД, а именно:-
 - (a) Сборы за коммерческое использование права на перевозки;
 - (b) Прибыль от банковских депозитов и доходы от инвестиций денежных средств;
 - (c) Ежегодный грант на содержание а/д от Федерального правительства;
 - (d) Средства на содержание, предоставленные международными донорскими агентствами;
 - (e) Кредиты, полученные для финансирования невыполненных работ по содержанию а/д; и
 - (f) Пожертвования и добровольные взносы на содержание и безопасность ДД от организаций, групп и



Правила счета на содержание автодорог 2003 г.

- Правомочные расходы.-

- (1) Правомочные расходы со Счета на содержание автодорог должны включать только расходы на следующее:-
- (a) План по содержанию а/д;
 - (b) Реабилитация существующих активов сети ННА, которые имеют приемлемую текущую приведенную стоимость и экономическую ставку доходности;
 - (c) Геометрическое усовершенствование существующих активов сети ННА максимально до 6 процентов от доходов за год;
 - (d) усовершенствование безопасности автомагистралей – максимально до 5 процентов от доходов за год;
 - (e) создание новых пунктов сбора платежей с автоматизированным электронным терминалов и систем управления движением, контроля доступа и весовых станций – максимум до 2,5 % от доходов за год; и
 - (f) расходы, связанные с управлением коридорами – максимально до 1,5 % от доходов за год, включая связанные обследования и исследования.
- (2) Работы, товары и услуги, относящиеся к суб-правилу (1) должны закупаться на конкурсной основе, в соответствии с требованиями Финансового руководства, Кодекса ННА и Условиями контракта между подрядчиком, или, в зависимости от ситуации, консультантом или поставщиком и Национальным управлением автомобильных дорог (ННА).

(3) Средства счета на содержание а/д не должны использоваться для финансирования неправомочных расходов или выделяться или перераспределяться для проектов развития и капитальных работ.



- Расходы по Счету на содержание а/д

(1) Правомочные расходы со Счета на содержание а/д должны иметь следующие приоритеты, а именно:-

- (a) Первый: Текущее и периодическое содержание.**
- (b) Второй: Реабилитация.**
- (c) Третий: Геометрические усовершенствования и улучшение безопасности автодорог.**
- (d) Четвертый: Новые пункты сбора дорожных пошлин и весовые станции.**
- (e) Пятый: Управление коридорами**

ЗАЯВЛЕНИЕ О МИССИИ ННА ДЛЯ СОДЕРЖАНИЯ/ СОХРАНЕНИЯ АВТОДОРОГ

- **Содержать и эксплуатировать национальные автомагистрали и стратегических дорог с целью минимизации издержек на а/м перевозки и обеспечения комфортного проезда и безопасности для пользователей дорог в любое время и сохранения инвестиций в активы – дороги, мосты и оборудование.**

СОДЕРЖАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ АВТОДОРОГ ННА

- **ННА начало программу управления ресурсами и дорожными активами с целью улучшения обслуживания и эффективности расходования средств, которые требуются от ее сети автодорог.**
- **Это современный подход к управлению дорогами, который используется странами, где всегда имеется дефицит бюджета для содержания и ремонта дорог.**
- **Каждая а/д сеть имеет балансовую стоимость актива в начале года. Она включает:**
 - **Стоимость существующих покрытий после строительства, и затем снижение стоимости в соответствии с (i) их текущим состоянием и (ii) затратами для их приведения в минимально приемлемое состояние.**
 - **Стоимость « сооружений» на основе их восстановительной стоимости.**



СОДЕРЖАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ АВТОДОРОГ ПНА

- Исходя из имеющихся ресурсов и приоритетов обслуживания, разрабатывается годовая программа содержания, сохранения и модернизации сети а/д. Эта программа работ представляет собой инвестиции, осуществляемые в сеть а/д.
- Анализ в конце следующего года состояния дорог и стоимость превалирующих активов отражает снижение стоимости автодорог, которые продолжали ухудшаться (из-за отсутствия интервенций) и повышение стоимости тех участков, в которые были вложены инвестиции в форме программ по сохранению или усовершенствованию и, представляет общую картину увеличения или сокращения оставшегося срока службы сети а/д.

СТРАТЕГИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМИ АКТИВАМИ (СУ ДА)

■ Процесс проведения ежегодного анализа сети.

■ Развитие существующего центрального банка данных по дорогам.

■ Разработка ежегодных бизнес планов.

■ Планирование всех мероприятий по содержанию как инвестиции и определение конкретных сумм.

■ Разработка текущий стоимости активов сети.

■ Финансовый и технический аудит (оценка индикаторов эффективности) для каждого ежегодного плана по содержанию дорог.



ГОДОВОЙ ПЛАН ПО СОДЕРЖАНИЮ

КОМПОНЕНТЫ

План текущего ремонта

План периодического ремонта

План реконструкции

Тема годового плана по содержанию дорог

- Каждый потраченный рупий должен представлять собой тщательно продуманные инвестиции для каждого километра в долгосрочном сохранении инфраструктурного актива.
- Все работы по содержанию должны быть одобрены до выделения финансирования.
- Краткосрочный сфокусированный план, нацеленный на достижение целей Долгосрочных стратегических планов.

БАЗА ДАННЫХ УДА ПНА

Система



База данных по а/д



Связь с региональными
офисами

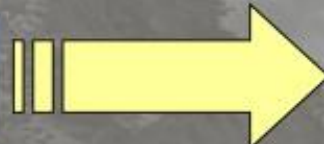


Система
управления
покрытием



Система управления контрактами

Система
управления
мостами



Интеграция в рамках системы управления а/д



ФОНД СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ (ФСД)

“Краткосрочный сфокусированный план” нацелен на достижение целей “Долгосрочных стратегических планов”.

ЦИКЛ ПРИОРИТЕЗАЦИИ

ЕЖЕГОДНЫЙ АНАЛИЗ СЕТИ

- Стратегический
- На уровне сети и
- На уровне проектов

ПРИМЕНЕНИЕ
МОДЕЛИ НДМ

ГОДОВОЙ
БИЗНЕС
ПЛАН

Центральный банк
данных

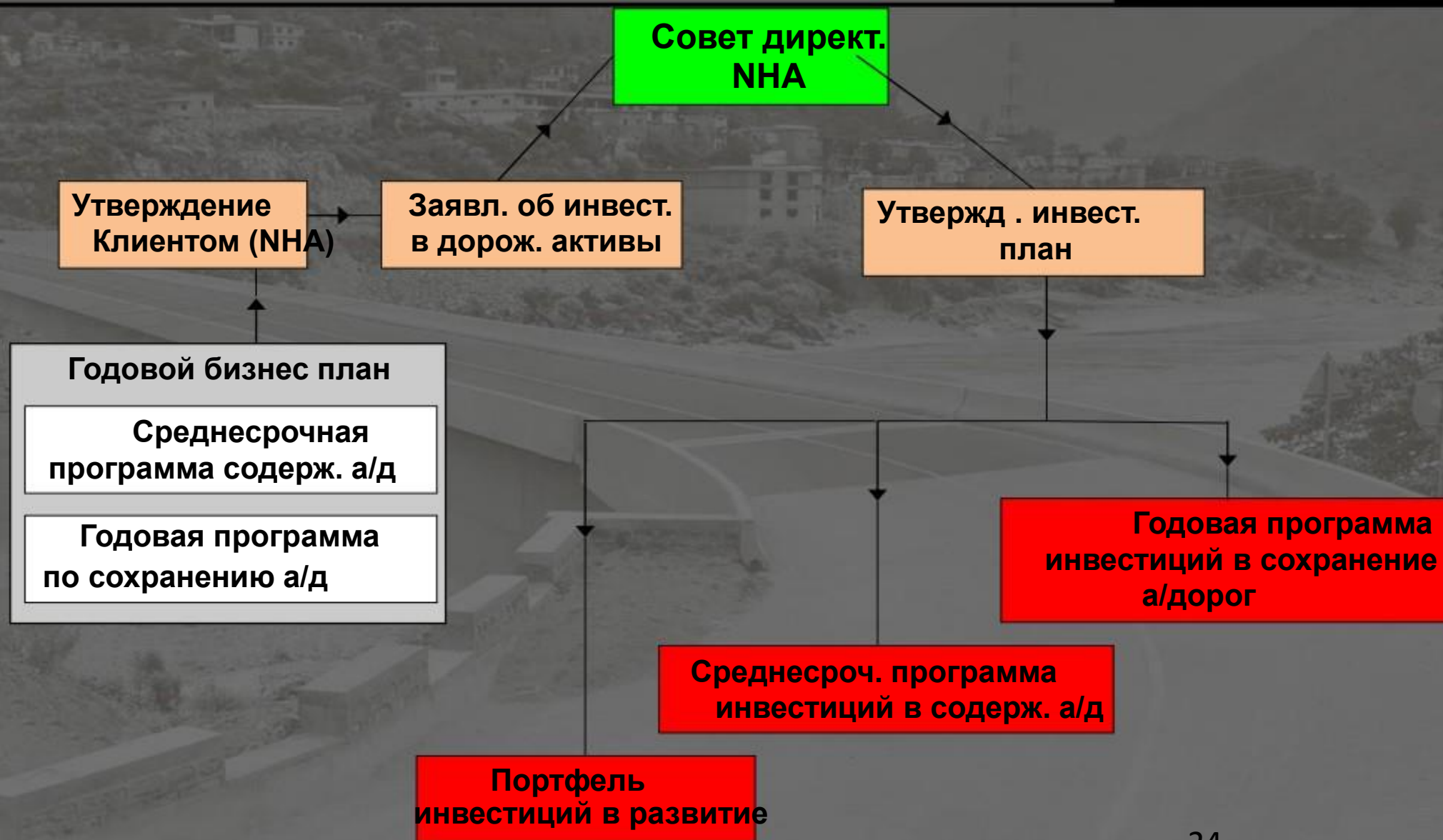
БЮДЖЕТ



СУДА – Последовательность мероприятий



СУДА – Последовательность мероприятий



Преимущества системы управления дорогами

- **Расходование денежных средств на основе потребностей.**
- **Снижает общие эксплуатационные издержки ТС, за счет улучшения состояния сети а/д и уменьшения средней неровности а/д.**
- **Сокращение среднего времени проезда.**
- **Снижение затрат на реконструкцию и увеличение инвестиций, в частности в текущее и профилактическое содержания/ремонт а/д.**
- **Эффективный и результативный мониторинг работ по содержанию и потребностей в их проведении.**

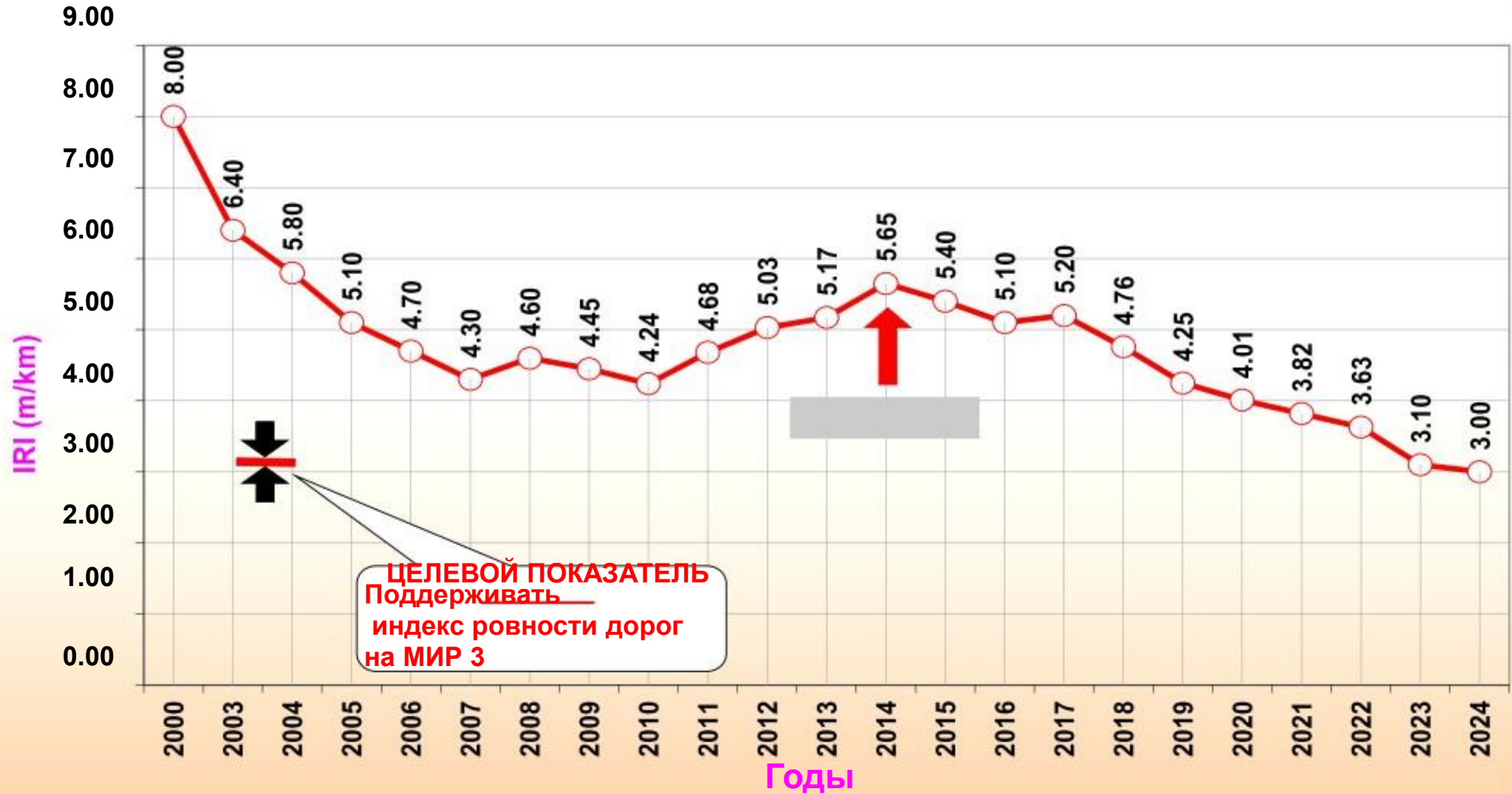


Недостатки системы управления дорогами

- **Централизованная система, в которой все заинтересованные стороны должны быть объединены в «петлю», что является трудной задачей.**
- **Имеющееся финансирование всегда меньше, чем потребности, поэтому накапливаются невыполненные объемы работ.**

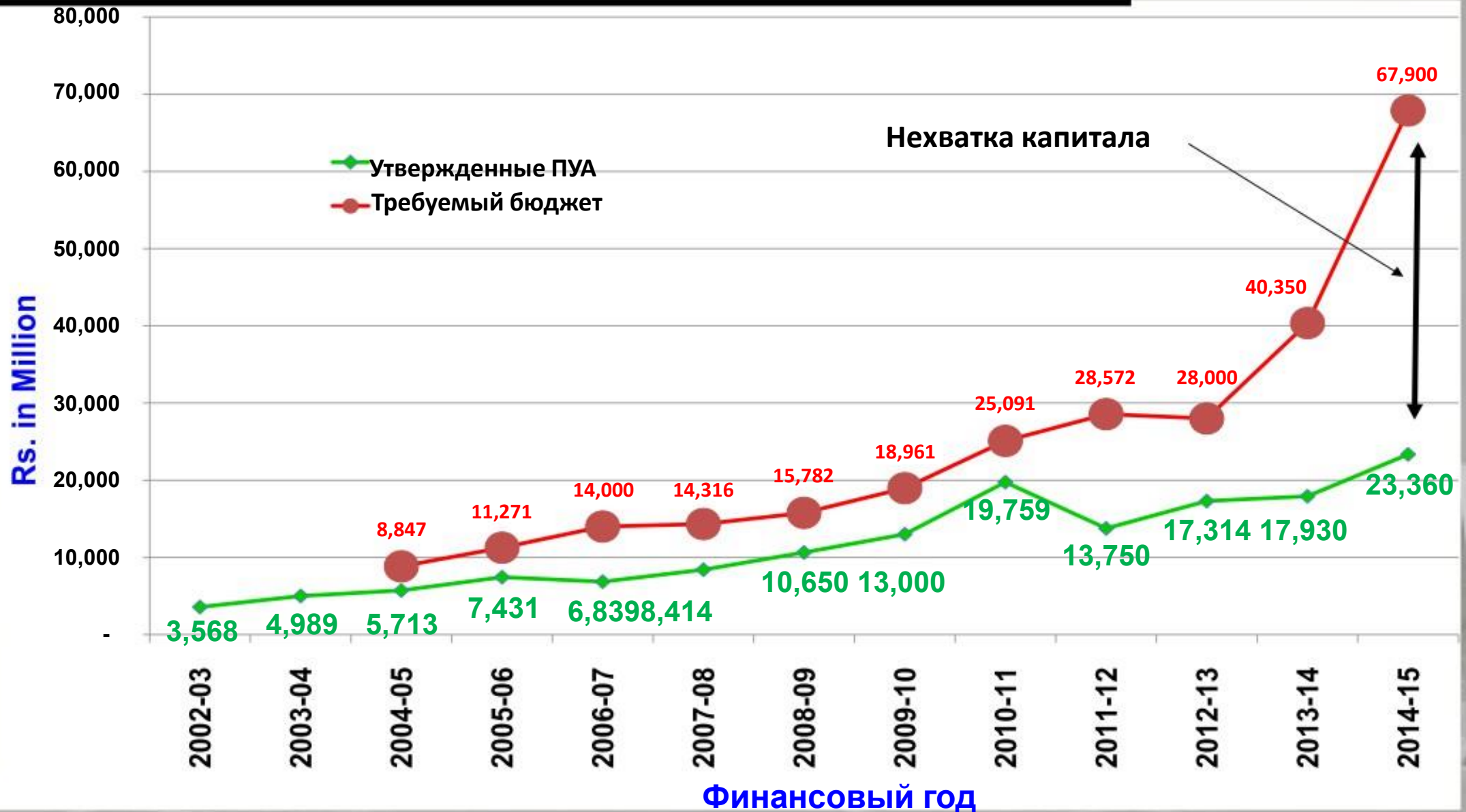
ОЦЕНКА СУ ДА СО ВРЕМЕНИ СОЗДАНИЯ ПРАВИЛ ПО УА

Средний МИР (м/км) сети НАУ



ЦЕЛЕВОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ
Поддерживать
индекс ровности дорог
на МИР 3

Бюджетные потребности против бюджетных ассигнований ФГ 2002-03 по 2014-15



Последствия для сети

БЮДЖЕТНЫЙ СЦЕНАРИЙ 17,0 МЛРД. РУПИЙ - ТЕНДЕНЦИЯ



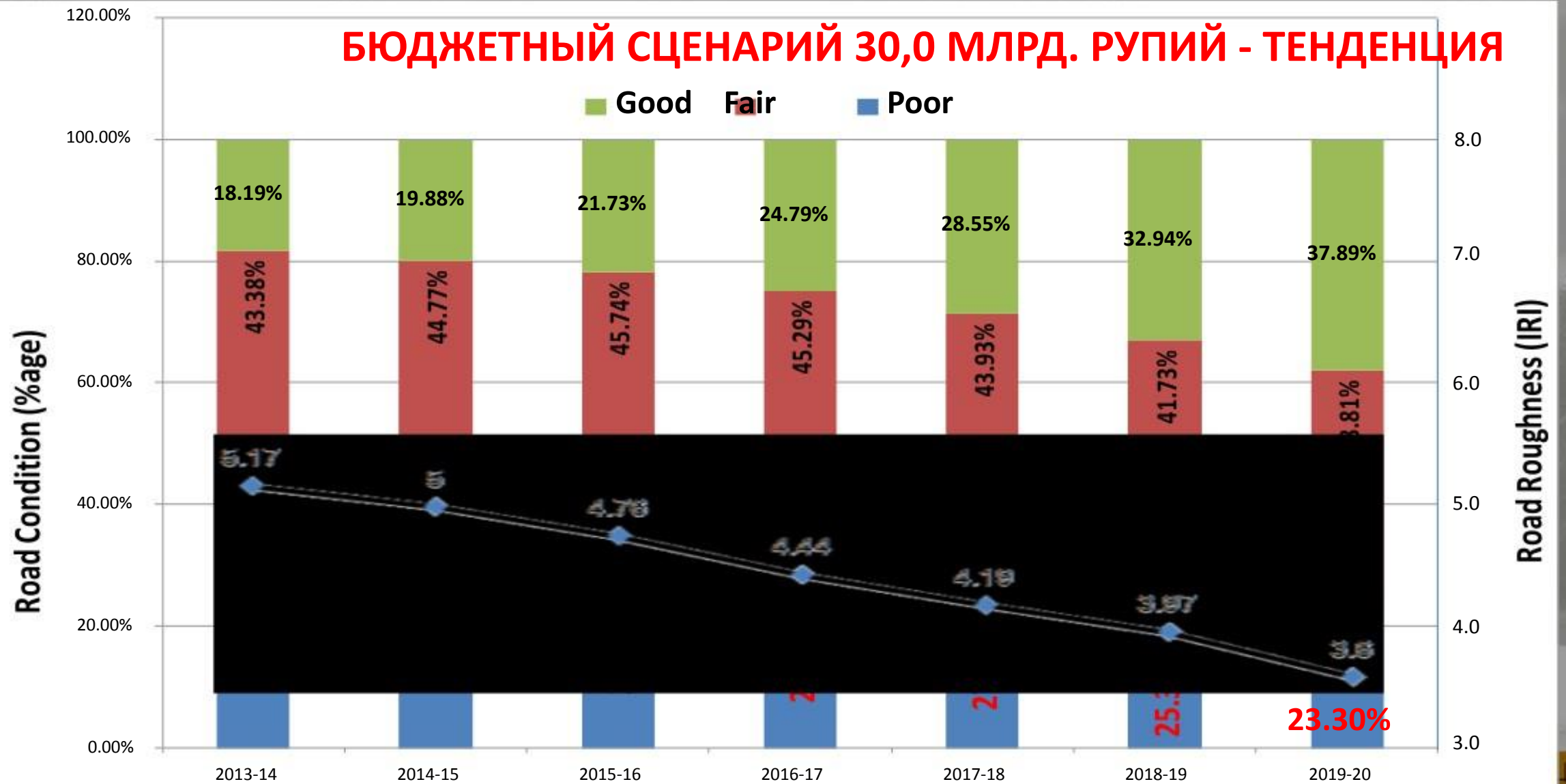
Последствия для сети

БЮДЖЕТНЫЙ СЦЕНАРИЙ 25,0 МЛРД. РУПИЙ - ТЕНДЕНЦИЯ



Последствия для сети

БЮДЖЕТНЫЙ СЦЕНАРИЙ 30,0 МЛРД. РУПИЙ - ТЕНДЕНЦИЯ



Потребности в содержании а/д

Неограниченный спрос NHN на <u>ФГ 2014-15</u>	60 млрд. рупий
Текущие имеющиеся финансовые ресурсы	24 млрд. рупий
Нехватка на текущий год	36 млрд. рупий
Кол-во км (<u>плохое-очень плохое состояние</u>)	3 486 км
Текущая стоимость реабилитации <u>3 486</u> км	209,16 млрд. р.
Только с период. интервенциями согл. ПУА	1 100 км
Ежег. потребности на след. 5 лет (<u>только содерж.</u>)	30,00 млрд. р.

ОЦЕНКИ СУ ДА ПОСЛЕ СОЗДАНИЯ ПРАВИЛ ПО УД

Заклучение

- **Счет на содержание автодорог (ССД) работал хорошо до 2010 гг. по следующим причинам:**
 - Средства ССД целенаправленно использовались для механизмов содержания а/д**
 - Средства на содержание активно использовались для периодического ремонта и минимально – для реабилитации/реконструкции.**
- **В 2010 году, средства со ССД были направлены на финансирование строительных проектов. Затем в 2010 году 1 040 км сети ННА были серьезно разрушены в результате затопления, что привело к перераспределению финансирования на 2 года на содержание дорог на восстановление поврежденной сети а/д.**
- **Поэтому сети не уделялось внимания, периодический ремонт не проводился.**
- **В течение последних трех лет была запущена обширная программа по периодическому ремонту, в рамках которой будет отремонтировано 1600 км сети ННА.**
- **Программа по реабилитации будет осуществляться отдельно от ССД.**



Спасибо за ваше время

