

# Модернизация местных публичных услуг в Республике Молдова

Региональное планирование и программирование



## Секторальная Региональная Программа Развития Инфраструктуры Региональных и Местных Дорог в Регионе Развития АТО Гагаузия (2018-2025 гг.)

2 июля, 2018 г.



Sweden  
Sverige



**Разработан при содействии:**

Агентство Международного Сотрудничества Федеративной Республики Германия (GIZ) GmbH

**Головной офис GIZ:**

Бонн и Ешборн, ФРГ

Friedrich-Ebert-Allee 40  
53113 Bonn, Germany  
T +49 228 44 60-0  
F +49 228 44 60-17 66

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5  
65760 Eschborn, Germany  
T +49 61 96 79-0  
F +49 61 96 79-11 15

E info@giz.de  
www.giz.de

**Авторы:**

Андрей Кукулеску, Серджиу Бежан, Геннадий Иващенко, Михаил Дрига

**Разработчик:**

Консорциум консалтинговых компаний **GFA – Consulting Group** – BCI Business Consulting Institute - MM Mott Macdonald



**Разработан в рамках проекта:**

Проект «Модернизация местных публичных услуг в Республике Молдова», внедряется Агентством Международного Сотрудничества Федеративной Республики Германия (GIZ) в партнерстве с Министерством Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Охраны Окружающей Среды Республики Молдова при финансовой поддержке Министерства Экономического Сотрудничества и Разввия Германии (BMZ), Европейского Союза, Правительства Швеции, Правительства Румынии и Швейцарского Агентства Развития и Сотрудничества.

**Партнеры проекта:**

Министерство Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Охраны Окружающей Среды  
Агентства Регионального Развития регионов развития Север, Юг, Центр и АТО Гагаузия

Мнение авторов может не обязательно должно совпадать с позицией GIZ, BMZ, Правительства Румынии и SIDA.

**Комрат – Кишинев, 2018 г.**

## **СОДЕРЖАНИЕ:**

<b>РЕЗЮМЕ</b>	<b>5</b>
<b>1 ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>8</b>
<b>2 АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ</b>	<b>9</b>
2.1 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ И СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОСНОВА	9
2.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ	15
2.3 СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНА	18
2.4 ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ	24
2.5 ФИНАНСИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ	44
2.6 СОЦИАЛЬНЫЕ И ГЕНДЕРНЫЕ АСПЕКТЫ	49
2.7 ВЫВОДЫ (SWOT Анализ)	52
<b>3 ВИДЕНИЕ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2025</b>	<b>53</b>
3.1 ВИДЕНИЕ	53
3.2 ПРИОРИТЕТЫ	53
3.3 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ	55
3.4 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА	57
<b>4 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ</b>	<b>59</b>
<b>5 ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	<b>63</b>
5.1 ПРИЛОЖЕНИЕ: ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ РЕГИОНА (2016)	64
5.2 ПРИЛОЖЕНИЕ: ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ	68
5.3 ПРИЛОЖЕНИЕ: КАРТА ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ГЛАВНЫХ ДОРОГАХ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА	88
5.4 ПРИЛОЖЕНИЕ: ПРОГНОЗ ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ДО 2027 ГОДА	89
5.5 ПРИЛОЖЕНИЕ: СХЕМА ПРОЦЕССА ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ	94
5.6 ПРИЛОЖЕНИЕ: ЛИСТЫ КОРИДОРОВ	95
5.7 ПРИЛОЖЕНИЕ: ОТЧЕТ ПО ПРОЦЕССУ ПРИОРИТЕЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ (ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ)	101

## АББРЕВИАТУРЫ:

<b>GIZ</b>	-	Агентство Международного Сотрудничества Германии
<b>MDL</b>	-	Национальная валюта, молдавский лей
<b>ТИКА</b>	-	Турецкое Агентство по Международному Сотрудничеству
<b>АРР</b>	-	Агентство Регионального Развития
<b>АТО</b>	-	Автономное Территориальное Образование
<b>БПСР</b>	-	Бюджетный Прогноз на Среднесрочный Период
<b>ВБ</b>	-	Всемирный Банк
<b>ВВП</b>	-	Валовый Внутренний Продукт
<b>ГААД</b>		Государственная Администрация Автомобильных Дорог
<b>ГОСТ</b>	-	Государственный Стандарт
<b>ДФ</b>		Дорожный фонд
<b>ЕБРР</b>	-	Европейский Банк Реконструкции и Развития
<b>ЕИБ</b>	-	Европейский Инвестиционный Банк
<b>ЕС</b>	-	Европейский Союз
<b>МПУ</b>	-	Местное Публичное Управление
<b>МСХРРООС</b>	-	Министерство Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Охраны Окружающей Среды
<b>МФ</b>	-	Министерство Финансов
<b>МЭИ</b>	-	Министерство Экономики и Инфраструктуры
<b>НБС</b>	-	Национальное Бюро Статистики
<b>НСР</b>	-	Национальная Стратегия Развития "Молдова 2020"
<b>НФРР</b>	-	Национальный Фонд Регионального Развития
<b>РМ</b>	-	Республика Молдова
<b>РРС</b>	-	Регион Развития Север
<b>РРЦ</b>	-	Регион Развития Центр
<b>РРЮ</b>	-	Регион Развития Юг
<b>РСР</b>	-	Региональная Секторальная Программа
<b>СНиП</b>	-	Строительные Нормы и Правила
<b>ТУМ</b>	-	Технический Университет Молдовы
<b>ТЭО</b>	-	Технико-экономическое обоснование
<b>ЦПУ</b>	-	Центральное Публичное Управление

## РЕЗЮМЕ

Дорожная сеть АТО Гагаузия эффективно вписывается в национальную дорожную сеть и в сеть международных транспортных коридоров и состоит из 1,039.1 км дорог, в том числе 284.11 км - национального значения, 154.57 км – местного значения и 600.42 км – коммунальных дорог и улиц. Плотность сети автомобильных дорог составляет 239 км на 1000 км<sup>2</sup> и 2,82 км на 1000 жителей, что ниже средних показателей по Республике Молдова (304 км и соответственно 2,6 км). Ко всем населенным пунктам Гагаузии обеспечен доступ автомобильными дорогами с твердым покрытием.

**Таблица 1: Структура и состояние дорожной сети региона**

#	Категории дорог	Протяже нность, км	Сотояние догог				
			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	Плохое	Очень плохое
1	Магистральные автомобильные дороги	62,0	38%	25%	7%	25%	5%
2	Республиканские автомобильные дороги	128,55	5,90%	15,80%	26,50%	32,30%	19,40%
3	Региональные автомобильные дороги	93,56	6,90%	10,70%	39,40%	36,40%	6,60%
4	Местные автомобильные дороги	154,57	3,6%	18,7%	50,7%	25,1%	1,9%
5	Коммунальные автомобильные дороги и улицы	600,42					
Итого автомобильных дорог (национальных, местных и коммунальных)		1039,1					

Детальный визуальный анализ показал, что, в целом, сеть национальных и местных автомобильных дорог Гагаузии находится в удовлетворительном и плохом состоянии. В частности, в плохом и очень плохом состоянии находятся более 50% протяженности республиканских дорог, около 40% региональных дорог и 27% местных дорог. Также около 30% протяженности скоростной трассы М3 продолжает находиться в плохом или очень плохом состоянии (данные участки находятся в стадии реконструкции и капитального ремонта). Это состояние наносит значительные потери пользователям автомобильных дорог, ухудшают безопасность дорожного движения и экологическую обстановку в зоне влияния дороги.

**Скоростная автомобильная дорога М3 (Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – граница с Румынией)** пересекает всю территорию Гагаузии с севера на Юг и воспринимает основные транзитные и местные транспортные потоки по этому направлению. В пределах Гагаузии расположены участки: км 72,16 - км 124,06 и км 160,26 – 178,36. На участке км 72,16 – 74,06 дорога находится в хорошем и отличном состоянии. Капитальный ремонт был произведен в 2007-2009г., затем был произведен средний ремонт (поверхностная обработка). После зимнего периода 2017-2018г. в отдельных местах появились ямы, что свидетельствует о необходимости проведения ямочного ремонта и восстановления слоя износа (поверхностная обработка). Участок км 74,06 – 91,40 является объездной дорогой г.Комрата которая состоит из участка нового строительства км 74,06 –км 80,06 и участка реконструкции существующей дороги км 80,06 – 91,40. Для обеспечения плавности движения транспортного потока, по объездной дороге запланированы три новые пересечения в разных уровнях и реконструирована существующее пересечение с автомобильной дорогой R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – гр. Украины). Сейчас проводится тендер на строительные работы. Сдача в эксплуатацию планируется на 2021г. Участок км 91,40 – 124,06 находится в завершающей стадии капитального ремонта. Работы планируется завершить в 2018 г. В настоящий момент участок находится в хорошем и отличном состоянии. До завершения строительства автомобильный транспорт движется по существующим дорогам и улицам в пределах муниципия Комрат, которые находятся в удовлетворительном и плохом состоянии. На участке км 169,06 - 177,76 предусматривается строительство объездной дороги г. Вулканешты и в настоящее время ведутся переговоры по определению источников финансирования..

Более 50% (74,7км) протяженности **республиканских автомобильных дорог** находятся в плохом и очень плохом состоянии, 26,5% (38,3 км) находятся в удовлетворительном состоянии и лишь 21,7% (31,5км) находятся в хорошем и отличном состоянии. Автомобильные дороги R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной), R29.1 (R29 – граница с Украиной), R36 (Басарабяска – Чадыр-Лунга – R29), R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия – R32) и R32 (М3 – Вулканешты – Кагул – Тараклия) вошли в стадию ускоренного разрушения. Это объясняется не проведением в последние 15 – 20 лет необходимых работ по капитальному и среднему ремонту. Проводились лишь работы по текущему (ямочному) ремонту и только на отдельных участках длиной в несколько сот метров перекрывались слоем асфальтобетона. Необходимо отметить, что участки, находящиеся очень плохом состоянии, не позволяют развивать скорость более 30

– 40 км/час, что отрицательно сказывается на себестоимость перевозок, условиям безопасности дорожного движения и на окружающую среду.

Результаты обследования показывают, что 55,03 км (43%) проезжей части **региональных автомобильных дорог** находятся в плохом и очень плохом состоянии, 50,55 км (40%) – в удовлетворительном и лишь 22,58 км (17%) – в хорошем и отличном состоянии. Также имеются проблемы с водоотводом в особенности в населенных пунктах, состоянием обочин и искусственных сооружений, наличие средств организации дорожного движения. Таким образом, 55 км региональных автомобильных дорог срочно нуждаются в капитальном ремонте, 50 км нуждаются в капитальном ремонте в среднесрочном периоде (3 – 5 лет) и 9 км нуждаются в среднем ремонте (восстановление слоя износа).

**Местные автомобильные дороги** обеспечивают связь населенных пунктов с национальной сетью дорог, районными центрами, железнодорожными станциями, а также с другими селами. На территории Гагаузии расположены 34 местных автомобильных дорог общей протяженностью 154,57 км<sup>1</sup>. 55% местных дорог имеют асфальтобетонное покрытие, 17% щебено-гравийное покрытие и 28% - без твердого покрытия (43,7 км<sup>2</sup>). Результаты оценки показывают, что около 27% местных дорог с твердым покрытием находятся в плохом и очень плохом состоянии, 50,7% находятся в удовлетворительном состоянии и лишь 22,3% находятся в отличном и хорошем состоянии. Это означает, что 20 км нуждаются в срочном капитальном ремонте, а другие 38 км нуждаются в капитальном ремонте в среднесрочной перспективе (3-5 лет). Большой проблемой местных автомобильных дорог является затрудненный водоотвод. Особенно это проявляется в пределах населенных пунктов, где местные жители устраивают земляной вал со стороны своего огорода, что способствует накоплению воды на проезжей части. Это приводит к преждевременному разрушению дорожной одежды, ухудшению условий движения, ухудшению безопасности движения и экологической обстановки (шум, вибрация, запыленность) в зоне дороге. Другой проблемой является организация дорожного движения: отсутствие дорожных знаков, разметки, большинство пересечений и примыканий не благоустроены, и др.

Аналогично остальной территории Республики Молдова, регион характеризуется ростом **интенсивности дорожного движения** (в среднем на 4-5% в год). Распределение интенсивности движения по месяцам года на территории Гагаузии имеет аналогичные тенденции, как и на остальной территории Республики. Наибольшая интенсивность движения на местных дорогах отмечается на подъездах к мун. Комрат и г. Вулканешты.

В целом **пропускная способность** сети национальных автомобильных дорог проходящие по территории АТО Гагаузия, имеет большие резервы. При существующей тенденции роста интенсивности движения, в ближайшие десять лет не возникнут проблемы загрузки дорог. Исключением является трасса М3 на участке Комрат – Чимишлия с большой долей грузовых автомобилей.

**Доля тяжелых грузовых автомобилей** в транспортном потоке на скоростной автомобильной дороге М3 (Кишинэу – Комрат – Джурджулешть - гр. Румынии) значительно превышает ее среднее значение по республике, что в дальнейшем окажет отрицательное влияние на несущую способность дорожной одежды. В данном случае, необходимо усилить контроль нагрузки на ось и общего веса автомобилей. Прогноз интенсивности движения, приведенной к легковому автомобилю показывает необходимость уширения проезжей части автомобильных дорог М3 на участке Комрат – Чимишлия, R32 – на участке Вулканешты – Кагул и R 29 Комрат – Чадыр – Лунга – гр. Украины в последующие 10 лет.

Из-за недостаточного **финансирования** работ по ремонту и содержанию, состояние автомобильных дорог региона продолжает ухудшаться ускоренными темпами. Недостаточное финансирование объясняется и тем, что, начиная с 2015г. дорожный фонд недополучает от 35% до 45% отчислений от акцизов на бензин и дизельное топливо, что составляет от 479 млн лей до 1 094 млн лей в год. Для АТО Гагаузия это составляет за 2017-2018 г. около 20 млн. лей только для местных автомобильных дорог.

На всем этом накладывается еще и отсутствие эффективной системы планирования и распределения средств дорожного фонда и средств местных администраций, что оказывает дополнительный отрицательный эффект на состояние дорожной сети.

<sup>1</sup> Согласно списку местных автомобильных дорог, утвержденному Постановлением Правительства 1468 от 30.12.2016.

<sup>2</sup> В частности, не имеют твердого покрытия следующие участки: L621 (Чок-Майдан – Авдарма) – 14 км, L627 (R29 – Джолтай – Бешгиоз – R36 на участке Джолтай – Бешгиоз) – 6 км, L626 (Конгаз – Русская Киселия) – 6 км, L679 (M3 -подъезд к с. Вэлень) – 3,8км, L627.1 (подъезд к станции Джолтай) – 1,9км, L637 (M3-Вулканешты – Вадул луй Исак) – 4,5км, L630 (Кортен – Баурчи) - 4км, всего 43,75км.

**Долгосрочное видение** развития дорожной инфраструктуры региона (до 2030-2035 гг.) состоит в 100%-ой капитальной реконструкции всех региональных и местных дорог АТО Гагаузия (248 км), а также обеспечение адекватного уровня их текущего ремонта и содержания.

**В среднесрочной перспективе (до 2025 года)**, для достижения этой конечной цели, данная программа предусматривает обеспечение должного ремонта минимум 60% всех региональных и местных дорог АТО Гагаузия (150 км).

Соответственно, данная Региональная Секторальная Программа нацелена на реализацию следующих 3 конкретных стратегических задач:

**1: Капитальный ремонт 5 приоритетных коридоров региональных и местных дорог (131 км)**

(Предусматривает подготовку и проведение капитального ремонта следующих коридоров: (i) G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28, (ii) R29 – Ферапонтьевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36, (iii) R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– М3, (iv) Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины, (v) Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – М3.

**2: Средний ремонт 70 км приоритетных местных дорог**

(Предусматривает подготовку и проведение среднего ремонта наиболее приоритетных местных дорог региона, в том числе установка дорожных знаков и разметок, ремонт водоотводных и водо- отступных сооружений и др.).

**3: Улучшение безопасности дорожного движения на региональных и местных дорогах региона**

(Предусматривает благоустройство одноуровневых пересечений с наиболее интенсивным движением, строительство/ремонт наиболее проблематичных павильонов ожидания общественного транспорта, устройство горизонтальных разметок с переходом к общественным учреждениям с большой интенсивностью пешеходного движения).

Наибольший ущерб пользователям приносит плохое состояние республиканских дорог, поскольку они воспринимают наибольший поток автомобилей и находятся в наихудшем состоянии, поэтому капитальный ремонт автомобильных дорог R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – граница Украины), R29.1 (R29 – гр. Украины), R 23 (Басарабьяска – Комрат), R36 – Чадыр-Лунга, R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия - R32) является первостепенной задачей. Учитывая продолжительность разработки проектной документации и соответствующих согласований, к этим работам необходимо приступить уже в этом году;

## 1 ВВЕДЕНИЕ

Данная Секторальная Региональная Программа (СРП) является операционным инструментом в региональном планировании с целью расширения возможностей для обеспечения средне и долгосрочных региональных интервенций и приоритизации проектов в области развития инфраструктуры региональных и местных дорог в АТО Гагаузия.

СРП включает в себя потребности развития инфраструктуры региональных и местных дорог в АТО Гагаузия, соблюдая соответствие этого документа отраслевой политике, существующей практике и соответствующим стратегическим рамкам на национальном уровне.

СРП будет также использоваться для:

- Программирования очередности интервенций для реабилитации региональных и местных дорог в регионе;
- Обоснования приоритетных проектов для дальнейшего финансирования;
- Диалога с потенциальными партнерами по развитию, представляя четкую картину инвестиционных потребностей и перспектив развития дорожной инфраструктуры в регионе.

Документ был разработан Агентством Регионального Развития АТО Гагаузия при методологической и финансовой поддержке Проекта GIZ” Модернизация местных публичных услуг в Республике Молдова” и основывается на комплексном анализе развития дорожной инфраструктуры в АТО Гагаузия, в соответствии с положениями законодательства Республики Молдова и стратегическими документами развития всех уровней:

- Стратегией Транспорта и Логистики Республики Молдова на 2013-2022
- Национальной Стратегии Безопасности Дорожного Движения 2010-2020
- Стратегией Регионального Развития Республики Молдова [2016-2020]
- Стратегией Регионального Развития АТО Гагаузия [2017-2020]
- Стратегией Социально-Экономического Развития АТО Гагаузия [2017 – 2022]

В ходе процесса разработки документа, были проведены консультации, анализы и оценки существующей социально-экономической ситуации в АТО Гагаузия, в соответствии с положениями Стратегии регионального развития АТО Гагаузия (СРРГ) на период 2017 - 2020 гг.

Данная РСП была разработана с использованием поэтапного подхода, обеспечивающего надлежащий баланс между национальными целями, местными и региональными потребностями и инициативами, и основывается на информировании, консультации и участии заинтересованных сторон (Министерство Экономики и Инфраструктуры Республики Молдова, Министерство Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Экологии, Народного Собрания и Исполнительного Комитета АТО Гагаузия, органами местного самоуправления АТО Гагаузия, регионального дорожно-эксплуатационного предприятия АО “Drumuri-Comrat”).

Данный документ разрабатывался в соответствии с извлеченными уроками в разработке и внедрение подобных документов для регионов развития Север, Центр и Юг, а также продвинутый международный опыт реабилитации и развития дорожной инфраструктуры.

## 2 АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ

### 2.1 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ И СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОСНОВА

Данная Региональная Секторальная Программа [РСР] была разработана как на основе национального и регионального законодательства и целей развития, так и в соответствии с обязательствами и обязанностями, взятыми на себя Республикой Молдова на международном уровне.

#### 2.1.1 Цели развития отрасли на национальном уровне

В основе политики развития Республики Молдова лежит **Национальная Стратегия Развития «Молдова 2020»** [НСР], утвержденная Законом № 166 от 11.07.2012, направленная на совершенствование национальной политики и гармонизацию правовой базы в соответствии с европейскими нормами и стандартами.

НСР определяет ключевые проблемы в следующих четырех секторах: образование, дороги, доступ к финансам и бизнес-среде. Согласно Стратегии, решение этих вопросов помогает обеспечить экономический рост и сокращение бедности. Одним из ключевых приоритетов [НСР] является увеличение государственных инвестиций в национальную и местную дорожную инфраструктуру для сокращения транспортных расходов, и повышения доступности. Что касается взаимосвязи между региональным развитием и дорожной инфраструктуры, то НСР «Молдова 2020» подчеркивает тот факт, что адекватная дорожная инфраструктура является предварительным условием для доступа населения к общественным услугам, таким как административные здания, больницы и школы, особенно в контексте оптимизации текущих медицинских и образовательных услуг.

Утвержденный Закон № 112 от 02.07.2014 о ратификации **Соглашения об Ассоциации (СА)** между Республикой Молдова и Европейским Союзом, помимо политического аспекта, имеет важное значение для социально-экономического развития страны. СА содержит обязательные положения, нормативные правила и договоренности сотрудничества во всех отраслях. СА подчеркивает важность улучшения транспортных связей, обеспечивая большую текучесть, безопасность и надежность. В этом контексте, СА фокусируется на сотрудничестве по подключению стратегической транспортной сети Республики Молдова к Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) и определению проектов, представляющих взаимный интерес в соответствующей сети.

Основным общенациональным политическим документом развития отрасли является **Стратегия Транспорта и Логистики на 2013-2022** г. утвержденная Постановлением Правительства № 827 от 28 октября 2013 г.

Цель данной Стратегии – это преобразование сектора транспорта и логистики в фактор, который способствует развитию экономики и экспорта Республики Молдова и поддерживает непрерывный процесс гармонизации законодательства Республики Молдова в транспортном секторе в соответствии со стандартами, законодательством и положениями ЕС.

Базовое направление стратегии, включающая основную инфраструктурную сеть, подразумевает подход, предусматривающий предоставление оптимальной транспортной инфраструктуры для поддержки развития экономики.

Стратегия определяет «приоритетную сеть» дорог, предназначенных для соединения стратегических пунктов в стране и для облегчения международных связей. Эта приоритетная сеть, будучи ограниченной, дополняется сетью «других национальных дорог», которые в значительной степени обеспечивают либо прямую связь между региональными центрами, либо через приоритетную сеть в основных экономических центрах.

Более того, учитывая, что приоритетная сеть не может обеспечить достаточную возможность подключения, если она не дополняется адекватной сетью местных дорог.

Стратегия включает следующие положения и действия, которые должны быть реализованы для развития местных дорог:

- Определение и внедрение проектов по улучшению сети национальных автомобильных дорог;
- Реорганизация путем слияния акционерных обществ и государственных предприятий, ответственных за содержание автомобильных дорог;

- Приведение в соответствие законодательной и нормативной базы и технических стандартов с требованиями новой системы содержания;
- Внедрение современных технологий содержания автомобильных дорог и закупка необходимого оборудования;
- Внедрение новых договоров о содержании автомобильных дорог в соответствии с наилучшей международной практикой;
- Обеспечение посредством открытого конкурса выполнение работ по плановому содержанию автомобильных дорог;
- Укрепление потенциала и управленческих качеств персонала, участвующего в процессе содержания автомобильных дорог;
- Внедрение системы менеджмента содержания автомобильных дорог;
- Децентрализация управления местными автомобильными дорогами:
  - ✓ *перевод наиболее значимой части местных автомобильных дорог в региональные;*
  - ✓ *передача оставшихся местных автомобильных дорог на баланс органам местного публичного управления второго уровня и обеспечение их ассигнованиями из Дорожного фонда, необходимыми для их ремонта и содержания;*
  - ✓ *обеспечение передачи мощностей для осуществления эффективного управления местными автомобильными дорогами.*

Реализация настоящей Стратегии предусмотрена на период 2013-2022 годы и делится на три этапа: краткосрочный (2015 г.), среднесрочный (2018 г.) и долгосрочный (2022 г.) Главной задачей, которую необходимо решить путем внедрения настоящей Стратегии, является эффективная система транспорта и логистики, которая обеспечивает нужды граждан в мобильности и содействует торговле на внутренних и международных рынках, а также повысит значимость Республики Молдова в качестве связующего звена между государствами ЕС и Восточной Европы. Стратегия предусматривает также, капитальный ремонт и реконструкцию национальных дорог проходящие по территории АТО Гагаузия.

Предусматривается реконструкция скоростной автомобильной дороги М3 Кишинев – Джурджулешты – гр. Румынии (со строительством объездов г. Комрат и Вулканешты) и капитальный ремонт автомобильных дорог R29 Комрат – Чадыр-Лунга – гр. Украины и R35 Комрат – Кантемир – R34. Также предусматривается ремонт всех местных автомобильных дорог.

**Национальная Стратегия Безопасности Дорожного Движения (2010-2020)** утвержденная Постановлением Правительства № 1214 от 27.12.2010, описывает концепт *Прогрессивная «нулевая цель»*”, созданный и введенный Шведским Парламентом, который впервые устанавливает, что потеря человеческих жизней и потеря состояния здоровья являются недопустимыми и в конечном итоге дорожно-транспортная система должна быть спроектирована таким образом, чтобы эти события не имели место. Это означает, что безопасность дорожного движения на много важнее, чем остальные элементы транспортной системы (за исключением тех, что связаны с охраной окружающей среды).

Применение этого концепта направлено на снижение тяжести аварий и их последствий, улучшение дорожной инфраструктуры, правил дорожного движения и их применения, а также разработку и обучение поведения участников дорожного движения.

Результаты, опубликованные Европейской Программы Оценки Дорожного Движения, показывают, что большая часть сети (56%) получила самую низкую оценку (1 звезда) для пассажиров, 23% были оценены с 2 звездами. Только 6% длины проверенной дорожной сети оценивались как низкий риск, и ни одна часть дороги не была в самой безопасной категории. Что касается оценки безопасности пешеходов, 95% дорожной сети имеет рейтинг 3 звезды, а 1% достигли самого высокого уровня: 5 звезд.

## Вставка #1: Статистика дорожных происшествий

Например, согласно последним имеющимся данным, предоставленным уникальным центром доказывания и мониторинга Национальной патрульной инспекции, 273 человек погибли и 2 846 получили ранения в результате 2 512 несчастных случаев, произошедших в 2017 году. В течение 12 месяцев 2017 года наблюдается незначительное увеличение количества аварий по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, но уменьшилось число умерших и тех, кто пострадал от различных травм.

Рисунок/График 1: Дорожные происшествия



Для улучшения вышеизложенных показателей Стратегия предусматривает следующие специфические задачи:

- Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий на 50% до 2020 года;
- Внедрение положений Национальной стратегии безопасности дорожного движения;
- Включение в проекты автомобильных дорог мер по улучшению безопасности дорожного движения
- Включение мер по улучшению безопасности дорожного движения в деятельность по содержанию автомобильных дорог;
- Проведение кампаний по безопасности дорожного движения, правил поведения за рулем и программ по применению законодательства.

Безопасность дорожного движения в Республике Молдова остается поводом для беспокойства, даже если правительство приступило к осуществлению Плана действий по безопасности дорожного движения. Существует несколько факторов, которые оказывают значительное влияние на безопасность дорожного движения, такие как плохие дорожные условия, проектирование, поведение водителя и недостаточное применение правил дорожного движения.

## Национальная Стратегия Регионального Развития на период 2016-2020 годов

В целях обеспечения сбалансированного и устойчивого социально-экономического регионального развития эта Стратегия направлена на объединение усилий различных структур / учреждений по реализации сложных межотраслевых проектов развития с использованием элементов инноваций и эффективности.

Общая цель настоящей Стратегии: сбалансированное и устойчивое развитие, обеспечиваемое во всех регионах развития Республики Молдова и будет достигнута путем достижения трех конкретных целей:

- Обеспечение доступа к качественным государственным и коммунальным услугам;
- Обеспечение устойчивого экономического роста в регионах;
- Совершенствование управления в области регионального развития.

Для достижение конкретной цели по обеспечению доступа к качественным государственным и коммунальным услугам Стратегия предусматривает меру по разработке принципов приоритетности мероприятий региональной и местной дорожной инфраструктуры и следующие основные действия:

- Определение потребностей в реабилитации дорожной инфраструктуры в рамках регионального развития и составление портфеля проектов в области регионального и местного развития.
- Реализация проектов по реабилитации и развития дорожной инфраструктуры в регионах развития

### 2.1.2 Цели развития отрасли на региональном и местном уровнях

При поддержке международных партнёров по развитию [ЕС, Программа Развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Агентства международного сотрудничества Германии (GIZ)], регион обновил свои стратегические основы планирования развития:

- Стратегия социально-экономического развития АТО Гагаузия (2017-2022)
- Стратегия регионального развития АТО Гагаузия (2017-2022 годы)
- Стратегии социально-экономического развития всех населенных пунктов региона (2017 - 2022 гг.)

**Стратегия регионального развития АТО Гагаузия (2017-2022 гг.)** определяет основные проблемы дорожной инфраструктуры как:

- Плохое состояние местных и региональных дорог, что влечет за собой высокие прямые и косвенные затраты для предприятий и населения;
- Необходимость повышения внутри региональной мобильности и укрепления межрегиональных связей.

Стратегия регионального развития АТО Гагаузия предусматривает согласование развития отрасли с направлениями Национальной Стратегией Транспорта и Логистики на 2013-2022 гг., которая ставит акцент на следующие задачи:

- Определение и внедрение проектов по ремонту местных автомобильных дорог;
- Поддержание результатов, достигнутых за счет ремонта местных автомобильных дорог посредством их содержания на соответствующем уровне;
- Приведение в соответствие законодательной и нормативной базы и технических стандартов с требованиями новой системы содержания;
- Внедрение современных технологий содержания автомобильных дорог и закупка необходимого оборудования;
- Внедрение новых договоров о содержании автомобильных дорог в соответствии с наилучшей международной практикой;
- . Внедрение системы менеджмента содержания автомобильных дорог.

**Стратегия социально-экономического развития АТО Гагаузия (2017-2022 гг.)** также определяет приоритеты развития дорожной инфраструктуры в регионе. В частности, Стратегия предусматривает следующие меры:

- Разработка программы развития дорожной инфраструктуры;
- Внедрение программы развития дорожной инфраструктуры. Сроки реализации - 2018 – 2022 годах и сметный бюджет в размере €15 млн.

Достижение этих приоритетов обеспечивается финансовой поддержкой, как из государственного бюджета, так и из местных бюджетов. Очевидно, что основной упор делается на возможное привлечение донорской помощи.

### 2.1.3 Законодательная база

В соответствии со статьей 111 Конституции Республики Молдова и Законом № 344 от 23.12.1994 **об особом правовом статусе Гагаузии (Гагауз Ери)** регион пользуется автономией и имеет особый правовой статус. Это конституционное положение должно учитываться в контексте планирования ролей и процесса разработки и регионализации сектора дорожной инфраструктуры.

Что касается прямого регулирования сектора дорожной инфраструктуры в Республике Молдова, следует выделить следующие **12 основных законодательных и нормативных актов:**

- Закон об автомобильных дорогах (№ 509 от 22.06.1995 г.) Настоящий закон определяет экономические, правовые и организационные принципы управления, содержания, развития и пользования автомобильными дорогами.
- Закон № 436 о местном публичном управлении и Закон № 435 об административной децентрализации (от 28 декабря 2006 года) определяют сектор дорожной инфраструктуры как их собственные компетенции и обязанности местного самоуправления первого уровня.
- Закон № 397. О местных публичных финансах, от 16.03.2003 г., Статья 11, Трансферты специального назначения из государственного бюджета выделяются бюджетам административно-территориальных единиц для финансирования капитальных расходов.
- Закон №. 720 о дорожном фонде (от 02.02.1996 года). Настоящий закон определяет правовые, организационные и финансовые основы создания и функционирования дорожного фонда. Фонд имеет специальное целевое назначение и используется для финансирования: содержания, ремонта и реконструкции национальных и местных автомобильных дорог общего пользования. Средства фонда на национальные и местные автомобильные дороги общего пользования распределяются в зависимости от количества администрируемых эквивалентных километров.

Финансовые средства, выделяемые на один эквивалентный километр, рассчитываются по формуле:

$$P_{kmc} = \frac{FR}{N_{kmc}}$$

где:

$P_{kmc}$  – финансовые средства, выделяемые на один эквивалентный километр;

$FR$  – сумма фонда;

$N_{kmc}$  – количество эквивалентных километров.

- Закон №. 131 о безопасности дорожного движения (от 07.06.2007 года). Настоящий закон регулирует социально-правовые отношения в области дорожного движения, устанавливает права, обязанности и ответственность компетентных органов и участников дорожного движения, определяет принципы организации деятельности учреждений по подготовке кадров в области дорожного транспорта, а также условия допуска водителей автотранспортных средств к дорожному движению.
- Постановление Правительства № 972 от 21.12.2011 года, об утверждении Плана действий по внедрению Национальной стратегии безопасности дорожного движения. План план включает следующие цели:
  - ✓ Создание базы для эффективной и устойчивой политики безопасности дорожного движения;
  - ✓ Укрепление контроля над применением дорожных норм;
  - ✓ Развитие и воспитание поведения участников движения;
  - ✓ Защита самых уязвимых участников движения – пешеходов, детей, велосипедистов;
  - ✓ Более безопасная инфраструктура;
  - ✓ Снижение уровня тяжести и последствий дорожно-транспортных происшествий.
- Закон №. 721 о качестве в строительстве (от 02.02.1996 года). Настоящий закон определяет правовые, технико-экономические и организационные основы деятельности в области строительства физических и юридических лиц, их обязанности и ответственность за обеспечение качества в строительстве.
- Закон №. 1515 об охране окружающей среды (от 16.06.1993 года). Охрана окружающей среды является национальным приоритетом, касающимся непосредственно условий жизни и здоровья населения, реализации экономических и общественно - гуманистических интересов, а также возможностей устойчивого развития общества в будущем.
- Закон №. 851 об экологической экспертизе и оценке воздействия на окружающую среду (от 29.05.1996 года). Закон об охране окружающей среды и другие действующие законодательные акты определяют цели, задачи и принципы экологической экспертизы, а также основные правила ее организации и проведения. Данная экспертиза является обязательным для всех видов экономической деятельности с потенциальными негативными воздействиями на окружающую среду, независимо от назначения, собственности, инвестиций, местоположения, источника финансирования и т. д.

- Закон №. 86 об оценке воздействия на окружающую среду (от 29.05.2014 года). Целью настоящего закона является создание правовой основы функционирования механизма оценки воздействия на окружающую среду некоторых государственных и частных проектов на национальном уровне.
- Постановление Правительства № 346 от 07 апреля 1999 года, о ратификации Конвенции о доступе к информации, участии общественности в принятии решений и доступ к правосудию по вопросам окружающей среды.

Исходя из вышеуказанных законов и постановлений правительства, все будущие проекты, которые будут разработаны в процессе регионального планирования в региональном и местном дорожном секторе, будут облагаться государственной экологической экспертизой, а для более крупных проектов, включая строительство вариантов обхода или корректировки маршрута, могут потребоваться дополнительные требования для подготовки оценки воздействия на окружающую среду. Ожидается, что большинство дорожных проектов, которые будут разработаны в рамках этой отраслевой региональной программы не войдут в категории, требующие полной оценки воздействия на окружающую среду.

Принимая во внимание вышесказанное, необходимо сделать вывод о том, что необходимо соблюдать важные требования к охране окружающей среды и все экологические требования должны соблюдаться даже в случае относительно небольших проектов, поскольку большинство финансовых ресурсов, как ожидается, будут выделены международными финансовыми учреждениями.

Улучшение состояния автомобильных дорог оказывает положительное воздействие на окружающую среду: уменьшение шума и вибрации, уменьшение вредных выбросов (расход топлива уменьшается на 15-25%), уменьшение пылеобразования (особенно при переводе щебеночных покрытий в асфальтобетонные или цементобетонные).

#### 2.1.4 Технические нормы и стандарты

В Республике Молдова проектирование и строительство инфраструктуры автомобильных дорог были основаны на бывших советских Строительных Нормах и Правилах, Государственных Стандартах (СНиП, ГОСТ). Они основывались на технологиях, используемых 30-40 лет назад и (во многом), исключая использование современных передовых технологий.

В настоящее время все еще действуют следующие обязательные нормы бывшего СССР:

- СНиП 2.05.03-84 – Мосты и трубы. Проектирование;
- NCM D.02.01:2015 – Проектирование автомобильных дорог общего пользования;
- СНиП 3.06.04-91 – Мосты и трубы. Выполнение и приемка работ;
- СНиП 2.04.02-84 – Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний.

В Республике Молдова проводится работа по улучшению базы технических нормативов и стандартов: за последние годы в Молдове более 20 новых норм, в основном по использованию современных технологий, в 2015 году Министерство Транспорта и Дорожной Инфраструктуры РМ подписала меморандум с Министерством Транспорта Румынии об использовании на территории РМ технических норм и стандартов Румынии. Учитывая, что большинство технических норм и стандартов Румынии приведены в соответствие с европейскими требованиями, то проблема технических нормативов частично решена, хотя впереди еще много напряженной работы.

В настоящее время более сто румынских стандартов в дорожной отрасли утверждены на территории Молдовы.

Однако в последнее время был разработан и утвержден ряд новых правил, заменивших старые советские положения, а именно:

- NCM D.02.01:2015 - Проектирование автомобильных дорог общего пользования, утвержденные Приказом Министерства Регионального Развития и Строительства №. 03 от 11.02.2015, которые заменили СНиП 2.05.02-85: Автомобильных Дороги;
- NCM D.02. 02:2018 Предотвращение и борьба с снегопадом на дорогах общего пользования

В то же время в Республике Молдова принят ряд новых **нормативных документов «СР»**, в том числе:

- СР D.02.01-2012 Методические рекомендации по строительству оснований и покрытий из виброкатанного цементобетона;
- СР D.02.02-2013 Организация производства работ при содержании и ремонте автомобильных дорог. Пособие дорожному мастеру;
- СР D.02.03-2011 Рекомендации по применению битумно-резиновых композиционных вяжущих материалов для строительства и ремонта покрытий автомобильных дорог (для опытного применения);
- СР D.02.04-2011 Методические рекомендации по технологии армирования асфальтобетонных покрытий добавками базальтовых волокон (фиброй) при строительстве и ремонте автомобильных дорог;
- СР D.02.06-2014 Руководство по оценке транспортно- эксплуатационного состояния мостовых сооружений;
- СР D.02.07-2014 Общие технические требования к ограждающим устройствам на мостовых сооружениях, расположенных на автомобильных дорогах I категории;
- СР D.02.08-2014 Проектирование нежестких дорожных одежд;
- СР D.02.09-2014 Рекомендации по выявлению и устранению колея на нежестких дорожных одеждах;
- СР D.02.10-2016 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах;
- СР D.02.11-2014 Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений;
- СР D.02.12-2014 Методические рекомендации по восстановлению асфальтобетонных покрытий и оснований автомобильных дорог способами холодной регенерации;
- СР D.02.14-2013 Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог; которые заменили ВСН 6.90 Правила диагностики и оценки состояния;
- СР D.02.15-2014 Нормативы потребности дорожной техники для содержания автомобильных дорог;
- СР D.02.16-2012 Оценка прочности нежестких дорожных одежд;
- СР D.02.17-2012 Укрепление обочин автомобильных дорог; которые заменили ВСН 39-79, Технические указания по укреплению обочин автомобильных дорог.
- СР D.02.18-2017 Правила охраны труда при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог;
- СР D.02.19-2014 Рекомендации по применению ограждающих устройств на мостовых сооружениях автомобильных дорог;
- СР D.02.20-2012 Технические рекомендации по конструкциям и технологии строительства дорог, тротуаров, площадок на территориях культурно- бытового назначения;
- СР D.02.21:2015 Применение гео-синтетических материалов при строительстве автомобильных дорог, которые заменили;
- СР D.02.22:2016: Регламент работ по стабилизации грунтов, стабилизаторами на базе поли энзимных натуральных органических соединений; которые заменили СР D.02.22-2014, Регламент работ по стабилизации грунтов стабилизаторами на базе поли энзимных натуральных органических соединений.

## 2.2 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ

### 2.2.1 Национальный уровень

В настоящее время ключевым государственным органом управления в области развития дорожной инфраструктуры является **Министерство Экономики и Инфраструктуры (МЭИ)**, которое отвечает за разработку национальной политики, законодательной и регулирующей базы, а также последующую реализацию программных документов, включая планирование и осуществление необходимых инвестиций в развитии дорожной инфраструктуры (функции бывшего Министерства Транспорта и Дорожной Инфраструктуры). Также, Министерство Экономики и Инфраструктуры выполняет функцию координации территориального планирования развития инфраструктуры и разработки/утверждения норм и нормативов в области строительства дорожной инфраструктуры, архитектуры и градостроительства (функции бывшего Министерства Регионального Развития и Строительства).

МЭИ координирует деятельность подведомственной **Государственной Администрации Автомобильных Дорог** (ГААД), созданной Постановлением Правительства РМ #678 от 19.07.2001 в качестве органа административного управления в области дорожного хозяйства. ГААД отвечает за управление и ежедневное обслуживание инфраструктуры национальных и региональных дорог Республики Молдова (итого 5,9 тыс. км., в.т.ч. 0,7 тыс. км – экспресс дороги, 2 тыс. км. – республиканские дороги, 3.2 тыс. км – региональные дороги).

Основным инструментом обеспечения финансирования развития и обслуживания дорожной инфраструктуры является **Дорожный Фонд Республики Молдова (ДФ)**, деятельность которого регулируется Законом #720 от 02.02.1996.

Кроме МЭИ, прямые и косвенные компетенции в области развития и обслуживания дорожной инфраструктуры имеют и другие госучреждения: Министерство Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Охраны Окружающей Среды (МСХРРООС), Министерство Финансов (МФ), Государственная Канцелярия Правительства, Министерство Внутренних Дел и Национальное Бюро Статистики (НБС).

**Министерство Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Охраны Окружающей Среды (МСХРРООС)** является центральным специализированным органом государственного управления, который разрабатывает и продвигает государственную политику в области и регионального развития. МСХРРООС вносит существенный вклад в планирование и развитие дорожной инфраструктуры (регионального и местного значения) через Агентства регионального развития (АРР). МСХРРООС управляет **Национальным Фондом Регионального Развития (НФРР)**, важного источника финансирования дорог местного и регионального значения.

**Министерство Финансов** мобилизует и выделяет необходимые бюджетные средства в соответствии с действующим законодательством и установленной практикой.

**Государственная Канцелярия** следит от имени Правительства за осуществлением правительственных программ соответствующими министерствами. В то же время Государственная канцелярия обеспечивает процесс координации и мониторинга международной технической и финансовой помощи.

**Министерство Внутренних Дел** является главным органом центрального управления, который внедряет государственную политику в области безопасности дорожного движения в Республики Молдова.

Статистика развития дорожной инфраструктуры регулярно собирается и обрабатывается **Национальным Бюро Статистики (НБС)**.

На национальном уровне, на развитие отрасли также влияют **Доноры и международные финансовые учреждения (МФУ)** являются важным источником финансирования этого сектора. Основными представителями в секторе дорожной инфраструктуры в Республике Молдова являются Европейский Союз (ЕС), Всемирный банк (ВБ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ), Агентство Международного Развития США.

## 2.2.2 Региональный уровень

Представительным и законодательным органом АТО Гагаузия является **Народное Собрание**, которое, согласно положениям Закона о специальном правовом статусе Гагаузии, регулирует область дорожного хозяйства (местные дороги, регионального значения) на территории АТО Гагаузия.

**Глава (Башкан)** Гагаузии является высшим должностным лицом АТО Гагаузия, которое, согласно закону, управляет **Исполнительным Комитетом Гагаузии**. Исполнительный Комитет Гагаузии в соответствии с законом управляет сферой развития инфраструктуры регионального значения (в.т.ч. дорожной).

Региональные власти АТО Гагаузия являются собственниками местных дорог районного значения в автономии.

Региональные власти АТО Гагаузия являются собственниками регионального дорожно-эксплуатационного предприятия АО «Друмурь-Комрат» которое было создано Постановлением Правительства Республики Молдова #244 от 19.04.2012 путем реорганизации и слияния 3 дорожно-эксплуатационных предприятий – АО «Друмурь-Комрат», АО «Друмурь-Вулкэнешть» и АО «Друмурь - Чадыр Лунга».

В соответствии с Концепцией Реформирования системы содержания автомобильных дорог Республики Молдова, АО «Друмурь-Комрат» подлежит приватизации.

Предприятия обслуживает 434,64 км дорог, в.т.ч 191,45 км – в Комратском районе, 94,61 км – в Чадыр Лунгском районе и 148,58 км – в Вулканештском районе. Итого на предприятие занято 126 работников, в.т.ч 56 – на Комратском участке, 30 – на Вулканештском и 40 – на Чадыр-Лунгском.

Основная часть дорожной техники физически и морально изношенно. Деятельность предприятия затруднено нехваткой нового оборудования и техники. Предприятию не хватает ресурсов для технической модернизации.

Планы развития АО «Друмурь-Комрат» на среднесрочный и долгосрочный период отсутствуют. Проводить анализ предприятия за 3 последние года является проблематичным, т.к. отсутствуют плановые экономические показатели. Но если сравнивать в тенденции развития предприятия, то за последние годы наблюдаются в основном рост финансово-экономических показателей. Наблюдается рост объемов продаж, увеличение чистой прибыли предприятия, что приводит к увеличению рентабельности активов и собственного капитала. Но, в то же самое время показатели рентабельности предприятия все еще находятся на низком уровне. Так же наблюдается высокий уровень показателей и коэффициентов ликвидности, оборачиваемости активов, коэффициентов автономии, что говорят о высокой платежеспособности и финансовой устойчивости предприятия АО «Друмурь-Комрат».

**Таблица: Финансово-экономические показатели деятельности АО «Друмурь-Комрат»**

#	Показатели	ед.и.	2016	2017
1.	Итого доходы, в.т.ч.	млн леев	24367,6	46014,8
1.1	- Государственная Администрация Автомобильных Дорог РМ	млн леев	17364,4	28752,3
1.2	- Региональные органы власти АТО Гагаузия	млн леев	4918,5	10309,1
1.3	- Местные органы власти (Примэрии)	млн леев	1960,0	5663,7
1.4	- Частный сектор	млн леев	86,2	1247,1
1.5	- Другие	млн леев	36,5	42,6
2.	Итого расходы	млн леев	24293,5	45680,7
3.	Прибыль/ убытки	млн леев	74,1	334,1
4.	Накладные расходы и их доля в общих затратах, %	млн леев / %	3468,0 14,2 %	3894,0 8,5%
5.	Средняя заработная плата и ее доля в общих затратах	леев/ %	5201 26,4 %	6245 18,5 %
6.	Амортизационные отчисления	млн леев	2016,3 8,2 %	2714,6 5,9 %

В 2017 г. на предприятии уменьшилась доля накладных (административных) расходов на 5,7% по сравнению с уровнем 2016 г. Это способствовало увеличению прибыли с 74,1 тыс. лей в 2016 г. до 334,1 тыс. лей в 2017, однако прибыль составляет всего лишь 0,7% от продаж. Если учесть, что в сметных расчетах и актах выполненных работ закладывается в основном 14,5% накладных расходов и 6% прибыли (всего 20,5%) то у предприятия есть большие резервы увеличения рентабельности.

Амортизационные отчисления предназначены для ремонта и обновления основных средств (2,7 млн. в 2017 г). Это означает, что у предприятия есть возможности для развития (приобретения новой техники ремонт и обновление производственной базы). В последние годы принимаются меры в этом направлении: отремонтировано административное здание, в этом году (2018) приобретены 4 единицы техники (катки).

**Региональный совет по развитию АТО Гагаузия** - представительная функциональная структура, не являющаяся юридическим лицом, созданная для разработки, продвижения и координации реализации программ развития на региональном уровне.

**Агентство Регионального Развития АТО Гагаузия** было создано в 2016 году, как публичное некоммерческое учреждение, подчиняющаяся Министерству Министерство Сельского Хозяйства, Регионального Развития и Охраны Окружающей Среды. Агентство было образовано для обеспечения операциональности процесса по внедрению и реализации Стратегии регионального развития.

## 2.2.3 Местный уровень

**Местное Публичное Управление** в АТО Гагаузия представлена 26 органами местной власти первого уровня (местные советы и примары). В соответствии с национальным законодательством, местные органы власти отвечают за развитие и содержание коммунальных дорог и улиц в пределах границ населенных пунктов.

**Публичное управление в районах (dolay)** осуществляется их администрациями, которые подведомственны Исполнительному Комитету АТО Гагаузия. Руководителями районных администраций являются должностные лица, которые осуществляют административные, управленческие, служебные и контрольные обязанности на подчиненной территории.

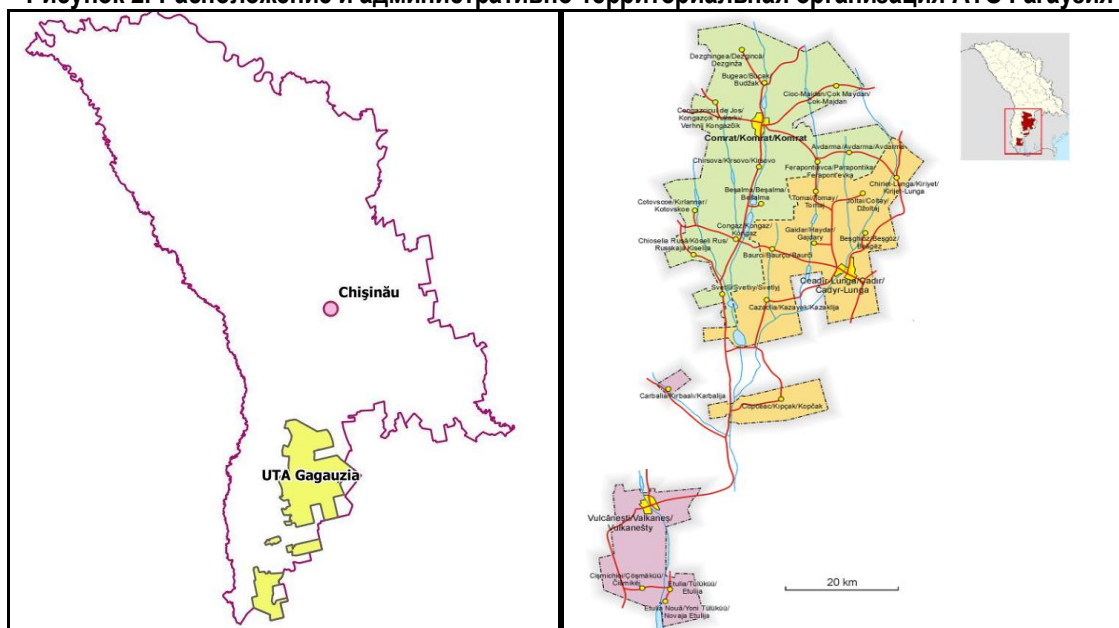
## 2.3 СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНА

### 2.3.1 Территория и население

Административное территориальное образование (АТО) Гагаузия расположена в юго-восточной части страны и граничит на севере с районами Чимишлия и Басарабьяска, на западе с районами Леова, Кантемир и Кагул, на востоке и на юге с Украиной и Тараклийским районом.

Территория АТО Гагаузия не компактна, а разделена на несколько частей и включает территорию районов Комрат и Чадыр-Лунга, расположенных в юго-восточной части страны, район Вулканешты, расположенный на юге, и села Копчак и Карбалия, расположенных между населенными пунктами района Тараклия.

**Рисунок 2: Расположение и административно-территориальная организация АТО Гагаузия**



Общая **площадь** региона составляет 1,848 км<sup>2</sup> или 5,4% от общей площади страны, являясь самым маленьким регионом из числа четырех действующих регионов развития Республики Молдова.

Общая численность **населения** Гагаузской АТО составляет 151 тыс. человек или 4,6% населения страны. Более 62% жителей проживают в сельской местности. Плотность населения - 88 человек на 1 км<sup>2</sup>, что меньше на 29 человек на 1 км<sup>2</sup> в среднем по стране. За последние 10 лет население региона уменьшается в среднем на 0,25 % в год (как в городских, так и в сельских районах). Регион, как и вся Республика Молдова сильно подвержен процессам внешней эмиграции населения (как сезонной, так и долгосрочной). В настоящее время, более 20% населения в регионе постоянно или периодически проживает за границей.

Большая часть населения проживает в сельской местности, около 62,6% или 93,0 тыс. жителей, а в городской местности проживает около 58,1 тыс. человек, что составляет 37,4% от общей численности населения

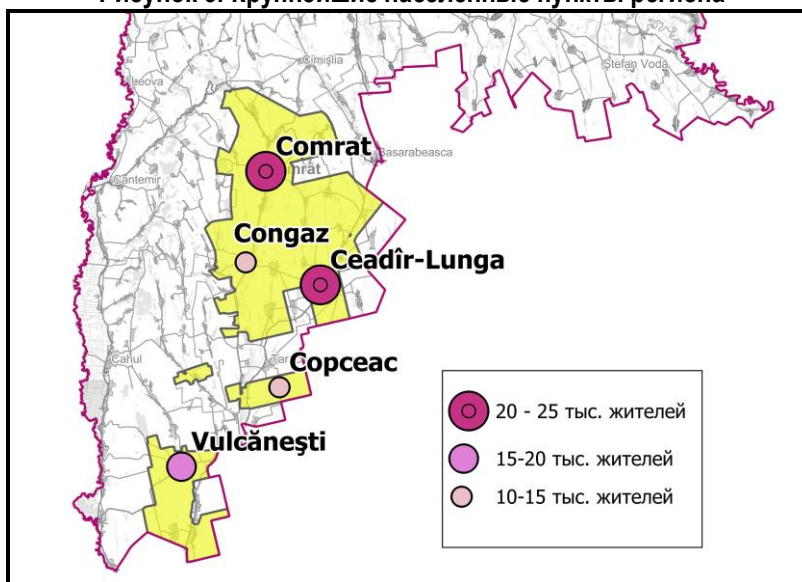
Регион состоит из трёх районов: Комрат, Чадыр-Лунга и Вулканешты. В состав АТО Гагаузия входят два муниципалитета, один город, три коммуны и двадцать сел (итого 26 **органов местного самоуправления**). Административным центром региона является муниципий Комрат (около 23 тыс. человек или около 15% от общего населения АТО Гагаузия).

Регион характеризуется относительно высокой территориальной **концентрацией населения** (более 70% населения сосредоточено в населенных пунктах с населением более 5,000 человек, по сравнению с национальным средним показателем всего лишь 13%). Кроме того, в пяти крупнейших населенных пунктах сосредоточено около 65% населения региона (Комрат, Чадыр-Лунга, Вулканешты, Конгаз и Копчак).

**Городское население** проживает в 3 городах: Комрате, Чадыр-Лунге и Вулканештах. Крупнейшей городской зоной в регионе является Комрат с населением около 23 тыс. человек, за ним следуют Чадыр-Лунга с 20 тыс. жителей и город Вулканешты с населением 15 тыс. человек.

В **возрастной структуре** населения, в начале 2016 г., молодое население (0-14 лет) составляло 26,4% от общей численности населения региона, и эта доля является более благоприятной по сравнению со средним показателем по стране. Взрослое население (15-59 лет) имеет удельный вес в 57,5% от общей численности населения, что отражает относительно высокую степень обеспечения трудовыми ресурсами. Пожилые люди 60 лет и старше составляли 16,1% от общего числа населения автономии, то есть примерно, как и в среднем по стране. Большая часть занятого населения работает в сфере образования (19,7%), в промышленности (18,1%), сельском хозяйстве (15,1%) и торговле (12,6%). На 1 человека занятого в экономике приходится 3,6 человек, которые не заняты в экономике региона.

**Рисунок 3: Крупнейшие населенные пункты региона**



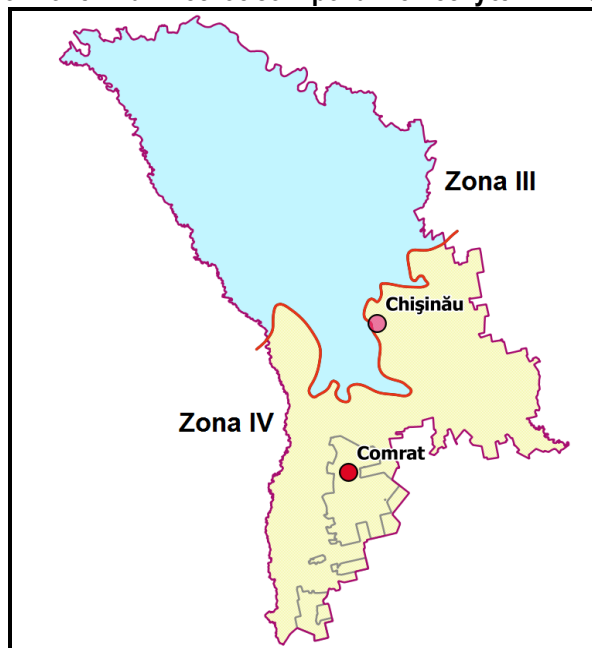
Согласно **этническому составу**, гагаузы составляют 82,1% от общей численности населения или 123,9 тыс. жителей, болгары - 5,1% (около 7,7 тыс.), молдаване - 4,8% (7,2 тыс. граждан), русские - 3,8% (5,7 тыс.), украинцы - 3,2% (4,8 тыс.), граждане других национальностей - около 1%.

Уровень **занятости** составляет 16,1%, что ниже среднего по стране. Большая часть занятого населения, работает в сфере образования (19,7%), а после этого следуют те, кто работает в промышленности (18,1%), сельском хозяйстве (15,1%), торговле (12,6%) и т.д. На 1 человека занятого в экономике приходится 3,6 человек, которые не заняты в экономике региона, включая 2 человек трудоспособного возраста и 1,6 человек нетрудоспособного возраста.

### 2.3.2 Дорожно-климатические условия и рельеф

В соответствии с дорожно-климатическим районированием Республики Молдова, **регион АТО Гагаузия расположен в дорожно-климатической зоне #4** (Протокол Решения Научно-Технического Комитета Госстроя Республики Молдова от 16.07.1999). Специфические особенности зоны и характерные требования к проектированию и эксплуатации отражены в отраслевых дорожных нормах и нормативах Республики Молдова.

**Рисунок 4: Вписывание АТО Гагаузия в дорожно-климатическое зонирование Республики Молдова**



АТО Гагаузия расположена в степи Буджак, которая является частью холмистой равнины на юге Молдовы. Рельеф региона характеризуется степями, широкими долинами и небольшими холмами. Гагаузия, как и вся Молдова, расположена в сейсмической зоне Карпат.

Регион характеризуется умеренным климатом, переходный от морского к континентальному климату, как и вся территория Республики Молдова. Климат характеризуется четким разделением на 4 времени года: продолжительное и жаркое лето, теплая и короткая зима и относительно короткие весна и осень, с переходными климатическими чертами.

АТО Гагаузия является самым теплым и засушливым регионом страны. Суточные температуры на 2-3 градуса выше, чем в других регионах республики. Сумма активных температур составляет 3.300 градусов. Климат также характеризуется большим количеством солнечных дней - около 190 дней в году или 2.354 световых часов в год.

Количество осадков в течение года неравномерно, часто сопровождаются засухой. Средний уровень осадков составляет 350-370 мм.

В последние годы наблюдается опустынивание, очень высокая частота стихийных бедствий и повышенная изменчивость климата.

Для Гагаузии, как и для всего региона юга Молдовы, существует ряд климатических рисков, которые выше, чем в центре и на севере страны. Наибольшие уроны вызваны сухими ветрами, градом, морозом и засухой, которые происходят каждые три года. Это явление еще больше усугубляется низким уровнем высадки лесных массивов в регионе (всего 13,8%, т.е. в два раза меньше требуемого уровня).

**Таблица 2: Климатические показатели региона**

#	Показатели	Значение показателей
1.	Средняя температура	Июль 21,5°C – 23,2°C
		Январь -2,5°C – -1,7°C
2.	Среднегодовое количество атмосферных осадков	490-550 мм
3.	Сумма средних суточных температур воздуха в период активной вегетации	3310-3700°C
4.	Гидротермический коэффициент	0,7-0,8
5.	Продолжительность безморозного периода	181-190 дней

**Гидрологическая сеть** региона находится в пределах водосборного бассейна реки Дунай и ее лиманов. Самая большая часть АТО Гагаузия находится в водосборном бассейне реки Ялпуг, которая имеет 142 км в длину, площадь бассейна 3180 км<sup>2</sup> и впадает в озеро-лиман Ялпуг в Украине. Другие небольшие реки Лунга, Лунгуца, Ялпужел (все притоки реки Ялпуг) и Кагул. Среднегодовой слой стока порядка 15-20 мм, будучи самым низким в стране, в 2-3 раза ниже стока в северной части Республики Молдова. В регионе есть два крупных водохранилища: Комратское водохранилище с поверхностью воды 1,7 км<sup>2</sup> и Конгаз площадью 4,9 км<sup>2</sup>.

АТО Гагаузия имеет скромный потенциал не очень разнообразных **полезных ископаемых**. Основной категорией полезных ископаемых являются горные породы для строительства и сырье для индустрии строительных материалов, а также неиспользованные залежи бурого угля.

### 2.3.3 Экономическое и социальное развитие региона

Объем экономики АТО Гагаузия составляет менее 3% от национальной экономики Республики Молдова.

В структуре экономики доминирует **сельское хозяйство**. Преобладает производство зерновых (около 40% производства, из которых около 60% приходится на долю озимой пшеницы), подсолнечника, винограда, табака. Над долю АТО Гагаузия приходится около 10% общенационального производства зерновых и зернобобовых, 11% подсолнечника, 15% винограда и 24% табака.

**Таблица 3: Удельный вес АТО Гагаузия в экономике Республики Молдова (2016 г.)**

#	Показатели	Итого	Доля АТО Гагаузия в общенациональном разрезе
1	ВВП*	3,1 млрд. леев	2,7%
2	Объем промышленного производства	1,57 млрд. леев	3,3%
3	Объем торговли	857,3 млн. леев	1,8%
4	Объем строительно-монтажных работ	162 млн. леев	2%
5	Грузоперевозки	0,99 тыс. тон	3,2%
6	Перевозки пассажиров	92 млн. км-пассажиров	3%
7	Материальные инвестиции	398 млн. леев	2%

\*Примечание: В Республике Молдова первый и единственный экспериментальный расчет ВВП в региональном разрезе был осуществлен в 2016 году для 2013-2014 гг.

В структуре **промышленного производства** ведущее место занимает перерабатывающая промышленность (около 45%), прежде всего виноделие, консервная, мукомольная и молочная промышленность. Над долю АТО Гагаузия приходится около 25% общенационального производства виноматериала, 17% - крепких напитков, 19% муки, 11% переработанных фруктов и консервов, 8% соков. Отрасли пищевой промышленности дополняются машиностроением и металлообработкой, легкой промышленностью, фармацевтической и мебельной промышленностью.

**Экспортные поставки** из АТО Гагаузия ориентированы, прежде всего, на страны ЕС: Румыния, Польша, Болгария, Германия, Италия и Великобритания. На эти страны приходится более 30% от общего объема экспорта и до 80% поставок в ЕС. На долю СНГ приходится около 25% экспорта (Россия, Украина, Беларусь, Казахстан). В структуре экспорта преобладает алкогольная и безалкогольная продукция (более 40%), масличные семена и плоды (около 16%), швейные изделия (около 16%).

**Территориальное распределение экономического потенциала** является относительно равномерным с четким выделением городов в качестве региональных экономических хабов. Здесь расположены 38 из 50 экономических агентов автономии с самым большим оборотом (Комрат – 22, Чадыр-Лунга – 9, Вулканешты – 7) и 36 из 50 экономических агентов с самым большим числом работников (Комрат – 15, Чадыр-Лунга – 13, Вулканешты – 9).

**Таблица 4: Распределение производственных сил внутри - региональном разрезе**

Районы	Население	Промышленность	Сельское хозяйство	Зарегистрированные экономические агенты
Комрат	41%	40%	45%	58%
Чадыр-Лунга	43%	25%	35%	28%
Вулканешты	16%	35%	20%	14%
Итого АТО Гагаузия	100%	100%	100%	100%

Источник: *Стратегия Социально-Экономического Развития АТО Гагаузия, расчеты экспертов*

**Мун. Комрат** развивается как административно-торгово-промышленный центр АТО Гагаузия. В муниципии функционируют несколько крупных промышленных предприятий: винзавод "Вина Комрата", нефтеперерабатывающий завод, консервный завод "Басарабия Агроэкспорт", маслозавод "Фабрика Олой Пак", спиртзавод, завод железобетонных изделий "Бетакон", мебельная фабрика "Голиат Вита", швейная фабрика "Редиаджер СВ", фармацевтическая фабрика "Витафарм" и другие. В 2014 в Комрате был создан промышленный парк (ПП), с площадью в 50,3 га. Ожидаемые инвестиции в промышленный парк, согласно технико-экономическому обоснованию равняются €75,6 млн. В настоящее время, местные органы власти и управляющая компания ведут переговоры с несколькими иностранными инвесторами относительно создания технической и производственной инфраструктуры ПП "Комрат". Однако главной задачей на сегодняшний день является финансирование создания технической инфраструктуры ПП и ее подключению к услугам коммунальным служб.

Крупнейшими предприятиями **мун. Чадыр-Лунга** являются самый большой на юге Молдовы комбинат хлебопродуктов, табачно-ферментационный завод, "ZTEO" S.A. (производство котлов и электрического оборудования), единственный на юге Молдовы маслоэкстракционный завод, 3 текстильные фабрики с иностранным капиталом и др.

На инвестиционную и деловую привлекательность **города Вулканешты** влияет наличие зоны свободного предпринимательства "Производственный парк "Вулканеш". Зона имеет комплексный характер и занимает площадь в 122,3 гектара. В зоне зарегистрированы 24 резидента, среди которых 12 местных и 12 иностранных инвестора, которые создали рабочие места для 384 работников. Объем инвестиций резидентов, с начала действия свободной экономической зоны, составил почти 16 млн. долларов США. Крупнейшим резидентом СЭЗ является предприятие "DK-Intertrade" которое построило винзавод «Aug Vin», осуществляющий весь производственный цикл от переработки винограда до розлива вина (мощность завода — до 20 млн бутылок вина в год). Другие крупнейшие экономические агенты представлены "Industrial Invest" SRL, "OLIMP", АО "Combifuraj-Vulcanesti", "Terra Impex" SRL, "PA & CO International" SRL, и др.

**Доходы населения** продолжают оставаться низкими. В 2016 году средняя заработная плата составила 3,870 леев (женщины – 3.700 леев и мужчины – 4,000 леев), что является самой низкой среди регионов развития (средняя зарплата в РМ составила 5,000 леев). Средняя пенсия в регионе составляет 1,220 леев (мужчины – 1,381 леев и женщины – 1,154 леев).

На территории Гагаузии функционируют 110 до университетских учреждений **образования**, которые обеспечивают качественное образование и воспитание, в том числе 49 учебных заведений и 61 учреждений дошкольного образования (итого, около 14,6 тыс. учащихся). Также, на территории гагаузской автономии действуют 3 учреждения среднего профессионально-технического образования, в которых, согласно публикации, Статистический сборник 2015-2016 Национального бюро статистики в 2016 году обучались 549 учеников. Их число сократилось где-то на 100 человек по сравнению с 2011 годом, когда в них обучались 646 учеников. В АТО Гагаузия действуют два колледжа, в которых обучались 825 студентов в 2015 году. В 2016 году в Комратском государственном университете обучались 1422 студента.

**Здравоохранение** региона представлена 3 больницами (в мун. Комрате, мун. Чадыр-Лунга и г. Вулканешты) и 30 учреждениями первичной и специализированной медицинской помощи. Тем не менее, уровень обеспечения населения региона врачами и средним медицинским персоналом значительно ниже чем в среднем по стране (19,2

врачей на 10 тыс. жителей (PM=36.2) и 60.3 среднего медицинского персонала на 10 тыс. жителей (PM=73). общей сложности, в медицинских учреждениях автономного региона работают 1208 медицинских работников, в том числе 314 врачей.

В Гагаузии функционирует 38 **библиотек**, 8 из которых городские, а 10 - детские филиалы. В гагаузской автономии функционирует 6 **музеев**, в которых работает 42 сотрудника. Самым крупным музеем региона является Комратский региональный музей (77 тыс. экспонатов), а самым посещаемым музеем - музей села Бешалма.

Детальные показатели социально-экономического развития населенных пунктов региона представлены в Приложении #6.1.

## 2.4 ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ

В настоящее время Республика Молдова обеспечена достаточной инфраструктурой по отношению к площади и численности населения. Плотность сети автомобильных дорог составляет 314 км на 1000 км<sup>2</sup> и 2,6 км на 1000 жителей, что считается достаточным для удовлетворения потребностей страны на данном этапе развития.

Главная сеть национальных дорог (скоростные и республиканские автомобильные дороги) принимает основные транспортные потоки Север – Юг и Запад – Восток. Региональные автомобильные дороги дополняют национальную сеть и обеспечивают связь как внутри региона, так и с соседними районами республики.

Местные автомобильные дороги являются в основном подъездными дорогами к населенным пунктам и обеспечивают их связь с национальной сети автомобильных дорог и районными центрами АТО Гагаузия. Коммунальные автомобильные дороги и улицы обеспечивают в основном нужды местных жителей и экономических агентов.

### 2.4.1 Дорожная сеть региона

Дорожная сеть АТО Гагаузия состоит из 1,039.1 км дорог, в том числе 284.11 км - национального значения, 154.57 км – местного значения и 600.42 км – коммунальных дорог и улиц<sup>3</sup>.

Плотность сети автомобильных дорог составляет 239 км на 1000 км<sup>2</sup> и 2,82 км на 1000 жителей, что ниже средних показателей по Республике Молдова (304 км и соответственно 2,6 км). Все населенные пункты Гагаузии обеспечены автомобильными дорогами с твердым покрытием.

Дорожная сеть АТО Гагаузии эффективно вписывается в национальную дорожную сеть и в сеть международных транспортных коридоров (ТЕН – Т, ТРАСЕКА, Европейской сети главных дорог Е, ЕАТЛ, и др.) и призвана обеспечить связь с рынками сбыта, административных, социальных и культурных центров как на международном и республиканском уровне так и на региональном<sup>4</sup>.

Таблица 5: Дорожная сеть региона

#	Категории дорог	Протяженность, км	Доля в национальных показателях
1	Национальные автомобильные дороги:	284,11	4,81%
1.1	Магистральные автомобильные дороги	62	9,68%
1.2	Республиканские автомобильные дороги	128,55	6,47%
1.3	Региональные автомобильные дороги	93,56	2,85%
2	Местные автомобильные дороги	154,57	4,55%
Итого национальных и местных и дорог		438,68	4,72%
3	Коммунальные автомобильные дороги и улицы	600,42	
Итого автомобильных дорог (национальных, местных и коммунальных)		1039,1	

<sup>3</sup> Изменениями внесенные в Законе об автомобильных дорогах № 509-XIII от 22 июня 1995 года, утверждена новая классификация автомобильных дорог в соответствии принятыми обязательствами Республики Молдова при присоединении к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (Закон № 17 от 10.02.2006г.), установлены границы зоны дорог и их охранные зоны, регламентированы максимально допустимые массы и габариты транспортных средств, в соответствии с Директивой Совета Европы 96/53/CE от 25 июля 1996 года. Во исполнение условий Закона об автомобильных дорогах, Постановлением Правительства № 1468 от 30.12.2016 утверждены списки национальных и местных автомобильных дорог. В соответствии с п.3 данного постановления Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры, в 2017г. передало местные (районного значения) автомобильные дороги общего пользования в ведение органов местного публичного управления второго уровня с финансированием из дорожного фонда в зависимости от количества администрируемых километров. Таким образом ремонт и содержание сети местных автомобильных дорог длиной 154 км находится в компетенции Исполкома Гагаузии. Финансирование для этих целей выделяются из дорожного фонда в зависимости от протяженности администрируемой сети.

<sup>4</sup> Основным оператором грузового и пассажирского наземного транспорта является автотранспортный сектор, осуществляющий 97% пассажирских перевозок и 87% грузоперевозок, за которым следует железнодорожный сектор, осуществляющий 3% пассажирских перевозок и 13% грузоперевозок. Это подчеркивает значение эффективного функционирования сети автомобильных дорог для экономического и социального развития как на национальном, так и на региональном и местном уровнях.

Проведенный анализ показал, что состояние существующей инфраструктуры в неудовлетворительном состоянии и нуждается в значительных инвестициях для ее реабилитации и модернизации<sup>5</sup>. Также, в некоторых зонах, где ожидается рост интенсивности движения, дорожная инфраструктура должна быть развита и расширена.

Скоростная автомобильная дорога М3 (Кишинэу - Джурджулешть – граница Румынии) является центральной транспортной осью страны Центр – Юг и связывает комплексный логистический центр (водный транспорт, железнодорожный транспорт и автомобильный транспорт) с перспективным грузооборотом около двух миллионов тонн в год, а также въезды в Республику Молдова со стороны Румынии и Украины с мун. Кишинэу и далее по направлениям на Север и Восток. Удачное расположение Гагаузии на середине этой транспортной оси обеспечивает эффективную связь региона, как с Югом, так и с Центральной частью Республики Молдова. Автомобильные дороги R36 (Басарабьяска – Чадыр-Лунга) и R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия - R32) связывают районные центры Басарабьяска, Чадыр-Лунга и Тараклия и дополняют сеть главных национальных дорог по направлению Север – ЮГ.

Автомобильные дороги R35 (Комрат – Кантемир – R34) , R29 (Комрат – Чадыр- Лунга – гр.Украины) и R23 (Басарабьяска – Комрат) обслуживают автомобильные транспортные потоки по направлению Запад – Восток.

Согласно Стратегии Транспорта Логистики, на 2013 -2022 г, дороги М3 (Кишинэу - Комрат - Джурджулешть) и R29 (Комрат – Чадыр- Лунга – гр.Украины) включены в приоритетную сеть Республики Молдова. Данные дороги включены в инвестиционную программу Стратегии Транспорта и Логистики на 2013 – 2022 г и в настоящее время проходят капитальный ремонт и реконструкцию, со строительством новых объездных дорог (на участках Порумбрей – Чимишлия, г. Чимишлии, мун. Комрата; с. Бурлэчень, г. Вулканешты и сел Слобозия Маре, Кышлица Прут и Джурджулешть). Финансирование этих работ будет осуществляться из кредитов ЕИБ, ЕБРР и гранта ЕС. Завершение этих работ планируются до конца 2021 г. В перспективе предусматривается построить и объездные дороги населенных пунктов Конгаз, Кирсово и Светлый. Транспортные потоки будут передвигаться с постоянной скоростью, что обеспечит оптимальный режим работы двигателей. Завершение работ по капитальному ремонту и реконструкции данной скоростной дороги будет способствовать развитию экономики в зоне ее влияния, которое включает всю территорию АТО Гагаузия.

Реабилитация участка Комрат – Чумай находится в стадии завершения. Реконструкция и реабилитация дороги позволит значительно сократить транспортные расходы и время нахождения в пути участников движения, улучшит безопасность дорожного движения. Будет улучшена и благоустройство населенных пунктов, через которые проходит дорога (Конгаз, Кирсово и Светлый): строительство тротуаров, въездов во дворы, площадок, систем водоотвода, и др.

Автомобильная дорога R35 (Комрат – Кантемир – R34) находится в стадии проведения среднего ремонта (поверхностная обработка). В 2018 г. эти работы будут завершены, что будет способствовать улучшению условий и безопасности дорожного движения.

#### 2.4.2 Техническое состояние дорог

Состояние<sup>6</sup> дорожной сети имеет большое влияние на себестоимость автомобильных перевозок и время нахождения участников движения в пути. Плохое состояние дорожной сети влияет так же отрицательно на окружающую среду и безопасность дорожного движения.

В настоящей работе проведена визуальная оценка<sup>7</sup> всех национальных и большинства местных автомобильных дорог расположенные на территории АТО Гагаузия. Подробно изучено состояние проезжей части как наиболее важный параметр, влияющий на эффективность перевозок и удобства движения по дороге.

<sup>5</sup> Состояние дорожной сети имеет большое влияние на себестоимость автомобильных перевозок (около 20%) и время нахождения участников движения в пути. Плохое состояние дорожной сети влияет так же отрицательно на окружающую среду и безопасность дорожного движения.

<sup>6</sup> Общее восприятие технического состояния дороги является плавность движения. Естественно понятие плавности является в какой-то степени субъективным. Для определения качества движения по дороге в качестве количественной оценке применяется «Международный Показатель Ровности» (IRI). IRI это показатель, основанный на измерение ровности проезжей части. При использования различных методов измерения, состояние проезжей части при показателе  $\leq 2$  считается отличным; при 2-4 – хорошим; при 4-6 удовлетворительным; при 6-8 плохим и при  $\geq 8$  – очень плохим. IRI измеряется при помощи специального оборудования на ходовых лабораториях. IRI дает в основном оценку ровности ( плавности движения) и необходимости проведения работ по ее улучшению. Для определения видов необходимых работ и их стоимости необходима более детальная оценка состояния автомобильной дороги с использованием визуальных и инструментальных методов. При визуальной оценке, в зависимости от характера дефектов, можно определить необходимые виды работ и их ориентировочная стоимость.

<sup>7</sup> За основу принята методология, приведенная в Стратегии инфраструктуры наземного транспорта на 2008 -2017г. Утвержденной Постановлением Правительства 85 от 02.02.2008г.

Для отобранных приоритетных коридоров будет проведена более детальная оценка состояния автомобильных дорог. На основе этого будут разработаны предпроектные исследования для ремонта выбранных коридоров.

Состояние автомобильной дороги является основанием для назначения видов ремонтных работ. При плохом и очень плохом состоянии необходимо проводить срочные ремонтные работы (как правило назначается капитальный ремонт), при удовлетворительном состоянии ремонт необходимо проводить в среднесрочном периоде (3 – 5 лет), при хорошем и отличном состоянии ремонт необходимо проводить в долгосрочном периоде (более 7 – 10 лет в зависимости от интенсивности и состава движения). При значительном протяжении дороги (более 50%) в плохом и удовлетворительном состоянии, обычно назначают капитальный ремонт. Это связано с тем, что за время разработки проекта и получения соответствующих согласований (1-2 года), часть участков, находящихся в удовлетворительном состоянии перейдут в плохое.

По данным Всемирного Банка потери владельцев транспортных средств в зависимости от состояния проезжей части составляют от 9 до 32%.

**Таблица 6: Коэффициент транспортных затрат в зависимости от состояния дороги**

Вид транспорта/состояние Проезжей части	Отличное и хорошее	Удовлетво рительное	Плохое	Очень плохое
Легковые	1,0	1,09	1,20	1,32
Автомобили массой до 3,5тн и микроавтобусы	1,0	1,09	1,20	1,32
Автобусы (30 мест)	1,0	1,11	1,24	1,32
Грузовые автомобили 5-7 тн	1,0	1,09	1,22	1,32
Грузовые автомобили 12 тн	1,0	1,10	1,23	1,32
Грузовые автомобили с прицепами и полуприцепами 20-22тн	1,0	1,10	1,23	1,32

#### Состояние автомобильных дорог в АТО Гагаузия:

**Скоростная автомобильная дорога М3 (Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – граница с Румынией)** пересекает всю территорию Гагаузии с севера на Юг и воспринимает основные транзитные и местные транспортные потоки по этому направлению. В пределах Гагаузии расположены участки: км 72,16 - км 124,06; км 160,26 – 178,36.

На участке км 72,16 – 74,06 дорога находится в хорошем и отличном состоянии. Капитальный ремонт был произведен в 2007-2009г., затем был произведен средний ремонт (поверхностная обработка). После зимнего периода 2017-2018г. в отдельных местах появились ямы, что свидетельствует о необходимости проведения ямочного ремонта и восстановления слоя износа (поверхностная обработка). Участок км 74,06 – 91,40 является объездной дорогой мун. Комрат которая состоит из участка нового строительства км 74,06 – км 80,06 и участка реконструкции существующей дороги км 80,06 – 91,40. Для обеспечения плавности движения транспортного потока, по объездной дороге будут построены три новые пересечения в разных уровнях и реконструирована существующее пересечение с автомобильной дорогой R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – гр. Украины). Сейчас проводится тендер на строительные работы. Сдача в эксплуатацию планируется на 2021г. Участок км 91,40 – 124,06 находится в завершающей стадии капитального ремонта. Работы планируется завершить в 2018г. В настоящий момент участок находится в хорошем и отличном состоянии. До завершения строительства автомобильный транспорт движется по существующим дорогам и улицам в пределах города Комрата, которые находятся в удовлетворительном и плохом состоянии. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 7: Техническое состояние проезжей части скоростной дороги М3 в пределах АТО Гагаузия**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
56,14 км	21,66	14,3	3,94	13,7	2,54
100%	38	25	7	25	5

Более 50% (74,7км) протяженности **республиканских автомобильных дорог** находятся в плохом и очень плохом состоянии. 26,5% (38,3 км) находятся в удовлетворительном состоянии. Лишь 21,7% (31,5км) находятся в хорошем и отличном состоянии. Автомобильные дороги R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной), R29.1 (R29 – граница с Украиной), R36 (Басарабьяска – Чадыр-Лунга – R29), R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия – R32) и R32 (M3 – Вулканешты – Кагул – Тараклия) вошли в стадию ускоренного разрушения. Это объясняется не проведением в последние 15 – 20 лет необходимых работ по капитальному и среднему ремонту. Проводились лишь работы по текущему (ямочному) ремонту и только на отдельных участках длиной в несколько сот метров перекрывались слоем асфальтобетона. Необходимо отметить, что участки, находящиеся очень плохом состоянии, не позволяют развивать скорость более 30 – 40 км/час, что отрицательно сказывается на себестоимости перевозок, условиям безопасности дорожного движения и на окружающую среду.

**Таблица 8: Техническое состояние проезжей части республиканских автомобильных дорог**

#	Автомобильная дорога	Длина, км	Состояние покрытия				
			отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
1	R23 (Басарабьяска – Комрат)	12,6	0,8	0,6	4,7	5,6	0,9
2	R28 (M3 – Комрат)	14,3	7,6	1,9	2,1	2,7	
3	R29 (Комрат–Ч.Лунга - гр. Украины)	42,1		7,8	13,3	13,9	7,1
4	R29.1 (R29 – гр. Украины)	9,45			1,3	3,75	4,4
5	R32 (M3 –Вулканешты–КагулТараклия)	5,4			2,5	2,9	
6	R35 (Комрат – Кантемир– R345)	10		10			
7	R36 (Басарабьяска. –Ч.-Лунга– R29)	27,35	0,3	0,65	6,1	6,4	13,9
8	R37 (Ч.-Лунга –Тараклия. –R32)	23,4		1,9	8,3	11,4	1,8
Итого		144,6 км	8,6	22,95	38,3	46,65	28,1
		100%	5,90%	15,80%	26,50%	32,30%	19,40%

**Республиканская автомобильная дорога R23 (Басарабьяска – Комрат)** осуществляет связь мун. Комрат с районом Басарабьяска и населенными пунктами на этом направлении. По территории Гагаузии дорога расположена в пределах с км 7,50 до км 21,10 (13,60 км). Хотя дорога нуждалась в капитальном ремонте, за последние годы выполнялись только работы по текущему ремонту, которые заключались в ямочном ремонте и в отдельных случаях перекрытием слоем асфальтобетона (км 7,50 – км 9,10). В остальном, более 51% дороги находится в плохом и очень плохом состоянии и 37% в удовлетворительном состоянии. Это говорит о том, что дорога нуждается в срочном капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 9: Техническое состояние автомобильной дороги R23 (Басарабьяска – Комрат)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
12,6 км	0,8	0,6	4,7	5,6	0,9
100%	6,3%	4,7%	37,3%	44,5%	7,2%

**Республиканская автомобильная дорога R28 (M3 – Комрат)** с км 0,00 до км 9,50 дорога находится в хорошем и отличном состоянии. Капитальный ремонт был произведен в 2007-2009г., затем был произведен средний ремонт (поверхностная обработка). После зимнего периода 2017-2018г. в отдельных местах появились ямы, что свидетельствует о необходимости проведения ямочного ремонта и восстановления слоя износа (поверхностная обработка). Далее с км 9,50 до км 14,30 дорога находится в удовлетворительном и плохом состоянии. На большом протяжении наблюдается образование колеи. Данный участок нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 10: Техническое состояние автомобильной дороги R28 (M3 –Комрат)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
14,3	7,6	1,9	2,1	2,7	
100%	53,1%	13,2%	14,7%	19%	

**Республиканская автомобильная дорога R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной)** осуществляет связь между двумя наиболее важных социально экономических и культурных центров Гагаузии с выходом на Молдо –

Украинскую границу. 31% протяженности дороги находится в удовлетворительном состоянии, более 50 % находится в плохом и очень плохом состоянии. Это позволяет делать вывод, что дорога срочно нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 11: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
42,1 км		7,8	13,3	13,9	7,1
100%		18,5%	31,6%	33,0%	16,9%

**Республиканская автомобильная дорога R29.1: R29 – граница с Украиной** была составной частью автомобильной дороги R31 Кэушень – Тарутино – Болград и обслуживалась Одесским Облавтодором. В 90 – е годы участок перешел на баланс Кагульского Автодора, однако с тех пор работы по среднему или капитальному ремонту не производились, поэтому дорога находится в основном в плохом и очень плохом состоянии. Дорога срочно нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 12: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги R29.1 (R29 – граница с Украиной)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
9,45 км			1,3	3,75	4,4
100%			14%	40%	47%

**Республиканская автомобильная дорога R32 (M3 – Вулканешты – Кагул – Тараклия)** связывает районный центр Вулканешты с Муниципием Кагул и расположена по территории Гагаузии с км 0,00 до км 5,40. В основном дорога находится в плохом (53,7%), и удовлетворительном (46,3%) состоянии что подчеркивает необходимость в срочном капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 13: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги R32 (M3 – Вулканешты – Кагул – Тараклия)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
5,4 км			2,5	2,9	
100%			46,3%	53,7%	

**Республиканская автомобильная дорога R35 (Комрат – Кантемир – R345)** связывает столицу Гагаузии мун. Комрат с районным центром Кантемир и прилегающими населенными пунктами. В 2017 г. начались работы по среднему ремонту (поверхностной обработки) дороги, которые планируется завершить в 2018 году. Выполненные в 2017г. работы охватили основной участок, расположенный на территории АТО Гагаузия (8 км из 10-ти). Это позволяет делать вывод, что дорога находится в хорошем состоянии.

**Таблица 14: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R35 (Комрат – Кантемир – R34)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
10 км		10			
100%		100%			

**Республиканская автомобильная дорога R36 (Басарабьяска – Чадыр-Лунга – R29)** связывают районные центры Басарабьяска и Чадыр-Лунга. По территории Гагаузии дорога расположена на протяжении 27,35 км: с км 9,30 до км 36,65. На участке км 9,30 – 13,00; км 15,10 – 18,20 – дорожная одежда щебеночно-гравийная. На остальном протяжении – покрытие асфальтобетонное. Дорожное покрытие находится в основном в плохом и очень плохом состоянии (74,2%). Лишь 3,3% находится в хорошем и отличном состоянии. Учитывая тот факт, что больше 50% протяженности находится в очень плохом состоянии то, считаем, что дорожная одежда срочно нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 15: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги R36 (Басарабьяска – Чадыр-Лунга – R29)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
27,35 км	0,3	0,65	6,1	6,4	13,9
100%	1%	2,3%	22,3%	23,4%	50,8%

**Республиканская автомобильная дорога R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия – R32)** соединяет районные центры Чадыр-Лунга и Тараклия. По территории Гагаузии дорога расположена на протяжении 15,15 км: км 0,00 - 4,00 и км 11,00 – 22,15. В основном дорожное покрытие находится в плохом и очень плохом состоянии 56,4%, в хорошем состоянии находится лишь 8,1% протяженности. Это означает что дорога срочно нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 16: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги R37 (Чадыр-Лунга Тараклия – R32)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
23,4 км		1,9	8,3	11,4	1,8
100%		8,1%	35,5%	48,7%	7,7%

Длина **региональных автомобильных дорог расположенные в пределах АТО Гагаузия** составляет 93,56 км. При изучении состояния дорог, группа экспертов продлили некоторые участки за пределами Гагаузии, в целях обеспечения логической связи с соседними населенными пунктами и непрерывности дороги на определенных участках. Так изучение автомобильной дороги G126 G125 - Ченак – Буджак – R28 началось не с км 3,74, что совпадает с административной границей АТО Гагаузия, а с км 0,00, где соединяется с G125, обеспечивая логическую связь сети этих региональных дорог. Участок Кириет-Лунга - граница Украины не был обследован, поскольку это грунтовая дорога и ее местоположение будет определена на стадии проектирования. В результате, протяженность обследуемых дорог составляет 128,59 км, в том числе 88,50 км в территории Гагаузии и 40,1 км – в соседних районах. Протяженность дорог с асфальтобетонным покрытием составляет 84,09 км (60%), а с щебеночным и гравийным покрытием 44,50 км (40%). Более детально расположение региональных дорог в пределах Гагаузии и соседних районах показано в таблице 17.

**Таблица 17: Расположение региональных дорог в пределах региона**

#	Наименование дороги	Участок		Длина, км	В пределах АТО Гагаузия	Другие районы
		От км	До км			
1	G126 G125 -Ченак – Буджак – R28	0	4,74	4,74		4,74 (Чимишлия)
		4,74	16,56	11,82	11,82	
2	G128 G125 - Яргара - Борогань - Конгазцикул де Жос - R35	14,74	19,6	4,86	4,86	
3	G129 R29 Ферापонтъевка – Кириет - Лунга – граница с Украиной	0	15,8	15,8	15,8	
4	G135 Чадыр- Лунга – Конгаз - Димитрова - G131	0	27,04	27,04	27,04	
		27,04	29,3	2,26		2,26 (Кантемир),
5	G136 G135 - Кыету - Кеселия Русэ - M3	0	5,1	5,1		5,10 (Кантемир)
		5,1	9,25	4,15	4,15	
		9,25	13,04	3,79		3,79 (Кагул)
6	G140 R32 -Тараклия - Копчак - Кайраклия гр. Украины	0	3,5	3,5		3,50 (Тараклия)
		3,5	9,9	6,4	6,4	
		9,9	20,1	10,2		10,20 (Тараклия)
7	G141 Вулканешты - Колибаш	0	6,7	6,7	6,7	
8	G142 Вулканешты - Етулия - Гр. Украины	0	1,75	1,75	1,75	
		1,75	12,25	10,5		10,50 (Кагул)
		12,25	21,8	9,55	9,55	
<b>Итого</b>				<b>128,59</b>	<b>88,5</b>	<b>40,09</b>

Результаты обследования показывают, что 55,03 (43%) км проезжей части региональных автомобильных дорог находятся в плохом и очень плохом состоянии, 50,55 (40%) км - в удовлетворительном и лишь 22,58 км (17%) – в хорошем и отличном состоянии. Также имеются проблемы с водоотводом в особенности в населенных пунктах, состоянием обочин и искусственных сооружений, наличие средств организации дорожного движения. Более детальную оценку состояния автомобильных дорог будет проводиться на выбранных коридорах.

Результаты обследования позволяют сделать вывод, что 55 км региональных автомобильных дорог срочно нуждаются в капитальном ремонте, 50 км нуждаются в капитальном ремонте в среднесрочном периоде (3 – 5 лет) и 9 км нуждаются в среднем ремонте (восстановление слоя износа). Более подробная информация о состоянии проезжей части региональных автомобильных дорог приведена в таблице 18.

**Таблица 18: Состояние проезжей части региональных автомобильных дорог**

Индекс дороги	Длина км	Состояние покрытия				
		Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	очень плохое
G126	16,56	1,52	0,57	7,75	5,43	1,29
G128	4,86		0,61	1	2,91	0,34
G129	15,8	5,2	3,8	6,4	0,4	
G135	29,3	2,1	3,58	14,4	9,02	0,2
G136	13,04		1,4	6,4	2,3	2,94
G140	20,1		1,3	6,6	9,5	2,7
G141	6,7		1	1,2	4,5	
G142	21,8		1,5	6,8	12,5	1
<b>Итого</b>	<b>128,16</b>	<b>8,82</b>	<b>13,76</b>	<b>50,55</b>	<b>46,56</b>	<b>8,47</b>
	<b>100%</b>	<b>6,90%</b>	<b>10,70%</b>	<b>39,40%</b>	<b>36,40%</b>	<b>6,60%</b>

**Региональная автомобильная дорога G126 (Ченак - Буджак - R32)** имеет общую длину в 16,56 км из которых по территории Гагаузии проходит на протяжении 13,50 км: с км 3,74 по км 16,56, из которых 2,79 км имеют щебеночную дорожную одежду, остальные 10,71 км - асфальтобетонное. Из 16,56 км только 2.09 км (5%) находятся в хорошем и очень хорошем состоянии, 6,72 км (41%) находится в плохом и очень плохом состоянии и 7,75 км находятся в удовлетворительном состоянии. Учитывая общее состояние дорожного покрытия можно сделать вывод, что автомобильная дорога G126 Ченак - Буджак - R32 срочно нуждается в капитальном ремонте. (4,08 км с щебеночным покрытием которые на момент обследования находились в удовлетворительном состоянии через 2-3 года будут переходить в плохом состоянии). Более детальную информацию о состоянии дорожного покрытия автомобильной дороги G126 Ченак - Буджак - R32 приведено в приложении 6.2.

**Таблица 19: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G126 (Ченак - Буджак – R28)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
16,56 км	1,52	0,57	7,75	5,43	1,29
100%	9,2%	3,4%	46,8%	32,8%	7,8%

**Региональная автомобильная дорога G128 G125 - Яргара - Борогань – Конгазчикул де Жос - R35** имеет длину 19,14 км. По территории Гагаузии дорога проходит на протяжении 4,50 км: с км 14,64 по км 19,14, из которых 1,36 км с щебеночным покрытием и 3,14 км с асфальтобетонным покрытием. В общем, проезжая часть автомобильной дороги находится в плохом состоянии: 70% - в плохом и очень плохом состоянии; 20,4% - в удовлетворительном состоянии и лишь 12,6% (0,61 км) в хорошем состоянии. Учитывая общее состояние дорожного покрытия можно сделать вывод, что автомобильная дорога G128 G125 - Яргара - Борогань - Конгазчикул де Жос - R35 срочно нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 20: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G128 G125 - Яргара - Борогань – Конгазчикул де Жос - R35**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
4,89 км		0,61	1	2,94	0,34
100%		12,4%	20,4%	60,1%	6,9%

**Региональная автомобильная дорога G129 R29 - Ферापонтъевка – Кириет- Лунга – граница с Украиной** имеет длину 15,80 км из которых 5,20 км с цементобетонным покрытием, 2,0 км с асфальтобетонным покрытием и 8,1 км с щебеночным покрытием. На всем протяжении дорога расположена по территории Гагаузии. Оценка состояния проезжей части проводилась на участке км 0,00 до км 15,80. Далее до границы с Украиной (около 5 км) дорога грунтовая. Автомобильная дорога находится в основном в хорошем и удовлетворительном состоянии. На участке км 0,00-км 5,2 км построено новое цементобетонное покрытие (сдано в эксплуатацию в 2017г.). На остальном протяжении дорога находится в хорошем (24%) и удовлетворительном (40%) состоянии. Лишь на протяжении 0,4 км (3%) дорога находится в плохом состоянии. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 21: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G129 R29 - Ферापонтъевка – Кириет - Лунга – граница с Украиной**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
15,8 км	5,2	4,3	5,9	0,4	
100%	32,9%	27,2%	37,3%	2,5%	

**Региональная автомобильная дорога G135 Чадыр-Лунга - Конгаз - Димитрова - G131** имеет длину 38,45 км. В пределах Гагаузии дорога расположена на участке км 0,00 – 27,04. Оценка состояния дорожной одежды производилось на участке км 0,00 – 29,30 до конца с. Кыету (Кантемировский район). На участках км 0,00 – 13,00; км 17,60 – 19,20 и км 28,40 – 28,70 всего 14,90 км дорожное покрытие асфальтобетонное, на остальном протяжении (14,40 км) покрытие щебне – гравийное. Всего 4,7 км (19%) покрытия находится в хорошем и отличном состоянии, 14,4 км 49% - в удовлетворительном, 9,22 км (32%) – в плохом и очень плохом состоянии. Результаты визуальной

оценки показывают, что более половины дороги нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 22: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G135  
Чадыр-Лунга - Конгаз - Димитрова - G131**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
29,3 км	2,1	3,58	14,4	7,72	1,5
100%	7,2%	12,2%	49,1%	26,3%	5,1%

**Региональная автомобильная дорога G136 (G135 - Кыету - Русская Киселия- M3)** имеет длину 13,1 км. По территории Гагаузии дорога проходит на участке км 5,10 – 9,25 (4,15 км). На участках км 4,00 – 7,90 и км 12,20 – 13,1 всего 4,80 км дорожное покрытие асфальтобетонное, на остальном протяжении (8,30 км) покрытие щебне – гравийное. Оценка состояния дорожного покрытия осуществлялось по всей длине дороги. Результаты оценки показали, что в хорошем состоянии находится лишь 1,40 км (11%), в удовлетворительном – 6,4 км (49%), в плохом и очень плохом состоянии 5,24 км (40%). Учитывая общее состояние дорожного покрытия можно сделать вывод, что автомобильная дорога R136 R135 - Кыету – Русская Киселия- M3 срочно нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 23: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G136  
R135 - Кыету - Русская Киселия- M3**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
13,04 км		1,4	6,4	2,3	2,94
100%		11%	49%	18%	23%

**Региональная автомобильная дорога G140 R32 –G140 Тараклия - Копчак – Кайраклия - граница Украины** имеет длину 20,10 км. По территории Гагаузии Дорога проходит на участке на протяжении 6,40 км, с км 3,50 по км 9,90. На всем протяжении дорожная одежда является асфальтобетонным. Оценка состояния проезжей части производилась на всем протяжении дороги. Результаты оценки показывают, что лишь 1,30 км (6%) находится в хорошем состоянии, 6,6 (33%) км – в удовлетворительном состоянии и более 12 км (60%) находится в плохом и очень плохом состоянии. Это означает что автомобильная дорога нуждается в капитальном ремонте. Более подробно результаты оценки состояния проезжей части приведены в приложении 6.2.

**Таблица 24: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G140  
Тараклия - Копчак – Кайраклия - граница Украины**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
20,1 км		1,3	6,6	9,5	2,7
100%		6,5%	32,8%	47,3%	13,4%

**Региональная автомобильная дорога G141 Вулканешты – Колибаш** имеет длину 20,0 км. В пределах Гагаузии дорога расположена с км 0,00 до км 6,70. На всем протяжении дорожная одежда является асфальтобетонным. Результаты оценки показывают, что лишь 1,00 км (15%) находится в хорошем состоянии, 1,2 (18%) км – в удовлетворительном состоянии и более 4,5 км (67%) находится в плохом состоянии. Это означает что автомобильная дорога G141 Вулканешты - Колибаш нуждается в капитальном ремонте. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 25: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G141  
Вулканешты – Колибаш**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
6,7 км		1	1,2	4,5	
100%		14,9%	17,9%	67,2%	

**Региональная автомобильная дорога G142 (Вулканешты - Етулия - Гр. Украины)** расположена на Юге АТО Гагаузия, имеет длину 21,08 км и связывает районный центр г. Вулканешты с населенными пунктами Етулия, Новая

Етулия и граница Украины. С км 1,75 до 12,25 км (10,5 км) дорога проходит по территории района Кагул, в пределах коммуны Александру Ион Куза. На протяжении 11,40 км покрытие асфальтобетонное (км 0,0-1,7; 5,1 – 9,3; 13,6 - 19,1). Остальные 10,4 км имеют щебеночно-гравийное покрытие. Анализ состояния дорожного покрытия показывает, что 13,5 км (62%) находятся в плохом и очень плохом состоянии, 6,8 км (31%) находятся в удовлетворительном состоянии и лишь 1,5 км находятся в хорошем состоянии. В целом дорога находится в неудовлетворительном состоянии и требует капитального ремонта. Подробная информация о техническом состоянии дорожного покрытия приведено в приложении 6.2.

**Таблица 26: Техническое состояние проезжей автомобильной дороги G142 (Вулканешты - Етулия - граница Украины)**

Протяженность	Состояние покрытия				
	отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч. плох.
21,08 км		1,5	6,8	12,5	1
100%		6,88%	31,19%	57,34%	4,59%

**Местные автомобильные дороги** обеспечивают связь населенных пунктов с национальной сетью дорог, районными центрами, железнодорожными станциями, а также с другими селами. Согласно списку местных автомобильных дорог, утвержденному Постановлением Правительства 1468 от 30.12.2016. на территории Гагаузии расположены 34 местных автомобильных дорог общей протяженностью 154,57 км. 55% местных дорог имеют асфальтобетонное покрытие, 17% щебне-гравийное покрытие и 28% - грунтовое покрытие (43,7 км<sup>8</sup>).

Оценка состояния дорожного покрытия местных дорог проводилась на основе видеосъемок, проводимые 21.02.2018 и 15.03.2018. Для обеспечения качества изображения была применена видеокамера повышенной разрешимости. Съемки проводились при скорости движения автомобиля не более 40км/час. Проводилась оценка технического состояния проезжей части автомобильной дороге, как основной показатель, влияющий на эффективность перевозок. Было обследовано 75 км дорог, что составляет более 70% от протяженности местных автомобильных дорог с твердым покрытием, что позволяет проводить оценку с достаточной вероятностью. Результаты оценки показывают, что 20,2 км (27%) находятся в плохом и очень плохом состоянии, 37,55 (50,7%) км находятся в удовлетворительном состоянии и лишь 16,55 км (22,3%) находятся в отличном и хорошем состоянии. Это означает, что 20 км нуждаются в срочном капитальном ремонте, 38 км нуждаются в капитальном ремонте в среднесрочной перспективе (3-5 лет).

Большой проблемой местных автомобильных дорог является затрудненный водоотвод. Особенно это проявляется в пределах населенных пунктов, где местные жители устраивают земляной вал со стороны своего огорода, что способствует накоплению воды на проезжей части. Это приводит к преждевременному разрушению дорожной одежды, ухудшению условий движения, ухудшению безопасности движения и экологической обстановки (шум, вибрация, запыленность) в зоне дороге. Другой проблемой является организация дорожного движения: отсутствие дорожных знаков, разметки, большинство пересечений и примыканий не благоустроены, и др. Данные о техническом состоянии дорожного покрытия местных автомобильных дорог приведены в таблице 27. Более подробная информация о состоянии каждого участка обследуемых местных дорог приведено в приложении 6.2.

**Таблица 27: Техническое состояние проезжей части местных автомобильных дорог**

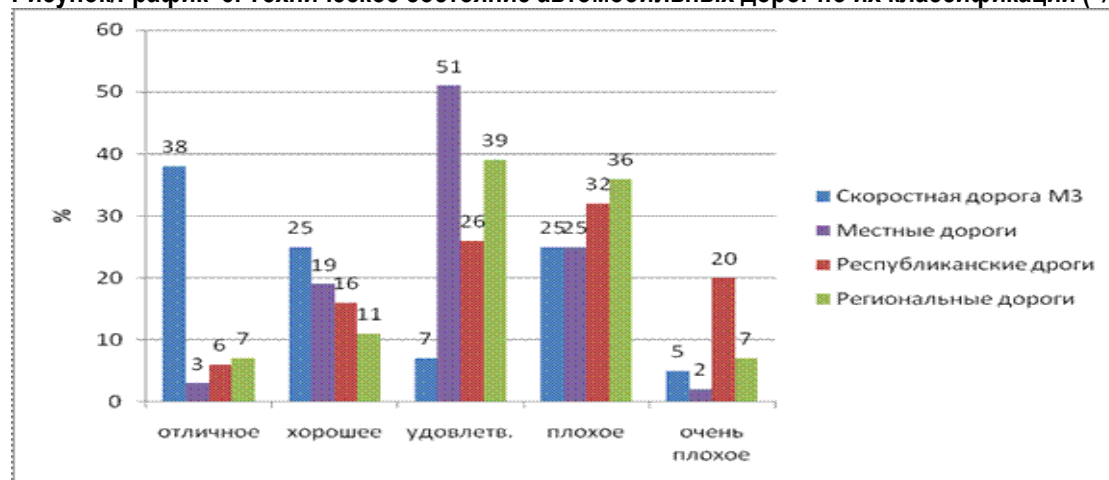
Индекс дороги	Длина, км	Состояние покрытия, км				
		Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	оч. плохое
L623 R28 – подъезд к мун. Комрат	2,2		0,55	0,7	0,95	
L623.1 R23 - подъезд к мун. Комрат	1,7		0,40	1,3		
L623.2 R29 - подъезд к мун. Комрат	2,45			0,8	1,65	
L625 - Подъезд к с. Котовское	3,9		1,00	2,4	0,5	
L598 R23 - подъезд к с. Башкалия	1,65			1,65		
L655 Подъезд к с. Фрумушика	1,2			1,2		
L627 R29 – Джолтай - Бешгиоз	3,4			1,5	1,7	0,2

<sup>8</sup> В частности, не имеют твердого покрытия следующие участки: L621 (Чок-Майдан – Авдарма) – 14 км, L627 (R29 – Джолтай – Бешгиоз – R36 на участке Джолтай – Бешгиоз) – 6 км, L626 (Конгас – Русская Киселия) – 6 км, L679 (M3 -подъезд к с. Вэлень) – 3,8км, L627.1 (подъезд к станции Джолтай) – 1,9км, L637 (M3- Вулканешты – Вадул луй Исак)– 4,5км, L630 (Кортен – Баурчи) - 4км, всего 43,75км.

Индекс дороги	Длина, км	Состояние покрытия, км				
		Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	оч. плохое
L629 R29 – подъезд к станции Чадыр Лунга	13,8	2,2	5,60	3,6	2,1	0,3
L629.1 Чадыр Лунга- Станция Чадыр Лунга	1,6		1,00		0,6	
L630 Кортен - Баурчи	0,9			0,1	0,8	
L642 Чадыр- Лунга Тараклия	7,5			7,5		
L635 М3-подъезд к станции Вулканешты	5,7		0,20	1,7	2,9	0,9
L634 М3 – Вулканешты – R32.1	1,8		1,40	0,4		
L636 М3 – подъезд к аэропорту Вулканешты	0,9			0,5	0,4	
L637 М3 – Вулканешты – Вадул лий Исак	1,1			0,6	0,5	
L637,1 Вулканешты – М3	4,8		2,4	2,2	0,2	
L638 М3 – Чишмикой – Етулия	14,4	0,5	1,30	8,2	4,4	
L638.1 Подъезд к границе Украины	1,5				1,5	
L677 Подъезд к с. Южное	3,6			3,2	0,4	
Всего, км	74,1	2,7	13,85	37,55	18,6	1,4
доля, %	100%	3,6	18,7	50,7	25,1	1,9

Сравнительный анализ показывает, что в наихудшем состоянии находятся республиканские дороги - более 50% протяженности находятся в плохом и очень плохом состоянии. Затем следует региональные дороги, где в плохом и очень плохом состоянии находятся 39%, протяженность местных дорог в плохом и очень плохом состоянии составляет 27%. Скоростная автомобильная дорога находится в плохом и очень плохом состоянии на 30% протяженности, однако эти участки находятся в стадии реконструкции и капитального ремонта.

**Рисунок/График 5. Техническое состояние автомобильных дорог по их классификации ( % )**



Итоговый сравнительный анализ состояния национальных и местных автомобильных дорог показывает, что в целом национальные дороги на территории Гагаузии находятся в худшем состоянии, чем местные. Однако в целом сеть национальных и местных автомобильных дорог Гагаузии находится в удовлетворительном и плохом состоянии. Это состояние наносит значительные потери пользователям автомобильных дорог, ухудшают безопасность дорожного движения и экологическую обстановку в зоне влияния дороги.

### 2.4.3 Интенсивность и состав движения

Увеличение автомобильного парка Республики Молдова и рост объемов грузовых и пассажирских перевозок приводит к дальнейшему увеличению интенсивности движения. Уже в настоящее время подходы к большим городам работают в условиях высокой интенсивности, при которых не обеспечиваются удобство, экономичность и безопасность движения.

Еще хуже обстоят дела на городских улицах и дорогах, где в час пик, участники движения вынуждены простоять десятки минут в автомобильных пробках, что приводит к большим экономическим потерям, ухудшению психологического состояния водителей, что в конечном итоге отрицательно влияет на безопасность дорожного движения.

Недостаточный учет интенсивности и состава движения при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог приводит к снижению эффективности работы дороги: образуются очереди на подъемах, на железнодорожных переездах и других участках где происходит изменение скорости, возникают задержки на пересечениях автомобильных дорог в одном уровне, снижается средняя скорость по дороге, что в конечном итоге приводит к потере времени, снижается пропускная способность, повышается аварийность, ухудшается экологическая обстановка в зоне дороги.

В связи с этим, интенсивность движения является наиболее важным показателем автомобильной дороги и используется на всех этапах проектирования, эксплуатации и организации дорожного движения.

Учет интенсивности движения транспортного потока на автомобильных дорогах предназначен для получения и накопления информации об общем количестве транспортных средств и составе транспортного потока, проходящих в единицу времени через поперечное сечение дороги в каждом направлении движения. Учет интенсивности движения проводится двумя методами: автоматизированным или визуальным. По продолжительности учет интенсивности движения подразделяется на долговременный и кратковременный.

Периодичность проведения учета интенсивности движения должна составлять не менее одного раза в пять лет. На дорогах с переходными и низшими типами дорожной одежды учет интенсивности проводится по необходимости, для обоснования затрат на содержание, капитальный ремонт или реконструкцию дороги.

При пятилетнем цикле кратковременный учет интенсивности движения должен проводиться один раз в квартал. При интенсивности движения менее 1000 транспортных средств в сутки учет можно проводить один раз в полугодие.

В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки в зависимости от поставленной задачи наблюдения и средств измерений.

Среднегодовая суточная интенсивность движения (авто/сутки), используется для экономических расчетов при сравнении вариантов трассы и при определении капитальных вложений.

Расчетная перспективная интенсивность движения (авто/сутки), приведенная к легковому автомобилю служит для назначения технической категории автомобильной дороги, определения расчетной скорости движения, геометрических параметров и срока ее службы. Приведение к легковому автомобилю производится при помощи специальных коэффициентов, приведенных в NCM D.02.01:2015.

В случае если перспективная интенсивность была завышена, то завышенными окажутся и параметры автомобильной дороги. Тогда она длительное время будет использоваться не в полной мере, хотя капитальные начальные вложения в дорогу оказались значительными, и срок окупаемости будет превышен. Примером может служить автомобильная дорога М3 Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – гр. Румынии на участке км 0,0 – 34,0 где, после 30 лет эксплуатации имеет уровень загрузки менее 25%.

В случае занижения перспективной интенсивности движения заниженной окажется и категория дороги. В результате этого, автомобильная дорога за короткий промежуток времени, который будет меньше срока службы, окажется перегружена движением, что потребует преждевременной ее реконструкции движения. К примеру, автомобильная дорога Кишинэу – Бендер – Тирасполь, на участке км 16 – 35 уровень загрузки дороги превышает ее пропускную способность и на отдельных участках в часы- пик возникают заторы, что отрицательно влияет на эффективности перевозок и безопасности движения.

В целом пропускная способность сети национальных автомобильных дорог проходящие по территории АТО Гагаузия имеет большие резервы (Приложение 4.3) и при существующей тенденции роста интенсивности движения, в ближайшие десять лет не возникнут проблемы загрузки дорог. Исключением является МЗ Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – гр. Румынии на участке Комрат – Чимишлия с большой долей грузовых автомобилей.

**Таблица 28: Интенсивность и состав движения на главных дорогах АТО Гагаузия**

Название Дороги	Расположение пункта учета движения	Состав транспортного потока										Среднегодовая суточная интенсивность
		Велосипеды, мотоциклы	Легковые автомобили	Микроавтобусы	2-х осные грузовые автомобили	3-х – 4-х осные груз.автомобили	Груз.автомоб. с прицепом	Груз. Автом.с полуприцепами	Автобусы	Тракторы и специальные автомобили	Гужевого транспорт	
МЗ	102,10	49	1312	418	411	400	332	240	201	35	18	3416
МЗ	138,30	4	1602	521	334	453	218	587	166	21	0	3906
МЗ	140,40	7	1457	286	107	156	66	168	6	3	5	2261
МЗ	164,40	10	718	135	135	474	60	324	18	55	21	1950
R28	6,4	10	2481	435	222	220	67	203	15	6	6	3665
R29	29,8	10	1632	387	118	0	21	37	1	9	3	2218
R32	47	11	2331	739	396	232	86	220	23	84	3	4125
МЗ	98 (2006)	6	1513	581	277	82	95	204	109	23	7	2898
Состав на МЗ км 102,1, %		1,4	38,4	12,2	12,0	11,7	9,7	7,0	5,9	1,0	0,5	
Средний состав на главных дорогах Молдовы, %		0,4	67,6	14,1	7,0	3,5	1,2	5,0	0,8	0,4	0,1	

Источник: ГП ГААД 2017 г.

Расчетная перспективная интенсивность движения (авто/сутки), приведенная к расчетному грузовому автомобилю используется для расчета конструкции дорожных одежд, как при новом строительстве, так и капитальном ремонте, и реконструкции дороги. Капитальность конструкция дорожной одежды зависит от срока ее службы. Приведение к грузовому автомобилю производится при помощи специальных коэффициентов. В ближайшие пять лет на участке автомобильной дороги Комрат – Чумай (МЗ) могут возникать проблемы с несущей способностью (мнение эксперта). Разработанный в 2007г проект капитального ремонта был пересмотрен в сторону уменьшения несущей способности в целях удешевления строительных работ. В то же время доля тяжелых автомобилей в транспортном потоке значительно больше, чем средняя по республике. На незавершенном участке необходимо принять меры по повышению прочности дорожной одежды.

По интенсивности и состава транспортного потока, состоящего из автомобилей различных типов (грузовые, легковые, автобусы, специальные, и др.), определяют уровень загрузки дороги, его соответствие пропускной способности. Это позволяет разработать мероприятия для улучшения режима движения автомобилей. Пропускную способность определяют по специальные методики в зависимости от часовой интенсивности, приведенной к легковому автомобилю.

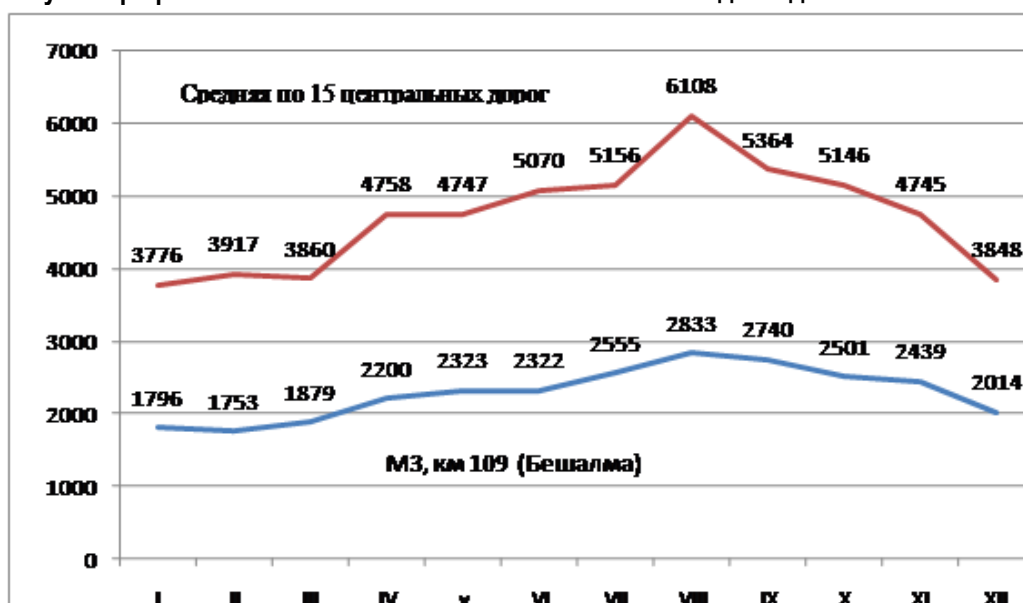
Интенсивность движения постоянно меняется в течение года, месяца, недели и суток. Учет вариации интенсивности во времени является важным для организации дорожного движения, а также для ограничения пропуска тяжеловесных автомобилей в неблагоприятном времени года на слабых участках.

Таблица 29: Распределение интенсивности по месяцам года на примере автомобильной дороге М3 Кишинэу – Комрат – Джурджулешть –гр. Румынии, км 109 (Бешалма), 2011г

Индекс дорги	месяц	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	В среднем в год
М3		1796	1753	1879	2200	2323	2322	2555	2833	2740	2501	2439	2014	2280
Средняя интенсивность на главных дорогах Молдовы		3776	3917	3860	4758	4747	5070	5156	6108	5364	5146	4745	3848	4707

Следует отметить, что средняя интенсивность на национальных дорогах Гагаузии ниже, чем средняя по республике, это наглядно показано на рисунке 6.

Рисунок/График 6: Изменение интенсивности в течении года по данным 2011г.



Динамика интенсивности в течении года на дорогах Гагаузии имеет тенденцию характерной остальной дорожной сети Республики Молдова.

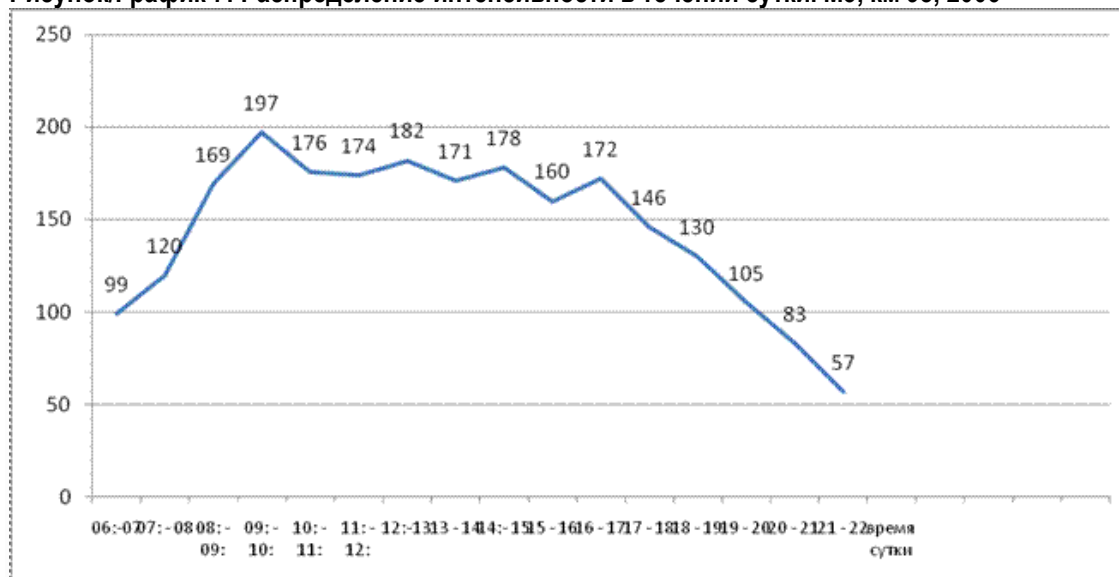
Таблица 30: Распределение средней дневной интенсивности в течении суток на дороге М3 Кишинэу – Комрат – Джурджулешть –гр. Румынии, км 98 (за г. Комрат) 2006г.

Часы	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье	Понедельник	Вторник	Среда	Среднее За 7 дней
	21.12.2006	22.12.2006	23.12.2006	24.12.2006	25.12.2006	26.12.2006	27.12.2006	
06:00 – 07:00	99	96	49	145	113	111	77	99
07:00 – 08:00	113	128	63	141	125	154	116	120
08:00 – 09:00	191	178	140	117	164	172	220	169
09:00 – 10:00	208	194	161	135	221	267	194	197
10:00 – 11:00	212	197	112	145	151	223	195	176
11:00 – 12:00	141	192	163	174	140	220	187	174
12:00 – 13:00	185	161	157	185	163	231	191	182
13:00 – 14:00	166	186	111	213	153	168	199	171
14:00 – 15:00	151	178	157	192	156	225	189	178
15:00 – 16:00	114	184	126	132	168	155	241	160
16:00 – 17:00	137	205	128	160	150	251	175	172
17:00 – 18:00	135	136	109	71	181	185	207	146
18:00 – 19:00	123	114	86	74	152	185	176	130
19:00 – 20:00	85	104	75	73	127	138	130	105
20:00 – 21:00	62	84	54	71	96	125	88	83

Часы	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье	Понедельник	Вторник	Среда	Среднее За 7 дней
	21.12.2006	22.12.2006	23.12.2006	24.12.2006	25.12.2006	26.12.2016	27.12.2006	
21:00 – 22:00	42	50	28	36	78	102	64	57
<b>Всего 06:00-22:00</b>	<b>2164</b>	<b>2387</b>	<b>1719</b>	<b>2064</b>	<b>2338</b>	<b>2912</b>	<b>2649</b>	<b>2319</b>

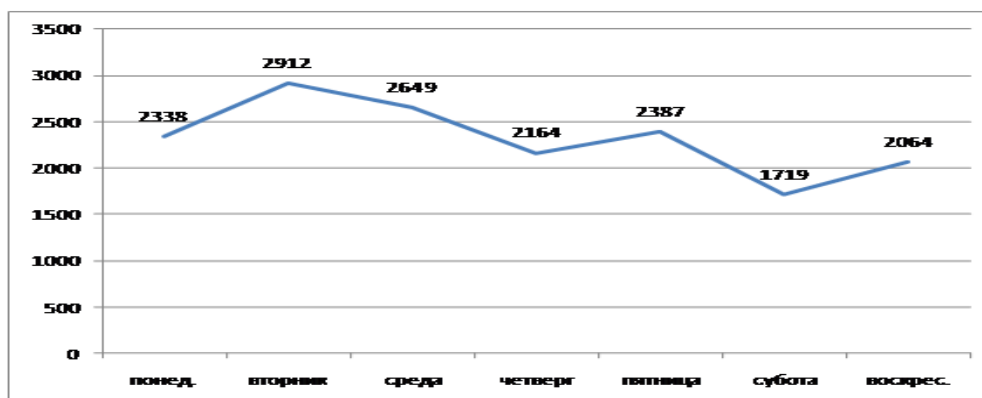
Источник: По данным ГПГААД

**Рисунок/График 7: Распределение интенсивности в течении суток. МЗ, км 98, 2006**



Наличие информации о распределении интенсивности в течении суток позволяет определить часы-пик и применять меры по улучшению организации дорожного движения.

**Рисунок/График 8: Динамика изменения интенсивности в течении недели. МЗ км 98 (декабрь 2006)**

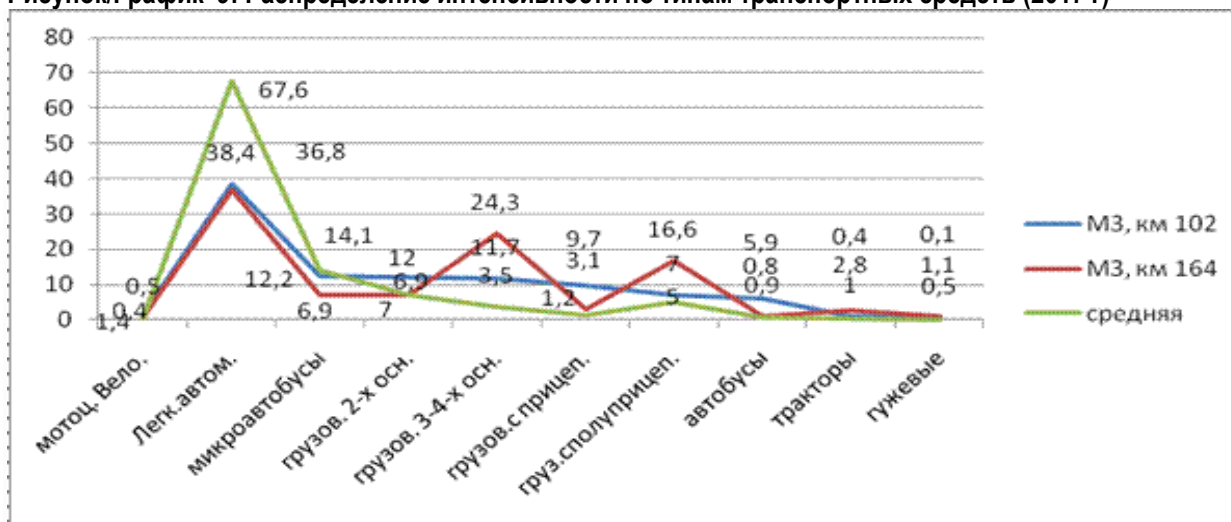


Источник: По данным ГПГААД

Характер изменения интенсивности в течении месяца и недели может меняться в зависимости от характера сельскохозяйственных работ. Поэтому в каждом регионе могут быть свои специфические вариации интенсивности и состава движения, в особенности на региональных и местных дорогах. К примеру, в Северных районах – во время уборки свеклы, в Гагаузии – в период уборки винограда. Учет интенсивности и состава движения в этих периодах приобретает особое значение для сохранения автомобильных дорог.

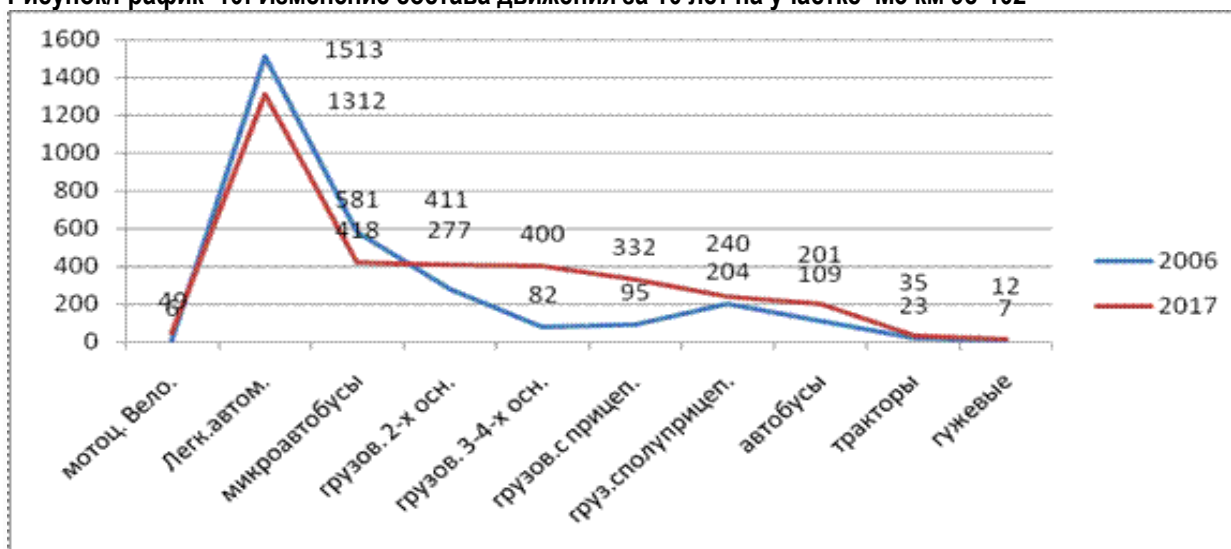
Неравномерность транспортных потоков во времени имеет большое значение при организации дорожного движения. Так называемый час пик является условным обозначением времени, в течение которого интенсивность, измеренная по малым отрезкам времени, превышает среднюю интенсивность периода наиболее оживленного движения. Очень важным показателем интенсивности является состав транспортного потока.

**Рисунок/График 9: Распределение интенсивности по типам транспортных средств (2017 г)**



Источник: По данным ГП ГААД

**Рисунок/График 10: Изменение состава движения за 10 лет на участке МЗ км 98-102**



Источник: По данным ГП ГААД

Интенсивность движения в 2006 составляла (МЗ, км 98-102) 2898 авто/сутки, в т.ч. 767 (26%) грузовые, а в 2017 интенсивность составила 3416 авто/сутки, в т.ч. 1584 (46%) грузовые. Если рост общей интенсивности составила 18%, то рост интенсивности грузового транспорта составила 207%. Это объясняется сдачей в эксплуатацию в 2009 г. нефтяного терминала на реке Дунай вблизи с. Джурджулешть. В настоящее время терминал продолжает развиваться. За последние годы сданы в эксплуатацию зерновой терминал, терминал для растительных масел, контейнерный терминал и терминал общих грузов. С завершением реконструкции автомобильной дороги МЗ Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – гр. Румынии следует ожидать дальнейший рост интенсивности и в особенности грузового транспорта

В Республике Молдова проводится периодический учет интенсивности движения. В основном это делается на скоростных и республиканских дорогах. На определенном этапе (2000 – 2014г.) проводился автоматический учет на главных магистралях. В настоящее время учет движения проводится визуально. При этом используются около 40 видеокамер, установленных на главных национальных дорогах.

К сожалению, на региональных и местных автомобильных дорогах учет интенсивности проводится только при проектировании работ по их капитальному ремонту и реконструкции. Для более эффективного планирования затрат по ремонту и содержанию дорог и организации дорожного движения по ним, администраторам сетей региональных и местных дорог следует наладить проведение периодического учета интенсивности дорожного движения.

За последние 20 лет в Молдове, при разработке различных программ и стратегий в дорожной отрасли проводились работы по учету и прогнозу интенсивности движения на национальных (скоростных и республиканских) дорогах.

В 2000г. Английская компания "Roughton International" и Финская – "Finn Road", на основе проводимых обследований интенсивности движения и состояния дорожной сети разработали предложения по внедрению современной системы (Pavement Management System) по планированию работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог.

В 2007г. Испанская компания GETINSA S.A" проводила обследование национальных и части местных дорог для разработки проекта Стратегии Наземного транспорта на 2008 – 2017г.

В 2012г. немецкая компания "Kocks Consult GmbH" проводила обследование национальных дорог для разработки проекта Стратегии Транспорта и Логистики на 2013 – 2022г. Это является наиболее объемным обследованием сети, где особое внимание уделено оценки интенсивности движения на национальных дорогах и ее прогнозированию до 2022 и 2032г.

В Стратегии Транспорта и Логистики на 2013 – 2022г (Постановление Правительства 827 от 28.10.2013г) приведены прогнозы интенсивности движения для всех видов транспорта. Были использованы исторические данные эволюции, существующие торговые отношения, а также и общий прогноз экономического роста. Общие выводы показывают, что переход от железнодорожного транспорта к легковым автомобилям и автобусам (для пассажиров) и грузовым автомобилям (для грузов) и в дальнейшем будет продолжаться. В случае если реформы в железнодорожном секторе будут внедрены, абсолютный объем грузоперевозок в тоннах останется стабильным, но процентная доля железной дороги продолжит снижаться.

Прогнозируемые значения интенсивности движения по сети автомобильных дорог Республики Молдова к 2022 году представлены в Приложении 4.3. Цвета указывают на необходимость увеличения пропускной способности дорог. Участки автомобильных дорог, отмеченные красным, должны быть уширены или нуждаются в других работах по улучшению для удовлетворения перспективной интенсивности движения.

Данные об интенсивности движения на региональных и местных автомобильных дорогах в настоящее время отсутствуют.

Наибольшая интенсивность на местных автомобильных дорогах отмечается на въездах в мун. Комрат и г. Вулканешты. До 2021 г планируется строительство объездных дороге мун. Комрат со строительством трех новых пересечении в разных уровнях, предусматривается также строительство объездной дороги г. Вулканешты. После завершения строительства произойдет реорганизация движения транспорта на въездах и вокруг этих городов. Поскольку большинство въездов являются продолжением республиканских дорог, то и интенсивность по ним аналогична.

**Таблица 31: Интенсивность движения на подъездных дорогах к мун. Комрат**

Наименование дороги	Длина, км	Связная национальная дорога	Среднесуточная годовая интенсивность, авт/сут, 2017г	Прогноз на 2021 год (авт/сут)
L622 R28– подъезд к станции Комрат	2,2	R28	До 500	До 500
L 623 R28 – подъезд к мун. Комрат	5,8	R28	4200	5150
L 623.1 R23 – подъезд к мун. Комрат	1,7	R23	1200	1370
L 623.2 R29 – подъезд к мун. Комрат	2,45	R29	2200	2720
L 623.3 R35 – подъезд к мун. Комрат	3,7	R25	1750	2520

До сдачи в эксплуатации объездных дорог мун. Комрат и г. Вулканешты, весь транзитный транспорт по направлению Чимишлия – Вулканешты будет проезжать по местным дорогам L 623 R28 – подъезд к мун. Комрат, L634 M3 – Вулканешты – R32.1. и L637.1 Вулканешты – M3. Учет интенсивности и состава движения на подъездных дорогах к мун. Комрат и г. Вулканешты имеет важное значение для организации дорожного движения. На остальных местных дорогах интенсивность движения не превышает 500 авто/сутки.

На региональных дорогах интенсивность составляет до 1000 авт/сут. На втором этапе проекта, совместно со специалистами АО «Друмурь - Комрат», будет проводиться оценка и прогноз интенсивности на выбранных для реабилитации коридорах, в которых будут включены большинство региональных дорог. Автомобильные дороги, расположенные на территории Гагаузии, имеют меньшую интенсивность, и их пропускная способность обеспечит, в основном требования движения в ближайшие 10 лет.

**Таблица 32: Интенсивность движения (авто/сутки) на главных дорогах Гагаузии за 2016 и 2017г.**

Название дороги	Длина, км	Средняя интенсивность движения, авт/сут		% Роста
		2016	2017	
М3 Кишинэу – Комрат - Джурджулешть	34	2412	2493	3,4
	137	2185	2261	3,4
R29 Комрат – Чадыр-Лунга – гр.Украины	5	2061	2218	7,6
R28 М3 – подъезд к мун. Комрат	6,4	3665	4194	7,6

Источник: По данным ГП ГААД

**Прогноз интенсивности движения на главных дорогах региона:**

За основу<sup>9</sup> прогнозирования интенсивности движения взяты результаты прогноза, проводимые компанией «Kocks Consult GmbH» при разработке проекта Стратегии Транспорта и Логистики на 2013 -2022г., как наиболее близкие к результатам, проводимым в последующие годы измерения интенсивности (Таблица 33)

**Таблица 33: Процент годового роста интенсивности движения**

Период		Пассажирский и легкий транспорт			Тяжелые транспорт		
		низкий	средний	высокий	низкий	средний	высокий
2010	2016	4,4	5,5	6,6	4	5,1	6,1
2016	2020	4,5	5,7	6,8	4,2	5,2	6,2
2020	2025	3,4	4,2	5,1	3,1	3,8	4,6
2025	2033	2,6	3,3	4	2,4	3	3,6

Источник: по данным Kocks Consult GmbH (2012г.)

Принятый ежегодный процент роста интенсивности для различных типов автомобилей в разные периоды приведены в Таблице 34.

**Таблица 34: Принятый процент роста интенсивности движения на дорогах Гагаузии**

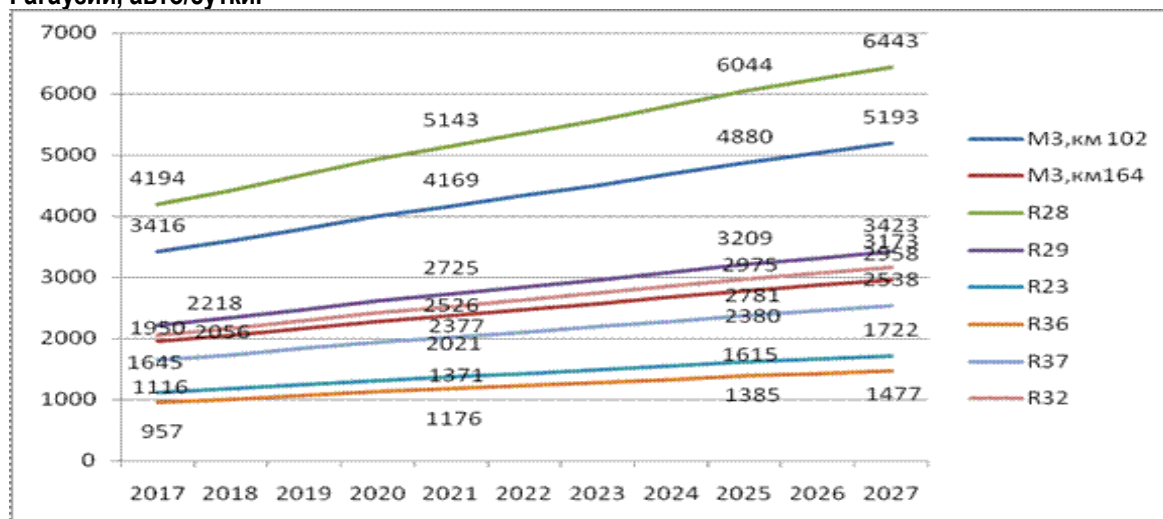
Тип автомобиля	Процент роста интенсивности на период 2018 - 2020	Процент роста интенсивности на период 2021 - 2025	Процент роста интенсивности на период 2026- 2027
Мотоциклы, велосипеды	5,7	4,2	3,3
Легковые автомобили	5,7	4,2	3,3
Микроавтобусы	5,7	4,2	3,3
Грузовые 2-х осные	5,2	3,8	3
Грузовые 3-х - 4-х осные	5,2	3,8	3
Грузовые с прицепом	5,2	3,8	3
Грузовые с полуприцепом	5,2	3,8	3
Автобусы	5,2	3,8	3
Тракторы	5,7	4,2	3,3
Гужевого транспорт	5,7	4,2	3,3

Источник: по данным Kocks Consult GmbH (2012г.)

<sup>9</sup> При прогнозе интенсивности движения учитывались все проводимые ранее обследования: Finn Road – Roughton International "Moldova Pavement Management System" - 2000г.; GETINSA S.A.(Испания) - "Support to the preparation of a transport sector strategy for Moldova" 2007; Kocks Consult GmbH (Германия) - "Support to the Government of Moldova for the Preparation of a Transport and Logistics Strategy" -2012г.) .

На основе имеющейся информации о интенсивности и составе движения на дорогах Гагаузии, используя прогноз роста интенсивности по типам автомобилей осуществленным немецкой Компанией Kocks Consult GmbH в 2012г. был осуществлен прогноз интенсивности движения на скоростной дороге М3 (Кишинэу – Комрат – Джурджулешть –гр. Румынии), на участках км 102 и км 164 и на республиканских дорогах R23 (Басарабьяска – Комрат), R28 (М3 – Комрат, R Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной), R32 (М3–Вулканешты–Кагул–Тараклия), R36 (Басарабьяска – Чадыр-Лунга – R29) и R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия – R32).

**Рисунок/График 11: Прогноз роста общей интенсивности движения на национальных дорогах в пределах Гагаузии, авто/сутки.**



Перспективная интенсивность движения до 2027г. на национальных автомобильных дорогах оценивается от 1500 до 6500 авто/сутки. Наибольшая интенсивность отмечается на дороге R28 М3 – Комрат, которая является продолжением скоростной дороги М3 и воспринимает весь транспорт по направлению Чимишлия – Комрат. Следует отметить, что после сдачи в эксплуатации объездной дороги мун. Комрат произойдет перераспределение транспортных потоков и интенсивность по этой дороге уменьшится значительно. Для прогноза интенсивности на дорогах зоне мун. Комрат после 2021 г. необходимо проводить дополнительные исследования.

Для оценки соответствия категории дороги интенсивности движения, транспортный поток приведен к расчетному легковому автомобилю. Приведение интенсивности к расчетной производится при помощи коэффициентов по NCM D.02.01:2015.

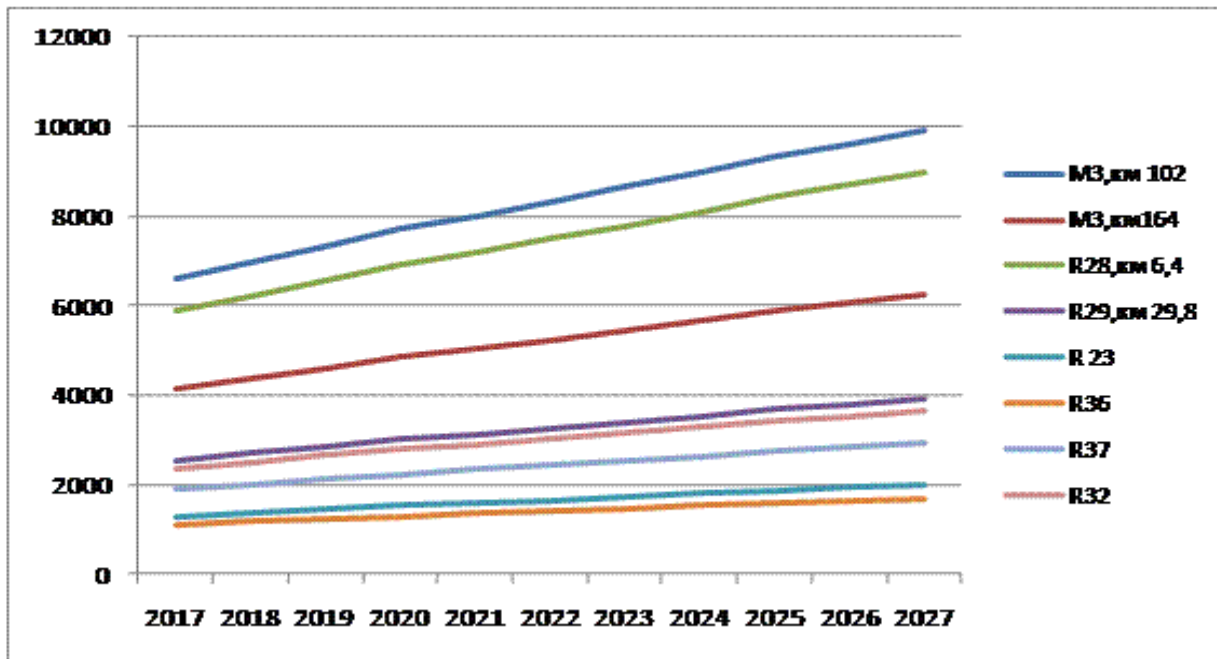
**Таблица 35. Коэффициенты интенсивности движения по NCM D.02.01:2015**

Тип автомобиля	Коэффициент приведения	Тип автомобиля	Коэффициент приведения
Мотоциклы, велосипеды	0,5	грузовые с прицепом	3,5
Легковые автомобили	1	грузовые с полуприцепом	3,5
Микроавтобусы	1	автобусы	2,5
Грузовые 2-х-осные	2,5	тракторы	2
Грузовые 3- 4-х-осные	3	гужевой транспорт	1,5

Детальный прогноз интенсивности приведен в приложении 4.3

Согласно NCM D.02.01:2015, при приведенной интенсивности более 8000 авто/сутки, необходимо провести уширение проезжей части с переводом дороги в категорию I b, а при интенсивности более 3500 авто/сутки дорогу необходимо перевести во вторую категорию. Строительство объездов населенных пунктов будет способствовать увеличению пропускной способности, однако в 10 - летней перспективе необходимо будет рассматривать вопрос уширения проезжей части на участке Комрат - Чимишлия.

**Рисунок/График 12. Прогноз роста интенсивности, приведенной к расчетному автомобилю**



Прогнозы показывают, что после 2025г. интенсивность автомобильных дорог R 29 Комрат – Чадыр-Лунга – гр. Украины будут соответствовать переходу от третьей на вторую техническую категорию.

Анализ интенсивности и состава движения на национальных дорогах в пределах АТО Гагаузия позволяет сделать следующие выводы:

- рост интенсивности движения в пределах Гагаузии происходит аналогично остальной территории республики и составляет 4-5% в год;
- распределение интенсивности движения по месяцам года на территории Гагаузии имеет аналогичные тенденции, как и на остальной территории Республики;
- состав транспортного потока сети республиканских дорог, в пределах Гагаузии является аналогичным республиканской сетью;
- доля тяжелых грузовых автомобилей в транспортном потоке на скоростной автомобильной дороге М3 Кишинэу – Комрат – Джурджулешть - гр. Румынии, значительно превышает ее среднее значение по республике, что в дальнейшем окажет отрицательное влияние на несущую способность дорожной одежды.
- Необходимо усилить контроль нагрузки на ось и общего веса автомобилей на данной дороге;
- необходимо ввести учет интенсивности движения на региональных и местных автомобильных дорогах;
- наибольшая интенсивность движения на местных дорогах отмечается на подъездах к мун. Комрат и г. Вулканешты. Для наиболее эффективной организации дорожного движения необходимо ввести учет интенсивности и состава движения;
- прогноз интенсивности движения, приведенной к легковому автомобилю показывает необходимость уширения проезжей части автомобильных дорог М3 на участке Комрат – Чимишлия, R32 – на участке Вулканешты – Кагул и R 29 Комрат – Чадыр-Лунга – гр. Украины в последующие 10 лет.
- Необходимо внедрять технический учет местных автомобильных дорог, в том числе учет интенсивности и состава движения.

## 2.5 ФИНАНСИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ

### 2.5.1 Национальный уровень

В соответствии с оценками Стратегий Транспорта и Логистики на 2013-2022 РМ, необходимый объем капитальных инвестиций для реабилитации и ремонта местных автомобильных дорог страны составляет около €1,7 млрд. Согласно принятой стратегии, в 2013-2022 во всей республике были приоритизированы и планируется внедрение инвестиционных проектов для улучшения дорожной инфраструктуры на общую сумму в более €900 млн., из которых около €315 млн. уже на первом этапе (2014-2017 годы).

Согласно докладам о проделанной работе по реабилитации национальных и местных дорог общего пользования, в 2015 году было восстановлено 1100 из 700 км запланированных местных дорог, что превысило изначальную цель, и 891 из 900 км запланированных национальных дорог общего пользования.

Согласно Национальной Стратегии Транспорта и Логистики, для того чтобы улучшить качество дорожной инфраструктуры в разумные сроки, сценарии ежегодных инвестиции в отрасль должны составлять примерно 2,9 % от ВВП. Исходя из рекомендаций, Республика Молдова должна ежегодно выделять около 3,2 млрд. MDL для модернизации отрасли (1,0 тыс. MDL ежегодно в расчете на одного жителя).

В настоящее время, из-за низких инвестиционных возможностей местных органов власти, большая часть финансирования развития отрасли продолжает осуществляться за счет национальных и международных источников: Национальный Дорожный Фонд, Национальный Фонд Регионального Развития, проекты ЕБРР, ЕС, ЕИБ, Всемирный Банк, Правительство США, и др.

**Таблица 36: Объем грантов, предоставленных для Ремонта и содержания дорожной инфраструктуры из основных источников, млн MDL**

Источники финансирования	2013	2014	2015	2016	2017	Итого
Национальный Дорожный Фонд	1 219	1 322	1 063	1 015	1 448	6 067
Национальный Фонд Регионального Развития	100	122	101	75	435*	832
NIF	0.0	289	0	0.0	0.0	289
ЕИБ	0.0	8	0	0	0	8
МСС	1 602**	0	0	0	0	1 602
<b>Итого</b>	<b>2 921</b>	<b>1 740</b>	<b>1 164</b>	<b>1 090</b>	<b>1 883</b>	<b>8 797</b>

Источник: расчеты экспертов, на основе данных предоставленных донорскими организациями

\* Финансирование на период 2017-2020 годов

\*\* Проект по реабилитации дороги М2 Сэрэтьень-Сорока, осуществлен в период 2012-2015 годов, "Millennium Challenge Corporation"

По данным Государственной канцелярии Правительства Республики Молдова, ежегодная международная финансовая помощь (включая гранты и кредиты) в области дорожной инфраструктуры на 2010-2017 гг. составляет в среднем приблизительно €147,4 млн. в год.

В контексте внешнего кредитования развития отрасли дорожной инфраструктуры, основными донорами являются ЕБРР, ЕИБ, МСС, Всемирный банк и ЕС. В частности, следует упомянуть следующие крупнейшие проекты ЕБРР/ЕИБ общей стоимостью свыше €680 млн.

**Таблица 37: Финансирование развития отрасли 2010–2017 (гранты и кредиты) по регионам развития, млн EUR**

	Детали	Кредит ЕБРР	Кредит ЕИБ	Грант NIF	Грант МСС	Кредит ВБ (IDA)	Итого	Период осуществление
1	Реабилитация дорожных секторов в Северном, Центральном и Южном регионах	75	75	31,2	0	0	181,2	2010-2015; расширен: 2016-2017;
2	Проект по реабилитации дороги М2 Сэрэтьень-Сорока, в Северном регионе	0	0	0	100,1	0	100,1	2012-2015 годов;

	Детали	Кредит ЕБРР	Кредит ЕИБ	Грант NIF	Грант MCC	Кредит ВБ (IDA)	Итого	Период осуществление
3	Реабилитация около 213 км национальных дорог;	150	150	15,5	0	0	315,5	2014-2017;
4	Реабилитация 6-ти улиц из мун. Кишинева;	13,3	10,3	1,4	0	0	25	2012-2016; расширен: 2017;
5	Улучшение местных дорог в Центральном, Северном и Южном регионах;	0	0	0	0	68	68	Начиная с 2016;
<b>Итого</b>							<b>689,8</b>	

Источник: расчеты экспертов, на основе данных предоставленных донорскими организациями и фондами (НДФ, НФРР, ЕБРР, ЕИБ, EU's Neighbourhood Investment Facility (NIF), Всемирный Банк, International Development Association (IDA), Millennium Challenge Corporation (MCC))

Следует отметить, что национальные и международные доноры предпочитали уделять больше внимания наиболее отсталым городам и селам с точки зрения развития дорожной инфраструктуры.

**Таблица 38: Прогноз накопления и нераспределенные в дорожном фонде на период 2013-2018 годов, тыс. MDL**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Накопление в Дорожном Фонде от 80% от акциза на бензин и дизельное топливо	897,995	1,024,222	1,128,963	1,353,499	1,669,431	1,951,203
Фактические ассигнования из Дорожного Фонда от акциза на бензин и дизельное топливо согласно Закона о государственном бюджете	897,995	1,024,222	649,859	531,079	921,109	857,066
Доля акцизов на нефтепродукты	80%	80%	46.05%	31.39%	44.14%	35.14%
Нераспределенные суммы в ДФ в течение периода: 2015-2018 г.			479,104	822,420	748,322	1,094,138

Источник: Рост накоплений от акцизов в 2018 г принят 17% как средний рост за период 2013 -2017г

**Рисунок/График 13:**



Согласно закону № 720 о Дорожном Фонде - "Источниками образования фонда являются: а) не менее 50 процентов в 2010 году, 65 процентов – в 2011 году, 80 процентов – в 2012 году и в последующие годы от общего объема акцизов на подакцизные нефтепродукты, за исключением сжиженного газа".

Начиная с 2015 года, закон о государственном бюджете утверждается с отступлениями от положений пункта а) части (1) статьи 2, Закона о дорожном фонде № 720/1996, и отчисления в дорожный фонд от общего объема акцизов на нефтепродукты (за исключением сжиженного газа) сократилась от 80% согласно закону, до: 46,05% - 2015 г, 31,39% - 2016 г, 44,14% - 2017 г, 35,14% - 2018 г. Тем самым снизив ежегодные ассигнования для ремонта и реабилитаций дорог в среднем на 793 млн леев в год начиная с 2015 г.

**Таблица 39: Прогноз накопления и нераспределенные в дорожном фонде на период 2013-2022 годов, млн MDL**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Фактические накопления согласно Закона о ДФ	1,219	1,322	1,543	1,837	2,196	2,494	0	0	0	0
Фактические выделения в ДФ	1,219	1,322	1,063	1,015	1,448	1,330	0	0	0	0
Прогноз Стратегии Транспорта и Логистики 2013-2022	1,245	1,346	1,500	1,650	1,815	1,995	2,195	2,415	2,655	2,920
Прогноз MTID	1,245	1,346	1,575	1,833	2,079	2,374	2,732	3,121	3,585	4,140

Источник: расчеты экспертов на основе официальных данных

**График/График 14:**



С достаточной вероятностью можно утверждать, что накопления в дорожном фонде превышают прогнозы, установленные в Стратегии Транспорта и Логистики 2013-2022, и прогнозы, сделанными Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры (MTID), которая и была принята в дальнейших расчетах.

Эти расчеты также показывают, что действующие нормативные акты, включая Закон о дорожном фонде, который предусматривает устойчивый механизм накопления средств для сектора дорожной инфраструктуры, являются эффективными, а прогнозы по накоплению средств в Дорожном фонде могут служить в качестве будущих гарантий для финансирования дорожного сектора иностранными донорами.

### 2.5.2 Местный и региональный уровень

На протяжении последних 5 лет (2013-2017 гг.), общий объем капитальных вложений в отрасль дорожной инфраструктуры региона составил 50,4 млн. MDL или ~10,1 млн. MDL в год.

Исходя из нового способа расчета разбивки местных бюджетов I уровня (50% от налога за пользование автомобильными дорогами) в соответствии с долей населения, установленной с 2017 года всего по Гагаузии 17млн лей, для ремонта и содержания коммунальных дорог и улиц. В то же время был установлен новый метод выделения средств из Дорожного Фонда для местных бюджетов II уровня. местный бюджет получил 14 млн леев для ремонта и содержания местных автомобильных дорог.

В соответствии с долей ассигнований, указанных в приведенной ниже таблице, национальные дороги реабилитируются полностью от внешних источников, местные дороги реабилитируются из бюджета АТО Гагаузия, которые выделяются из государственного бюджета (50% от дорожного налога), и коммунальные дороги и улицы реабилитируются из местного бюджета I уровня.

**Таблица 40: Источники инвестиций развития отрасли дорожной инфраструктуры в АТО Гагаузия, 2013-2017**

	Итого,	Гос.Бюджет, Нац. Дорожный Фонд	Бюджет АТО Гагаузия	Местные бюджеты,	Донорская помощь
	%	%	%	%	%
<b>Период 2013-2017 гг.</b>					
Национальные дороги	100%	0	0	0	100
Местные дороги	100%	33,88	66,12	0	0
Коммунальные дороги и улицы	100%	0	0	100	0

Источник: Исполнительный Комитет АТО Гагаузия

В расчете на одного жителя, неравенство в финансировании по районам за последние 5 лет было очень высоким: от 525 MDL на 1 человека в районе Вулканешты до 270 MDL на одного человека в районе Чадыр-Лунга. Из 50,4 млн. MDL капитальных вложений за последние 5 лет в развития отрасли дорожной инфраструктуры, около 21,2 млн. были освоены Комратским районом, что составляет 42,1% от общего объема инвестиций и около 25% в Вулканештский район. Соответственно, наименьшее количество инвестиций было направлено в Чадыр-Лунгский район (33,1% от общего числа).

**Таблица 41: Капитальные инвестиции развития отрасли региона по районам (2013-2017)**

	АТО Гагаузия	Комратский район	Вулканештский район	Чадыр-Лунгский район
Дорожная инфраструктура, млн. MDL	50,4	21,2	12,5	16,6
	100,0%	42,1%	24,9%	33,1%
<b>Итого инвестиций в расчете на одного жителя, MDL</b>	<b>330,8</b>	<b>319,7</b>	<b>525</b>	<b>270</b>

Источник: Исполнительный Комитет АТО Гагаузия, расчеты экспертов

Согласно нижеуказанным данным, приведенным в таблице, можно отметить, что наиболее значительные средства (гранты на развитие отрасли) выделенными НФРР были в Центральный регион развития, которые сделали важный акцент на развитии дорожной инфраструктуры. В то же время нужно отметить, что это финансирование включает в себя реабилитацию дорог к местным туристическим достопримечательностям и создание благоприятного климата и инфраструктуры для развития предпринимательства за последние 5 лет во все регионы страны.

**Таблица 42: Выделенные гранты на развитие отрасли в региональном разрезе по основным донорам 2013-2017, млн MDL**

Регионы развития	Национальный Дорожный Фонд	Национальный Фонд Регионального Развития	Кредит ЕБРР/ЕИБ, Грант NIF	Итого
Центр	2,022.4	428.3	0	2,450.7
Кишинев	0	0	500	500.0
Север	2,022.4	107.3	0	2,129.7
Юг	1,991.2	194.0	0	2,185.2
АТО Гагаузия	31.2	15.7	0	46.9
Межрегиональные проекты	0.0	45.1	0	45.1
<b>Итого</b>	<b>6,067.2</b>	<b>790.4</b>	<b>500</b>	<b>7,357.6</b>

Источник: расчеты экспертов на основе данных предоставленных донорскими организациями

**Таблица 43: Нераспределенные денежные средства из ДФ для эквивалентных км в АТО Гагаузия 2017-2018, MDL**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Сценарий 1.</b> Доля и прогноз распределения, в соответствии с утвержденной годовой ставкой акциза на нефтепродукты (прогноз средней доли составил 39,18%), на 1 приведенный км дорог, тыс. MDL	118.0	108.6	136.7	152.6	171.1	192.7	217.8
<b>Сценарий 1.</b> Общая сумма ассигнований и прогноз, согласно утвержденной годовой ставкой акциза на нефтепродукты. (прогноз средней доли составил 39,18%), для общих приведенных км дорог, млн. MDL	14,164	14,257	17,944	20,034	22,466	25,298	28,596

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Сценарий 2.</b> Доля и прогноз распределения, в соответствии с 80% ставкой акциза на нефтепродукты, на 1 приведенный км дорог, тыс. MDL	179.0	203.6	231.7	263.7	300.9	344.4	395.1
<b>Сценарий 2.</b> Общая сумма ассигнований и прогноз (согласно 80% ставкой акциза на нефтепродукты) для общих приведенных км, млн. MDL	21,485	26,734	30,418	34,613	39,506	45,214	51,873
<b>Всего нераспределенных средств на 1 приведенный км дорог, тыс. MDL</b>	<b>61.0</b>	<b>95.0</b>	<b>95.0</b>	<b>111.1</b>	<b>129.8</b>	<b>151.7</b>	<b>177.3</b>
<b>Всего нераспределённых средств на все приведенные км дорог, млн. MDL</b>	<b>7,322</b>	<b>12,477</b>	<b>12,474</b>	<b>14,579</b>	<b>17,040</b>	<b>19,915</b>	<b>23,277</b>

Источник: Доля накоплений от акцизов в 2019-2023 г принята 39,18% как средняя доля за период 2017 -2018г

В связи с отступлениями от положений пункта а) части (1) статьи 2, Закона о дорожном фонде № 720/1996, о нераспределённых отчислениях в дорожном фонде в размере 80% от общего объема акцизов на нефтепродукты за 2017 – 2018 гг. привело к сокращению отчислений для АТО Гагаузия в среднем в 9,9 млн леев в год.

Рисунок/График 15:



Источник: расчеты экспертов

Из этих отчислений АТО Гагаузия, должна была дополучить за период 2017-2018 исходя из количества эквивалентных километров дополнительно примерно - 19,8 млн лей, и именно: 7,3 млн – за 2017 и 12,5 млн – за 2018 гг.

Если накопления в дорожном фонде будут соответствовать финансовым основам создания и функционирования дорожного фонда, а именно будут соблюдаться доля накоплений в источники образования фонда, изложенные в законе дорожного фонда, и не будут отступлений от закона, как это происходит с 2015 года, тогда местные органы власти на обоих уровнях смогут спланировать будущие потоки средств для ремонта и восстановления дорог.

Рисунок/График 16:



В итоге, исходя из прогнозов накопления дорожного фонда, можно будет создать региональные государственно-частные партнерства для привлечения финансирования от иностранных доноров в целях развития сектора дорожной инфраструктуры.

## 2.6 СОЦИАЛЬНЫЕ И ГЕНДЕРНЫЕ АСПЕКТЫ

В этом разделе представлены в общих чертах гендерные аспекты в области транспорта, а также в проектах, связанных с этой областью. Относительно недавно страны мира стали уделять внимание решению гендерных аспектов в области транспорта. Так же и для Республики Молдова постоянное и систематическое продвижение принципа равных возможностей и гендерных аспектов стало приоритетом лишь в последнее время. Национальная правовая основа обеспечивает равенство между женщинами и мужчинами и не содержит дискриминационных положений. Однако, с точки зрения участия в экономической и социальной жизни, на практике часто существуют неравенства.

Как описано в документе Всемирного банка «Набор инструментов, предназначенных для обеспечения адекватности проектов по дорожной инфраструктуре с учетом гендерных аспектов», например, поездки мужчин часто сосредоточены на рабочих вопросах, поэтому они склонны оценивать скорость, надежность и безопасность дорожного движения. С другой стороны, женщины, как правило, более активно участвуют в внеурочных мероприятиях вне часов пик, перемещаясь в разные места, используя более одного вида транспорта. Это указывает на то, что в одной поездке они, как правило, участвуют в мероприятиях с множеством целей и направлений, таких как магазины, рынки, школы, медицинские центры и уход за детьми. Поэтому, в отличие от мужчин, в их выборе путешествия они придают большую ценность гибкости, чем экономии времени. Таким образом, женщинам нужны недорогие, безопасные, простые и гибкие услуги с большим количеством вариантов маршрута для удовлетворения их потребностей.

Неравные возможности в транспортном секторе обусловлены различными факторами, которые связаны с негативными предрассудками и стереотипами, ролью в семье и обществе, отсутствием возможностей для городской и сельской деятельности и т. д. следующим образом:

- Роль женщин в деятельности домашних хозяйств важнее: женщины занимаются не только домашними делами, детьми, престарелыми и больными родственниками, но также участвуют в других мероприятиях;
- Некоторые из ограничений, с которыми сталкиваются молдавские женщины в экономике, определяются культурными традициями и предрассудками;
- Владение или использование автомобилей / владение водительских прав: без учета того, действительно ли женщины, имеющие водительские права, владеют автомобилем, число женщин за рулем ниже, чем у мужчин (см. Таблицу 44 ниже). Поэтому можно предположить, что для женщин общественный транспорт более важен, чем для мужчин;

- Неравное участие в процессе принятия решений (см. Рисунок 17).

Таблица 44: Количество водителей-женщин и мужчин по категории водительских прав, июль 2017 г.

Важнейшие категории водителей транспортных средств	Тип дорожно-транспортного средства	Гендер		Общее количество водителей
		Мужской	Женский	
В	Автомобили	297,609	200,576	498,185
В, С	Легковые и грузовые автомобили	120,220	1,866	122,086
А, В, С	Мотоциклы, легковые и грузовые автомобили	73,790	662	74,452
А, В	Мотоциклы и легковые автомобили	64,001	9,322	73,323
		<b>555,620</b>	<b>212,426</b>	<b>768,046</b>

Источник: Центр государственных информационных ресурсов «Registru»

Рисунок/График 17:



Источник: Национальное Бюро Статистики на 2015 г.

Учитывая тот факт, что транспортный сектор является одним из движущих сил экономического роста, можно выделить несколько основных причин поддержки дорожной инфраструктуры, учитывающей гендерные проблемы:

- Улучшение дорожных условий для повышения мобильности, доступности базовых услуг (клиники и больницы, рынки, школы, рабочие места и т. д.) и безопасности (таких как предотвращение аварий и наводнений) и т. д.;
- Равные возможности участия в структурах принятия решений, в том числе в секторе дорожной инфраструктуры;
- Наличие пешеходных зон и полос для других видов транспорта, прилегающих к моторизованным транспортным средствам, позволит женщинам выполнять несколько мероприятий для удовлетворения потребностей на гендерной основе;
- Ликвидация стереотипов и методов сдерживания в отношении женщин;
- Содействие равному участию женщин и мужчин на рынке труда и основных услуг;
- Продвижение и расширение участия женщин в разработке политики, принятии решений, планировании, реализации, управлении и поддержке в секторе дорожной инфраструктуры.

Те, кто больше всего выиграют от развития дорожной инфраструктуры, являются все население. Уязвимые группы, такие как бедные женщины с детьми, пожилые женщины в сельских районах часто сталкиваются с барьерами с транспортом. Повреждённые дороги влияют на мобильность граждан, особенно женщин с детьми и пожилых женщин / мужчин, ограничивающих доступ к медицинским услугам.

Инвестиции в дорожную инфраструктуру часто рассматриваются как один из наиболее эффективных инструментов борьбы с бедностью. Доступ к инфраструктуре необходим для улучшения экономических возможностей и снижения

неравенства. Например, адекватные транспортные сети в развивающихся странах могут дать бедным более широкий доступ к школам, больницам и торговым центрам, что, в свою очередь, улучшит возможности образования, здравоохранения и предпринимательства, и укрепит экономический потенциал страны.

Инвестиции в дорожные инфраструктуры, которые разрабатываются с учетом гендерных аспектов, могут принести значительные выгоды не только женщинам с точки зрения расширения доступа к занятости, рынкам, образованию и медицинским услугам, но также к обязанностям по уходу и удовлетворению домашних хозяйств, которые большинство женщин проводят, в конечном счете, к благосостоянию сообщества в целом.

Экономическое равенство женщин полезно для бизнеса. Ясно, что женщины играют фундаментальную роль в построении и поддержании мировой экономики. Они являются мощным источником экономического роста и возможностей. Женщины вносят вклад не только в официальную экономику, но и через ценные и обычно неоплачиваемые задачи по уходу и домашнему хозяйству. Было доказано, что лучшие возможности в области образования, здравоохранения, занятости и политики ведут к улучшению благосостояния женщин, их общин и, в свою очередь, экономического и социального благосостояния страны.

Восстановление предлагаемых приоритетных дорог окажет благотворное влияние на жизнь людей, проживающих в деревнях вдоль маршрутов. Девочки смогут безопасно передвигаться по всему сообществу, защищая обувь от повреждений и грязи. Молодые люди с велосипедами и автомобилями больше не будут повреждены плохой дорогой, поэтому транспорт станет более устойчивым и экономичным.

## 2.7 Выводы (SWOT Анализ)

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Дорожная сеть АТО Гагаузия эффективно вписывается в национальную дорожную сеть и в сеть международных транспортных коридоров.</li> <li>▪ Удачное расположение Гагаузии на середине национальной транспортной оси М3 обеспечивает эффективную связь региона, как с Югом, так и с Центральной частью РМ (62% протяженности находится в отличном или хорошем состоянии).</li> <li>▪ Доступ ко всем населенным пунктам Гагаузии обеспечен автомобильными дорогами с твердым покрытием.</li> <li>▪ В регионе действуют два специализированных дорожно-эксплуатационных предприятий (с государственной и частной собственностью).</li> <li>▪ Относительно высокая территориальная концентрация населения (более 70% населения сосредоточено в населенных пунктах с населением более 5,000 человек, по сравнению с национальным средним показателем всего лишь 13%). В пяти крупнейших населенных пунктах сосредоточено более 50% населения региона (Комрат, Чадыр-Лунга, Вулканешты, Конгаз и Копчак).</li> <li>▪ Дорога R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – гр.Украины) включена в приоритетную сеть Республики Молдова.</li> <li>▪ Пропускная способность сети скоростных и республиканских дорог, расположенных на территорию АТО Гагаузия, обеспечивает требования движения на ближайшие 10 лет а региональных и местных на 20 лет.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Более 50% протяженности республиканских дорог, около 40% региональных дорог и 27% местных дорог находятся в плохом и очень плохом состоянии.</li> <li>▪ Около 30% протяженности скоростной трасы М3 продолжает находиться в плохом или очень плохом состоянии.</li> <li>▪ 28% местных дорог (43,7 км) не имеют твердого покрытия.</li> <li>▪ Низкая способность местных и региональных администраций для привлечения внебюджетных донорских средств.</li> <li>▪ Неудовлетворительная обеспечение с дорожными знаками, разметками; большинство пересечений и примыканий не благоустроены.</li> <li>▪ Большой проблемой автомобильных дорог является затрудненный водоотвод.</li> <li>▪ Автомобильные дороги R29 (Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной), R29.1 (R29 – граница с Украиной), R36 (Басарабьска – Чадыр-Лунга – R29), R37 (Чадыр-Лунга – Тараклия – R32) и R32 (М3 – Вулканешты – Кагул – Тараклия) вошли в стадию ускоренного разрушения. Это объясняется не проведением в последние 15 – 20 лет необходимых работ по капитальному и среднему ремонту. Проводились лишь работы по текущему (ямочному) ремонту и только на отдельных участках</li> <li>▪ Недостаточное финансирование работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог.</li> <li>▪ Неэффективное планирование распределения финансовых средств на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul>
Возможности	Риски
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Развитие региональных государственно-частных партнерств для привлечения финансирования улучшения и развития дорожной инфраструктуры.</li> <li>▪ Использование передовых современных технологий в процессе строительства, ремонта и эксплуатации дорожной инфраструктуры, что приведет к более эффективному использованию средств и повышению качества проводимых работ.</li> <li>▪ Увеличение способностей региональных и местных администраций для привлечения внебюджетного финансирования для развития отрасли.</li> <li>▪ Строительство объездных дорог для мун. Комрат, г. Вулканешты и сел Конгаз, Кирсово и Светлый.</li> <li>▪ Стимулирование развития частных региональных дорожно-эксплуатационных предприятий в регионе и увеличение качества проводимых работ (в результате большей конкуренции).</li> <li>▪ Выделение в дорожный фонд 80% от акцизов на бензин и дизтопливо в соответствии с положением соответствующего закона (720 от 01.02.1996).</li> <li>▪ Улучшение планирования распределения средств на ремонт и содержание автомобильных дорог.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Дефицит выделяемых ресурсов для ремонта и содержания дорожной инфраструктуры приведет к еще большому износу и деградации автомобильных дорог.</li> <li>▪ Ухудшение пропускной способности на некоторые участки, благодаря росту интенсивности дорожного движения (в среднем на 4-5% в год).</li> <li>▪ Возможные политические разногласия и кризисы на национальном и региональном уровнях, которые могут повлиять на объем и назначение внешнего финансирования.</li> <li>▪ Доля тяжелых грузовых автомобилей в транспортном потоке на скоростной автомобильной дороге М3 значительно превышает ее среднее значение по республике, что в дальнейшем окажет отрицательное влияние на несущую способность дорожной одежды</li> <li>▪ Продолжение практики недофинансирования Дорожного Фонда (с 2015 года недополучает от 35% до 45% отчислений от акцизов на бензин и дизтопливо).</li> </ul>

## 3 ВИДЕНИЕ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2025

### 3.1 ВИДЕНИЕ

Долгосрочное видение развития дорожной инфраструктуры региона (до 2030-2035 гг.) состоит в 100%-ой капитальном ремонте всех региональных и местных дорог АТО Гагаузия (248 км), а также обеспечение адекватного уровня их текущего ремонта и обслуживания.

В среднесрочной перспективе (до 2025 года), для достижения этой конечной цели, данная программа предусматривает обеспечение капитального ремонта всех региональных дорог и минимум 60% местных дорог АТО Гагаузия (150 км).

Соответственно, данная Региональная Секторальная Программа нацелена на реализацию следующих 3 конкретных стратегических задач:

#### 1: Капитальный ремонт 5 приоритетных коридоров региональных и местных дорог (131 км)

(Предусматривает подготовку и проведение капитального ремонта следующих коридоров: (i) G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28, (ii) R29 – Ферапонтъевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36, (iii) R 29 – Чадыр-Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– М3, (iv) Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины, (v) Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – М3.

#### 2: Ремонт 70 км приоритетных местных дорог

(Предусматривает подготовку и проведение среднего ремонта наиболее приоритетных местных дорог региона, в том числе установка дорожных знаков и разметок, ремонт водоотводных и водо- отступных сооружений и др.).

#### 3: Улучшение безопасности дорожного движения на региональных и местных дорогах региона

(Предусматривает благоустройство одноуровневых пересечений с наиболее интенсивным движением, строительство/ремонт наиболее проблематичных павильонов ожидания общественного транспорта, устройство горизонтальных разметок с переходом к общественным учреждениям с большой интенсивностью пешеходного движения).

### 3.2 ПРИОРИТЕТЫ

Для обеспечения более высокой эффективности процесса развития дорожной инфраструктуры, очередность финансирования работ по ремонту и строительству региональных и местных дорог в АТО Гагаузия должно быть подчинено четким социально-экономическим критериям приоритизации транспортных коридоров. Также, определение экономической выгоды от выявленных проектов чрезвычайно важно для привлечения внешних финансовых ресурсов для реализации возможных проектов.

В частности, на настоящем этапе (2018-2025 гг.) исходя из международного опыта и национальных стратегических документов, следующие критерии приоритизации были предложены рабочей группой как основа приоритизации транспортных коридоров:

#### А) Минимальные критерии

1. Обслуживание минимум 3 населенных пунктов
2. Протяженность коридора должна быть не менее 10 км

#### Б) Оценочные критерии

3. Количество обслуживаемых населенных пунктов.
4. Количество обслуживаемого населения.
5. Показатель существующей и прогнозируемой интенсивности движения по данной дороге.
6. Техническое состояние автомобильной дороги (и показатель срочности работ);
7. Обеспечение доступа к основным социальным и административным объектам (школы, больницы, службы скорой помощи, аварийные службы, подразделения департамента по чрезвычайным ситуациям).

8. Обеспечение доступа к основным экономическим объектам (СЭЗ, промышленные парки, региональные рынки, региональные автотранспортные узлы, основные туристические достопримечательности региона, и др.)
9. Обеспечение доступа к национальной границе и таможенным постам.
10. Стоимость реабилитации на км дороги.
11. Влияние на экологическую обстановку.

**Приоритетная система коридоров** может привести к созданию портфеля проектов, которые будут представлены различным донорам и международным финансовым учреждениям.

Детальный анализ возможных транспортных коридоров региональных и местных дорог в АТО Гагаузия выделяет 5 (пять) подобных коридоров:

1. G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28
2. R29 – Ферापонтъевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36
3. R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3
4. Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины
5. Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3.

Детальная методология и результаты приоритизаций транспортных коридоров представлены в приложении.

По предложению органов местного самоуправления был рассмотрен вариант коридора №6 G125 – Яргара – Борогань–Конгазчик-Конгазчикул де Жос – R35. Коридор проходит через 4 населенных пункта и имеет длину 19,530 км, из которых по территории АТО Гагаузия на протяжении - 4,890 км (с км 14,64 до км 19,53). В последние годы на уровне правительства и местных администраций ведутся переговоры с Румынской стороной по строительству моста через р.Прут в районе г. Леово. Техничко – экономическое обоснование уже разработано. Этот факт повышает актуальность данного коридора. Поскольку сеть транспортных коридоров по территории прилегающих районов (Чимишлия, Леово, Кантемир, Кагул и др.) была уже принята и приоритизирована в 2015г., считаем целесообразным рассмотреть дополнительно на уровне Агентства Регионального Развития Юг и АТО Гагаузии совместно с местными органами власти. Реализация Коридора №6 будет способствовать улучшению связи по направлению Комрат – Леово, уменьшению транспортных расходов, улучшении социальных условий жителей сел Яргара, Борогань, Конгазчик и Конгазчикул де Жос, а также улучшении безопасности движения и экологической обстановке

### 3.3 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

#### Стратегическая задача 1: Капитальный ремонт 5 приоритетных коридоров региональных и местных дорог

##### Текущее положение:

55,03 км (43%) проезжей части региональных автомобильных дорог находятся в плохом и очень плохом состоянии, 50,55 км (40%) – в удовлетворительном и лишь 22,58 км (17%) – в хорошем и отличном состоянии. Также имеются проблемы с водоотводом в особенности в населенных пунктах, состоянием обочин и искусственных сооружений, наличие средств организации дорожного движения. Таким образом, 55 км региональных автомобильных дорог срочно нуждаются в капитальном ремонте, 50 км нуждаются в капитальном ремонте в среднесрочном периоде (3 – 5 лет) и 9 км нуждаются в среднем ремонте (восстановление слоя износа).

<u>Специфические задачи:</u>	<u>Меры:</u>
1:1 Капитальный ремонт коридора "G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28"	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Разработка ТЭО</li> <li>▪ Разработка проектной документации</li> <li>▪ Строительные работы</li> <li>▪ Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации</li> </ul>
1:2 Капитальный ремонт коридора "R29 – Ферапонтьевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36"	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Разработка ТЭО</li> <li>▪ Разработка проектной документации</li> <li>▪ Строительные работы</li> <li>▪ Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации</li> </ul>
1:3 Капитальный ремонт коридора "R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3"	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Разработка ТЭО</li> <li>▪ Разработка проектной документации</li> <li>▪ Строительные работы</li> <li>▪ Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации</li> </ul>
1:4 Капитальный ремонт коридора "Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины"	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Разработка ТЭО</li> <li>▪ Разработка проектной документации</li> <li>▪ Строительные работы</li> <li>▪ Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации</li> </ul>
1:5 Капитальный ремонт коридора "Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3".	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Разработка ТЭО</li> <li>▪ Разработка проектной документации</li> <li>▪ Строительные работы</li> <li>▪ Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации</li> </ul>

##### Ожидаемые результаты:

Капитальный ремонт 131км региональных и местных дорог – приоритетных транспортных коридоров региона (i) G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28, (ii) R29 – Ферапонтьевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36, (iii) R 29 - Чадыр-Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3, (iv) Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины, (v) Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3.

## Стратегическая задача 2: Средний ремонт 70км приоритетных местных дорог

<p><b>Текущее положение:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>55% местных дорог имеют асфальтобетонное покрытие, 17% щебне-гравийное покрытие и 28% - без твердого покрытия (43,7 км).</li> <li>Около 27% местных дорог с твердым покрытием находятся в плохом и очень плохом состоянии, 50,7% находятся в удовлетворительном состоянии и лишь 22,3% находятся в отличном и хорошем состоянии.</li> <li>Большой проблемой местных автомобильных дорог является затрудненный водоотвод.</li> <li>Отсутствие дорожных знаков, разметок</li> <li>Большинство пересечений и примыканий не благоустроены, и т.д.</li> <li>Не ведётся технический учет местных автомобильных дорог.</li> </ul>	
<b>Специфические задачи:</b>	<b>Меры:</b>
2.1 Проведение среднего ремонта наиболее приоритетных 70км местных дорог, согласно приложению 5.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Составление сметы</li> <li>Средний ремонт дорожной одежды</li> <li>Установка дорожных знаков и разметки.</li> <li>Ремонт водоотводных и водо- отступных сооружений.</li> </ul>
2.2 Восстановление и улучшение водо-отводных сооружений на наиболее проблематичных участка (на других участках, чем на которых будет проведен средний ремонт дорожного полотна)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка проектной документации.</li> <li>Проведение строительных работ.</li> </ul>
<p><b>Ожидаемые результаты:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Средний ремонт минимум 70 км местных дорог</li> <li>Адекватное обеспечение дорожных знаков и разметки на минимум 110км местных дорог.</li> <li>Восстановление и улучшение водоотводных сооружений на 20 наиболее проблематичных участка</li> <li>Улучшение водоотвода позволит продлить срок службы дорожных одежд и уменьшит необходимые финансовые средства на их ремонт и содержанию. Эффективное взаимодействие местной администрации, службы эксплуатации дорог и местных жителей будет способствовать разрешению данного вопроса.;</li> </ul>	

## Стратегическая задача 3: Улучшение безопасности дорожного движения на рег. и местных дорогах региона

<p><b>Текущее положение:</b></p> <p>Безопасность дорожного движения в АТО Гагаузия характеризуется теми же параметрами, как и остальная территория Республики Молдова. Недавние результаты, опубликованные Европейской Программы Оценки Дорожного Движения, показывают, что большая часть сети (56%) получила самую низкую оценку (1 звезда) для пассажиров, 23% были оценены с 2 звездами. Только 6% длины проверенной дорожной сети оценивались как низкий риск, и ни одна часть дороги не была в самой безопасной категории. Что касается оценки безопасности пешеходов, 95% дорожной сети имеет рейтинг 3 звезды, а 1% достигли самого высокого уровня: 5 звезд.</p>	
<b>Специфические задачи:</b>	<b>Меры:</b>
3.1 Повышение безопасности дорожного движения на одноуровневых пересечениях.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Благоустройство пересечений с наиболее интенсивным движением транспорта</li> </ul>
3.2 Повышение безопасности дорожного движения на наиболее проблематичных пешеходных пересечениях.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство/обустройство павильонов ожидания общественного транспорта</li> <li>Устройство горизонтальных разметок с переходом к общественным учреждениям с большой интенсивностью</li> </ul>
<p><b>Ожидаемые результаты:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий на 50% до 2025 года;</li> <li>Внедрение положений Национальной стратегии безопасности дорожного движения;</li> <li>Включение в проекты автомобильных дорог мер по улучшению безопасности дорожного движения</li> <li>Включение мер по улучшению безопасности дорожного движения в деятельность по содержанию автомобильных дорог.</li> </ul>	

### 3.4 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Региональная Секторальная Программа должна осуществляться через вышеуказанные, утвержденные меры и План действий.

План мер и действий служит основным механизмом оперативного программирования и продвижение проектов для финансирования в целях достижения общих и конкретных целей РСП. Сроки реализации и показатели, по которым будет проверяться уровень осуществления мер, перечислены в Планах действий.

Осуществление Плана действий в рамках региональных и местных политических документов будет постоянно контролироваться ответственными учреждениями в соответствии с текущими требованиями. В процессе мониторинга будет учитываться метод и эффективность осуществления мер, предусмотренных на каждом уровне.

Мероприятия, включенные в эту РСП, которые будут определены как меры, запланированные для реализации в региональных оперативных планах, будут контролироваться и оцениваться в соответствии с требованиями этих документов.

Ответственность за внедрение РСП принадлежит всем учреждениям с соответствующими компетенциями, указанными в плане. Мониторинг и оценка результатов реализации Региональной Секторальной Программы АТО Гагаузия возлагаются на учреждения, ответственные за региональное развитие - Агентство регионального развития АТО Гагаузия, АРР координирует реализацию стратегий, планов, программ и проектов регионального развития и представляет утвержденный годовой отчет о мониторинге.

Существующая на региональном уровне система мониторинга и оценки позволяет проводить систематический мониторинг реализации региональных проектов, внедряемых в регионе АТО Гагаузия, финансируемых как из Национальных фондов, так и из предоставляемой помощи партнеров по развитию.

Комплексный механизм мониторинга и оценки результатов реализации всех стратегий на региональном уровне в настоящее время отсутствует, но в дальнейшем, после разработки системы на национальном уровне, соответствующие показатели будут интегрированы во всех регионах развития.

В то же время для обеспечения последовательной реализации РСП в рамках региональных политических документов необходимо будет разработать эффективные механизмы, эффективные инструменты мониторинга / оценки и на основе результатов их реализации (например, планы мониторинга и оценки, с четким представлением о планируемых результатах, индикаторах прогресса, исходных данных) при поддержке национальных, региональных и ключевых участников, включая МПУ.

Оценка реализации РСП рекомендуется проводить в середине и в конце реализации программы.

В рамках процесса мониторинга документов региональной политики будут разработаны отчеты по мониторингу (один раз в квартал / ежегодно) по прогрессу реализации мер и достижению ожидаемых результатов в соответствии с установленными положениями, для представления отчетности об осуществлении региональных политических документов, что обеспечит необходимую прозрачность.

План мониторинга и оценки будет разработан на раннем этапе реализации РСП. Оценка будет основываться на показателях прогресса, зарегистрированных для достижения конкретных целей, результатов осуществления действий, предусмотренных в плане.

При выполнении целей и действий, изложенных в РСП, ответственные учреждения будут руководствоваться индикаторами производительности и прогресса. В соответствии с конкретными целями РСП предлагаются следующие показатели мониторинга:

- Ремонт (капитальный) приоритетных коридоров региональных и местных дорог – количество приоритетных коридоров;
- Ремонт (средний) приоритетных местных дорог – количество км местных дорог;
- Привлечённые инвестиции в развития региональных и местных дорог - млн. MDL;

- Количество км дорог отремонтированных (средний и капитальный ремонт) - количество км региональных и местных дорог;
- Население с улучшенным доступом к дороге – всего количество людей.

Создание показателей эффективности приводит к повышению эффективности реализованного проекта, а также к его управлению. Это не гарантирует успех, но систематический подход ко всему процессу приведет к лучшему использованию ресурсов, доступных менеджерам проектов.

## 4 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Специфические задачи	Меры	Мероприятия	Сроки реализации	Ожидаемые результаты	Исполнители и Партнеры	Оценочная стоимость, млн. леев	Возможный источник финансирования
<b>Стратегическая задача 1: Капитальный ремонт приоритетных коридоров региональных и местных дорог</b>							
1: Капитальный ремонт коридора "G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28"	2.1: Подготовка проекта реабилитации	2.1.1: Разработка Технико-Экономического Обоснования	2021	Утвержденное ТЭО	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	0.6	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.1.2: Разработка проектной документации	2022	Утвержденная проектная документация		1.5	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
	2.2: Внедрение проекта реабилитации	2.2.1: Осуществление строительных работ	2023-2024 2025	Капитальный ремонт 16,56 км дорог	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	55,430	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.2.2: Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации					Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
2: Капитальный ремонт коридора "R29 – Ферапонтъевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36"	2.1: Подготовка проекта реабилитации	2.1.1: Разработка Технико-Экономического Обоснования	2020	Утвержденное ТЭО	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	0.6	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.1.2: Разработка проектной документации	2021	Утвержденная проектная документация		1.5	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
	2.2: Внедрение проекта реабилитации	2.2.1: Осуществление строительных работ	2022-2023 2024	Капитальный ремонт 15,79 км дорог	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	58,280	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.2.2: Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации					Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
3: Капитальный ремонт коридора "R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3"	2.1: Подготовка проекта реабилитации	2.1.1: Разработка Технико-Экономического Обоснования	2019	Утвержденное ТЭО	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	1.7	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.1.2: Разработка проектной документации	2020	Утвержденная проектная документация		5.1	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
	2.2: Внедрение проекта реабилитации	2.2.1: Осуществление строительных работ	2021-2022 2023	Капитальный ремонт 40,873 км дорог	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	166,043	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.2.2: Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации					Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
4: Капитальный ремонт коридора "Тараклия – Копчак –"	2.1: Подготовка проекта реабилитации	2.1.1: Разработка Технико-Экономического Обоснования	2020	Утвержденное ТЭО	АРРГ, Исп. Ком. МЭИ.	1.1	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры
		2.1.2: Разработка проектной	2021	Утвержденная		3.5	Гос. и Рег.

Специфические задачи	Меры	Мероприятия	Сроки реализации	Ожидаемые результаты	Исполнители и Партнеры	Оценочная стоимость, млн. леев	Возможный источник финансирования	
Кайраклия – граница Украины”		документации		проектная документация			Бюджеты и доноры	
	2.2: Внедрение проекта реабилитации	2.2.1: Осуществление строительных работ	2022-2023	Капитальный ремонт 25,426 км дорог	АППГ, Исп. Ком. МЭИ.	107,149	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры	
		2.2.2: Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации	2024				Гос. и Рег. Бюджеты и доноры	
5: Капитальный ремонт коридора “Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чисмикиой – МЗ”.	2.1: Подготовка проекта реабилитации	2.1.1: Разработка Техничко-Экономического Обоснования	2019	Утвержденное ТЭО	АППГ, Исп. Ком. МЭИ.	1.2	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры	
		2.1.2: Разработка проектной документации	2020	Утвержденная проектная документация		3.6	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры	
	2.2: Внедрение проекта реабилитации	2.2.1: Осуществление строительных работ	2021-2022	Капитальный ремонт 35,825 км дорог	АППГ, Исп. Ком. МЭИ.	119,95	Гос. и Рег. Бюджеты и доноры	
		2.2.2: Гарантийный ремонт дефектов после первого года эксплуатации	2023				Гос. и Рег. Бюджеты и доноры	
	<b>Стратегическая задача 2: Средний ремонт 70 км приоритетных местных дорог</b>							
	6. Проведение среднего ремонта наиболее приоритетных местных дорог	6.1 Внедрение технического учета и паспортизации местных дорог	6.1.1: Инвентаризация местных дорог и разработка паспорта для каждой местной дороги.	2019-2020	Паспортизация 34 местных дорог	Исп. Ком.	1,5	Рег. Бюджет
6.2 Анализ и приоритизация 70 км местных дорог		6.2.1: Анализ и приоритизация 70 км местных дорог	2018	Определения очередности ремонта местных дорог	Исп. Ком.	0,4	Рег. Бюджет	
6.3: Средний ремонт на участках первого приоритета		6.3.1: Составление сметы		2019	Утвержденная смета	Исп. Ком.	39	Рег. Бюджеты и доноры
		6.3.2: Осуществление строительных работ		2019-2021	Средний ремонт и должное обустройство 20 км дорог	Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры
		6.3.3 Установка дорожных знаков и разметки				Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры
		6.3.4 Ремонт водоотводных и водоотступных сооружений				Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры
6.4: Средний ремонт на участках второго	6.4.1: Составление сметы	2021	Утвержденная смета	Исп. Ком.		39	Рег. Бюджеты и доноры	

Специфические задачи	Меры	Мероприятия	Сроки реализации	Ожидаемые результаты	Исполнители и Партнеры	Оценочная стоимость, млн. леев	Возможный источник финансирования	
	приоритета	6.4.2: Осуществление строительных работ	2021-2023	Средний ремонт и должное обустройство 20 км дорог	Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры	
		6.4.3 Установка дорожных знаков и разметки			Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры	
		6.4.4 Ремонт водоотводных и водоотступных сооружений			Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры	
	6.5: Средний ремонт на участках третьего приоритета	6.5.1: Составление сметы	6.5.1: Составление сметы	2023	Утвержденная смета	Исп. Ком.	60	Рег. Бюджеты и доноры
			6.5.2: Осуществление строительных работ	2023-2025	Средний ремонт и должное обустройство 30 км дорог	Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры
			6.5.3 Установка дорожных знаков и разметки			Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры
			6.5.4 Ремонт водоотводных и водоотступных сооружений			Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры
7: Восстановление и улучшение водоотводных сооружений на наиболее проблематичных участках (на других, чем на которых буден проведен средний ремонт дорожного полотна)	7.1 Внедрение 10 проектов первой приоритизации	7.1.1 Разработка проектной документации	2019	Восстановление и улучшение водоотводных сооружений на 20 наиболее проблематичных участка	Исп. Ком.	2	Рег. Бюджеты и доноры	
		7.1.2 Строительные работы	2020-2021		Исп. Ком.		5	Рег. Бюджеты и доноры
	7.2 Внедрение 10 проектов второй приоритизации	7.1.1 Разработка проектной документации	2022		Исп. Ком.		2	Рег. Бюджеты и доноры
		7.1.2 Строительные работы	2023-2024		Исп. Ком.		5	Рег. Бюджеты и доноры
<b><u>Стратегическая задача 3: Улучшение безопасности дорожного движения на местных дорогах</u></b>								
8. Повышение безопасности дорожного движения на одноуровневых пересечениях	8.1 Обустройство пересечений с наиболее интенсивным движением транспорта	8.1.1 Приоритезация 30 наиболее проблематичных пересечений	2019	Повышение уровня обустройства минимум 50 проблематичных одноуровневых пересечений	Исп. Ком.	30	Рег. Бюджеты и доноры	
		8.1.2 Внедрение работ	2020-2022		Исп. Ком.		Рег. Бюджеты и доноры	
9. Повышение безопасности дорожного движения	9.1 Обустройство наиболее проблематичных	9.1.1 Приоритезация 30 наиболее проблематичных пешеходных переходов	2019-2021	Повышение уровня обустройства	Исп. Ком.	3	Рег. Бюджеты и доноры	

Специфические задачи	Меры	Мероприятия	Сроки реализации	Ожидаемые результаты	Исполнители и Партнеры	Оценочная стоимость, млн. леев	Возможный источник финансирования
на наиболее проблематичных пешеходных пересечениях.	пешеходных переходов			минимум 50 проблематичных пешеходных пересечений			
		9.1.2 Строительство/реконструкция павильонов ожидания общественного транспорта	2019-2021	Повышение уровня обустройства минимум 20 павильонов ожидания	Исп. Ком.	2,5	Рег. Бюджеты и доноры
		9.1.2 Устройство горизонтальной разметки 70км	ежегодно	Устройство горизонтальных разметок с переходом ко всем общественным учреждениям с большой интенсивностью	Исп. Ком.	0,3	Рег. Бюджеты и доноры

Также, для развития институциональных возможностей АТО Гагаузия в развитии дорожной инфраструктуры, региональные власти – в качестве собственника АО АО «Друмурь-Комрат», обеспечат проведение должных мероприятий для разработки и внедрения Плана Модернизации и Развития данного предприятия до 2025 года.

## 5 ПРИЛОЖЕНИЯ

## 5.1 ПРИЛОЖЕНИЕ: ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ РЕГИОНА (2016)

### А: КОМРАТСКИЙ РАЙОН

#	ПОКАЗАТЕЛИ	Ед. изм.	Итого Гагаузия	Комрат	Конгаз	Кирсово	Дезинжа	Чок-Майдан	Авдарма	Бешалма	Конгазчик	Ферапонтьевка	Светлый	Буджак	Русская Киселия	Котовское	Итого Комратский р-он
1	Население	чел.	156256	23556	12236	7040	5216	3898	3784	5015	2127	1047	1861	1681	760	1003	69224
2	Доходы местного бюджета	тыс. лей	235174	54299	18934,4	9029,2	4101,2	4691,8	6570,5	4935	3288,2	1009,9	3731,8	2780,5	4042,7	2130,3	119545
3	Число действующих экономических агентов	ед.	3604	1159	188	315	117	28	40	56	37	39	88	20	28	9	2124
4	Количество постоянных работников экономических агентов и публичных учреждений		19880	5361	2550	509	188	321	249	280	145	76	182	46	197	46	10150
5	Количество сельхозпредприятий	ед.	940	148	24	256	87	7	8	15	24	28	69	7	19	3	695
6	Количество предприятия пром-ти и переработки	ед.	84	12	8	2	3	2	5	3	1	2	1	0	0	1	40
7	Количество винзаводов	ед.	13	2	1	1	1	1				1					7
8	Количество текстильных предприятий	ед.	6	1	1					1					1		1
9	Количество мельниц	ед.	27	2	4	1	1	1	1	1	1		1			1	14
10	Количество торговых предприятий	ед.	1709	721	113	37	22	14	17	21	8	6	13	12	4	3	991
11	Количество филиалов банков	ед.	12	8													8
12	Количество действующих рынков	ед.	13	6	1	0											7
	в них торговых мест	мест	2299	889	338	50											1277
13	Количество пунктов бытового обслуживания	ед.	244	106	16	2	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	128
14	Количество гостиниц	ед.	9	5													5
	в них мест	ед.	122	60													60
15	Инкубаторы малого бизнеса	ед.	1	0													0
16	Индустриальные и технологические парки	ед.	1	0													0
17	Предприятия в сфере туризма	ед.	10	6													6
18	Вет. аптеки (всего объектов)	ед.	20	6	3		1										10
19	Аптеки	ед.	69	23	6	2	1	1	1				1				35
20	Больницы (ПУЗ)	ед.	3	1													1

#	ПОКАЗАТЕЛИ	Ед. изм.	Итого Гагаузия	Комрат	Конгаз	Кирсово	Дезгинжа	Чок-Майдан	Авдарма	Бешалма	Конгазчик	Ферапонтьевка	Светлый	Буджак	Русская Киселия	Котовское	Итого Комратский р-он
	больничных коек	коек	495	210													210
21	Офисы семейных врачей	ед.	13							1	1	1	1	1		1	6
22	Медицинские пункты	ед.	2												1		1
23	Дошкольные детские учреждения	ед.	59	7	5	2	1	1	1	2	1		2	1	1	1	25
	кол-во детей	чел.	7784	1459	720	359	160	130	145	200	100		104	85	70	73	3605
24	Гимназии/детские сады	ед.	3	1								1					2
	кол-во учащихся	чел.	679	316								60					376
25	Начальные школы	ед.	1														0
	кол-во учащихся	чел.	276														0
26	Лицеи	ед.	30	6	2	1	1	1	1	1			1		1		15
	кол-во учащихся	чел.	10716	2648	641	250	325	193	297	295			234		202		5085
27	Гимназии	ед.	13	1	2	1					1			1		1	7
	кол-во учащихся	чел.	3060	228	647	262					147			85		108	1477
28	Профтехучилища	ед.	3	1													1
	кол-во учащихся	чел.	791	315													315
29	Колледжи	ед.	2	1									1				2
	кол-во учащихся	чел.	883	366									517				883
30	ВУЗы	ед.	1	1													1
	студенты Вузов	чел.	1580	1580													1580
31	Детские летние лагеря (действующие)	ед.	8	1	1	1											3
	кол-во детей, отдохнувших за сезон 2016 года	чел.	2667	297	190	317											804
32	Музеи	ед.	11	1		1			1	1							4
33	Дома престарелых	ед.	3	1													1
	количество мест	ед.	97	50													50

## Б: Чадыр-Лунгский и Вулканештский районы

#	ПОКАЗАТЕЛИ	Ед. изм.	Итого Гагаузия	Чадыр-Лунга	Баурчи	Беш-гиоз	Гайдар	Джолтай	Казаклия	Колчак	Кириет-Лунга	Томай	Чадыр-Лунгский р-н	Вулка-нешты	Чишми-кной	Егулия	Карболия	Вулканештский р-н
1	Население	чел.	156256	19488	8192	3514	4603	2314	7248	10151	2515	5009	63034	15238	4942	3318	500	23998
2	Доходы местного бюджета	тыс.лей	235174	30792	8028	4012	4641	3141	10206	14791	2879	5508	84003	20262	5237	4789	1337	31626
3	Число действующих экономических агентов	ед.	3604	484	87	54	40	30	96	94	52	60	997	348	87	33	15	483
4	Количество постоянных работников экономических агентов и публичных учреждений		19880	2582	225	273	487	67	949	1085	85	839	6592	2032	437	635	35	3139
5	Количество сельхозпредприятий	ед.	940	16	23	16	5	8	5	1	32	17	123	59	46	5	12	122
6	Количество предприятия пром-ти и переработки	ед.	84	9	3	1	5	0	4	4	1	2	29	9	4	2	0	15
7	Количество винзаводов	ед.	13	1					1			1	3	2		1		3
8	Количество текстильных предприятий	ед.	6	2		1			1	1			3	2				2
9	Количество мельниц	ед.	27	2	1		3		2	1	1		10	2	1			3
10	Количество торговых предприятий	ед.	1709	272	31	16	13	9	43	43	10	23	460	206	30	21	1	258
11	Количество филиалов банков	ед.	12	2									2	2				2
12	Количество действующих рынков	ед.	13	2					1	1			4	2				2
	в них торговых мест	мест	2299	606					21	60			687	328		7		335
13	Количество пунктов бытового обслуживания	ед.	244	67	2	3	2	0	6	11	0	2	93	20	3	0	0	23
14	Количество гостиниц	ед.	9	2						1			3	1				1
	в них мест	ед.	122	37						4			41	21				21
15	Инкубаторы малого бизнеса	ед.	1	1									1					0
16	Индустриальные и технологические парки	ед.	1										0	1				1
17	Предприятия в сфере туризма	ед.	10	2						2			4					0
18	Ветаптеки (всего объектов)	ед.	20	4	2					2			8	2				2

#	ПОКАЗАТЕЛИ	Ед. изм.	Итого Гагаузия	Чадыр-Лунга	Баурчи	Беш-гиоз	Гайдар	Джолтай	Казақлия	Копчак	Кириг-Лунга	Томай	Чадыр-Лунгский р-н	Вулканешты	Чишми-кой	Етулия	Карболия	Вулканештский р-н
19	Аптеки	ед.	69	12	2	1	1	1	3	3		1	24	8	1	1		10
20	Больницы (ПУЗ)	ед.	3	1									1	1				1
	больничных коек	коек	495	200									200	85				85
21	Офисы семейных врачей	ед.	13		1	1	1	1			1		5		1	1		2
22	Медицинские пункты	ед.	2										0				1	1
23	Дошкольные детские учреждения	ед.	59	6	3	1	1	1	3	4	1	1	21	6	5	1	1	13
	кол-во детей	чел.	7784	1048	355	135	161	90	365	587	102	160	3003	854	177	128	17	1176
24	Гимназии/детские сады	ед.	3	1									1					0
	кол-во учащихся	чел.	679	303									303					0
25	Начальные школы	ед.	1		1								1					0
	кол-во учащихся	чел.	276		276								276					0
26	Лицеи	ед.	30	4	1	1			1	2	1	1	11	2	1	1		4
	кол-во учащихся	чел.	10716	1849	311	255			334	961	155	326	4191	1076	160	204		1440
27	Гимназии	ед.	13	1			1	1	1				4	1	1			2
	кол-во учащихся	чел.	3060	467			250	156	242				1115	328	140			468
28	Профтехучилища	ед.	3	1									1	1				1
	кол-во учащихся	чел.	791	300									300	176				176
29	Колледжи	ед.	2										0					0
	кол-во учащихся	чел.	883										0					0
30	ВУЗы	ед.	1										0					0
	студенты Вузов	чел.	1580										0					0
31	Детские летние лагеря (действующие)	ед.	8	1	1				1	1			4			1		1
	кол-во детей, отдохнувших за сезон 2016 года	чел.	2667	0	700				458	252			1410			453		453
32	Музеи	ед.	11	1		1	1	1		1			5	1	1			2
33	Дома престарелых	ед.	3	1									1	1				1
	количество мест	ед.	97	30									30	17				17

Источник: Исполком АТО Гагаузия

## 5.2 ПРИЛОЖЕНИЕ: ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ

Таблица 1: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги М3 Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – граница с Румынией

Участок		Расстояние	Тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч.плох.
72,16	74,66	2,5	асфальт		2,5			
74,66	82,66	8	грунт.					
82,66	83,16	0,5	асфальт				0,5	
83,16	83,56	0,4	асфальт			0,4		
83,56	84,26	0,7	асфальт				0,7	
84,26	85,26	1	асфальт			1		
85,26	86,06	0,8	асфальт				0,8	
86,06	86,46	0,4	асфальт			0,4		
86,46	87,06	0,6	асфальт				0,6	
87,06	88,3	1,24	асфальт			1,24		
88,3	89,4	1,1	щебень				1,1	
89,4	91,4	2	асфальт					2
91,4	102,4	11	асфальт		11			
102,4	124,06	21,66	асфальт	21,66				
160,26	160,8	0,54	щебень					0,54
160,8	162,7	1,9	цементоб.				1,9	
162,7	163,6	0,9	асфальт			0,9		
163,6	164,4	0,8	асфальт		0,8			
164,4	166,9	2,5	асфальт				2,5	
166,9	172,8	5,9	грунт					
172,8	178,36	5,56	асфальт				5,56	
<b>Всего</b>		<b>56,14</b>		<b>21,66</b>	<b>14,3</b>	<b>3,94</b>	<b>13,7</b>	<b>2,54</b>
<b>Доля %</b>				<b>38</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	<b>5</b>

Таблица 2: Техническое состояние проезжей части дороги R23: Басарабьска – Комрат

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отличн.	хор.	удовл.	плохое	оч.плох.
7,5	8,3	0,8	асф бетон	0,8				
8,3	8,8	0,5	асф бетон				0,50	
8,8	9,1	0,3	асф бетон		0,3			
9,1	9,2	0,1	асф бетон					0,1
9,2	9,5	0,3	асф бетон		0,3			
9,5	10,8	1,3	асф бетон				1,3	
10,8	11	0,2	асф бетон			0,2		
11	11,5	0,5	асф бетон			0,5		
11,5	11,7	0,2	асф бетон				0,2	
11,7	11,9	0,2	асф бетон			0,2		
11,9	12,4	0,5	асф бетон				0,5	
12,4	12,6	0,2	асф бетон			0,2		
12,6	13,2	0,6	асф бетон				0,6	

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удовл.	плохое	оч.плох.
13,2	13,6	0,4	асф бетон			0,4		
13,4	14,4	0,8	асф бетон					0,8
14,4	14,6	0,2	асф бетон			0,2		
14,6	15,4	0,8	асф бетон				0,8	
15,4	17,7	2,3	асф бетон			2,30?		
17,7	17,9	0,2	асф бетон				0,2	
17,9	18,6	0,7	асф бетон			0,7		
18,6	20,1	1,5	асф бетон				1,5	
Всего		12,60		0,8	0,6	4,7	5,6	0,9
				6,30%	4,70%	37,30%	44,50%	7,20%

Таблица 3: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R28 М3 – Комрат

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
0	5,1	5,1	асф.бетон	5,1				
5,1	7	1,9	асф.бетон		1,9			
7	9,5	2,5	асф.бетон	2,5				
9,5	10,1	0,6	асф.бетон			0,6		
10,1	12	1,9	асф.бетон				1,9	
12	12,7	0,7	асф.бетон			0,7		
12,7	13,5	0,8	асф.бетон				0,8	
13,5	14,3	0,8	асф.бетон			0,8		
ВСЕГО		14,30	асф.бетон	7,6	1,9	2,1	2,7	
				53,10%	13,20%	14,70%	18,90%	

Таблица 4: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R29 Комрат – Чадыр-Лунга – граница с Украиной

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плох	оч.плох.
0	0,2	0,2	асф.бетон				0,2	
0,2	1,8	1,6	асф.бетон		1,6			
1,8	2,5	0,7	асф.бетон				0,7	
2,5	3	0,5	асф.бетон			0,5		
3	3,2	0,2	асф.бетон				0,2	
3,2	3,5	0,3	асф.бетон			0,3		
3,5	4,4	0,9	асф.бетон				0,9	
4,4	4,8	0,4	асф.бетон			0,4		
4,8	5,7	0,9	асф.бетон		0,9			
5,7	5,9	0,2	асф.бетон			0,2		
5,9	6,5	0,6	асф.бетон		0,6			
6,5	7	0,5	асф.бетон			0,5		
7	8	1	асф.бетон		1			
8	8,6	0,6	асф.бетон				0,6	
8,6	9,1	0,5	асф.бетон					0,5

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плох	оч.плох.
9,1	9,3	0,2	асф.бетон		0,2			
9,3	10,3	1	асф.бетон					1
10,3	10,7	0,4	асф.бетон		0,4			
10,7	11	0,3	асф.бетон			0,3		
11	12,8	1,8	асф.бетон		1,8			
12,8	13,3	0,5	асф.бетон					0,5
13,3	13,7	0,4	асф.бетон				0,4	
13,7	14,7	1	асф.бетон					1
14,7	15,1	0,4	асф.бетон				0,4	
15,1	15,4	0,3	асф.бетон			0,3		
15,4	15,6	0,2	асф.бетон				0,2	
15,6	16,2	0,6	асф.бетон					0,6
16,2	16,4	0,2	асф.бетон				0,2	
16,4	17,5	1,1	асф.бетон			1,1		
17,5	18,1	0,6	асф.бетон				0,6	
18,1	18,3	0,2	асф.бетон		0,2			
18,3	19,9	1,6	асф.бетон				1,6	
19,9	21	1,1	асф.бетон			1,1		
21	22,1	1,1	асф.бетон		1,1			
22,1	22,9	0,8	асф.бетон			0,8		
22,9	24	1,1	асф.бетон				1,1	
24	24,5	0,5	асф.бетон			0,5		
24,5	25,3	0,8	асф.бетон				0,8	
25,3	25,9	0,6	асф.бетон			0,6		
25,9	26,7	0,8	асф.бетон				0,8	
26,7	26,9	0,3	асф.бетон			0,2		
26,9	27,5	0,6	асф.бетон				0,6	
27,5	28,2	0,7	асф.бетон			0,7		
28,2	28,5	0,3	асф.бетон				0,3	
28,5	28,7	0,2	асф.бетон			0,2		
28,7	29,1	0,4	асф.бетон				0,4	
29,1	32,2	3,1	асф.бетон			3,1		
32,2	32,4	0,2	асф.бетон				0,2	
32,4	32,9	0,5	асф.бетон			0,5		
32,9	36,4	3,5	асф.бетон				3,5	
36,4	38,4	2	асф.бетон			2		
38,4	40,4	2	асф.бетон					2
40,4	40,6	0,2	асф.бетон				0,2	
40,6	42,1	1,5	асф.бетон					1,5
ВСЕГО					7,8	13,3	13,9	7,1
					18,50%	31,40%	33,20%	16,90%

Таблица 5: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R29.1 (R29 – граница с Украиной)

Участок		Расстояние	тип по крытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
0,00	0,85	0,85	асф.бетон					0,85
0,85	1,50	0,65	асф.бетон			0,65		
1,50	4,20	2,70	асф.бетон					2,70
4,20	4,85	0,65	асф.бетон			0,65		
4,85	6,20	1,35	асф.бетон				1,35	
6,20	6,40	0,20	асф.бетон					0,20
6,40	8,80	2,40	асф.бетон				2,40	
8,80	9,45	0,65	асф.бетон					0,65
ВСЕГО		9,45				1,30	3,75	4,40

Таблица 6: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R29.1 R29 – граница с Украиной

Участок		Расстояние	тип по крытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
0,00	0,85	0,85	асф.бетон					0,85
0,85	1,50	0,65	асф.бетон			0,65		
1,50	4,20	2,70	асф.бетон					2,70
4,20	4,85	0,65	асф.бетон			0,65		
4,85	6,20	1,35	асф.бетон				1,35	
6,20	6,40	0,20	асф.бетон					0,20
6,40	8,80	2,40	асф.бетон				2,40	
8,80	9,45	0,65	асф.бетон					0,65
ВСЕГО		9,45				1,30	3,75	4,40

Таблица 7: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R32 M3 – Вулканешты – Кагул – Тараклия

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
0,00	0,30	0,30	асф.бетон			0,30		
0,30	1,90	1,60	асф.бетон				1,60	
1,90	2,70	0,80	асф.бетон			0,80		
2,70	3,80	1,10	асф.бетон				1,10	
3,80	4,50	0,70	асф.бетон			0,70		
4,50	4,70	0,20	асф.бетон				0,20	
4,70	5,40	0,70	асф.бетон			0,70		
ВСЕГО		5,40				2,50	2,90	
						46,3%	53,7%	

Таблица 8: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R36 Басарабьяска – Чадыр-Лунга – R29

Состояние покрытия		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
9,30	10,10	0,80	щебень			0,80		
10,10	10,30	0,20	щебень				0,20	
10,30	10,40	0,10	щебень.			0,10		
10,40	11,70	1,30	щебень.				1,30	
11,70	12,30	0,60	щебень.			0,60		
12,30	12,60	0,30	щебень.				0,30	
12,60	12,90	0,30	щебень.			0,30		
12,90	13,00	0,10	асф.бетон				0,10	
13,00	14,40	1,40	асф.бетон					1,40
14,40	14,70	0,30	асф.бетон	0,30				
14,70	14,90	0,20	асф.бетон			0,20		
14,90	15,10	0,20	асф.бетон					0,20

Состояние покрытия		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
15,10	15,60	0,50	щебень				0,50	
15,60	18,20	2,60	щебень			2,60		
18,20	19,40	1,20	асф.бетон				1,20	
19,40	20,80	1,40	асф.бетон					1,40
20,80	22,00	1,20	асф.бетон				1,20	
22,00	32,90	10,90	асф.бетон					10,90
32,90	33,60	0,70	асф.бетон			0,70		
33,60	34,90	1,30	асф.бетон				1,30	
34,90	35,70	0,80	асф.бетон			0,80		
35,70	36,20	0,50	асф.бетон		0,50			
36,20	36,50	0,30	асф.бетон				0,30	
36,50	36,65	0,15	асф.бетон		0,15			
ВСЕГО		27,35		0,30	0,65	6,10	6,40	13,90
				1%	2,3%	22,3%	23,4%	50,8%

Таблица 9: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R37 Чадыр-Лунга – Тараклия – R32

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			отлич.	хор.	удов.	плохое	оч.плох.
0,00	2,10	2,10	асф.бетон				2,10	
2,10	2,30	0,20	асф.бетон			0,20		
2,30	2,70	0,40	асф.бетон				0,40	
2,70	3,00	0,30	асф.бетон					0,30
3,00	5,00	2,00	асф.бетон				2,00	
5,00	5,60	0,60	асф.бетон					0,60
5,60	5,90	0,30	асф.бетон			0,30		
5,90	6,10	0,20	асф.бетон				0,20	
6,10	6,20	0,10	асф.бетон					0,10
6,20	6,70	0,50	асф.бетон				0,50	
6,70	7,00	0,30	асф.бетон					0,30
7,00	7,20	0,20	асф.бетон			0,20		
7,20	7,50	0,30	асф.бетон				0,30	
7,50	8,00	0,50	асф.бетон			0,50		
8,00	9,20	1,20	асф.бетон				1,20	
9,20	9,70	0,50	асф.бетон			0,50		
9,70	10,00	0,30	асф.бетон					0,30
10,00	10,60	0,60	асф.бетон				0,60	
10,60	10,80	0,20	асф.бетон					0,20
10,80	11,90	1,10	асф.бетон				1,10	
11,90	14,00	2,10	асф.бетон			2,10		
14,00	14,20	0,20	асф.бетон				0,20	
14,20	14,70	0,50	асф.бетон			0,50		
14,70	15,20	0,50	асф.бетон				0,50	
15,20	15,30	0,10	асф.бетон			0,10		
15,30	16,80	1,50	асф.бетон				1,50	
16,80	19,70	2,90	асф.бетон			2,90		
19,70	21,60	1,90	асф.бетон		1,90			
21,60	22,40	0,80	асф.бетон				0,80	
22,40	23,40	1,00	асф.бетон			1,00		
ВСЕГО					1,9	8,30	11,40	1,80
					8,1%	35,5%	48,7%	7,7%

Таблица 10: Техническое состояние проезжей части дороги G126 Ченак – Буджак – R32

Участок		Расстояние	Тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,59	0,59	щебеночное				0,59	
0,59	1,44	0,85	асф. Бетон			0,89		
1,44	2,14	0,70	асф. Бетон				0,70	
2,14	2,45	0,31	щебеночное				0,31	
2,45	6,53	4,08	щебеночное			4,08		
6,53	6,95	0,42	асф. бетон				0,42	
6,95	7,29	0,34	асф. бетон			0,34		
7,29	7,69	0,4	асф. бетон				0,4	
7,69	7,84	0,15	асф. бетон			0,15		
7,84	8,3	0,46	асф. бетон				0,46	
8,3	8,74	0,44	асф. бетон			0,44		
8,74	10,28	1,52	асф. бетон	1,52				
10,28	10,78	0,5	асф. бетон				0,5	
10,78	10,95	0,17	асф. бетон		0,15			
10,95	11,13	0,18	асф. бетон				0,18	
11,13	11,72	0,59	асф. бетон					0,59
11,72	12,17	0,45	асф. бетон			0,45		
12,17	12,74	0,57	асф. бетон				0,57	
12,74	12,94	0,2	асф. бетон			0,2		
12,94	13,04	0,1	асф. бетон				0,1	
13,04	13,4	0,36	асф. бетон			0,36		
13,4	14,6	1,2	асф. бетон				1,2	
14,6	15,44	0,84	асф. бетон			0,84		
15,44	16,14	0,7	асф. бетон					0,7
16,14	16,56	0,42	асф. бетон		0,42			
Итого				1,52	0,57	7,75	5,43	1,29
				9,2%	3,44%	46,80%	32,80%	7,78%

**Таблица 11.**  
**Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги G128 G125 - Яргара - Борогань - Конгазцикул де Жос - R35**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн	Хорош	Удовл.	плохое	оч плох.
14,64	16,00	1,36	щебеночное				1,36	
16,00	17,00	1,00	асф. бетон			1,00		
17,00	17,13	0,13	асф. бетон				0,13	
17,13	17,28	0,15	асф. бетон		0,15			
17,28	17,70	0,42	асф. бетон				0,42	
17,70	18,16	0,46	асф. бетон		0,46			
18,16	18,50	0,34	асф. бетон					0,34
18,50	19,53	1,03	асф. бетон				1,03	
Итого		4,89			0,61	1,00	2,94	0,34
					12,4%	20,4%	60,1%	6,9%

**Таблица 12: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги G129: R29- Ферापонтъевка – Кириет - Лунга – граница с Украиной**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн	Хорошее	Удовлетв.	плохое	оч. плохое
0,00	5,20	5,20	цем. Бетон	5,20				
5,20	6,20	1,00	асф. бетон			1,00		
6,20	6,70	0,50	асф. бетон		0,50			
6,70	6,90	0,20	асф. бетон				0,20	
6,90	7,20	0,30	асф. бетон			0,30		
7,20	8,70	1,50	щебеночное		1,50			
8,70	10,20	1,50	щебеночное			1,50		
10,20	11,00	0,80	щебеночное		0,80			
11,00	13,60	2,60	щебеночное			2,60		
13,60	13,80	0,20	щебеночное				0,20	
13,80	14,30	0,50	щебеночное			0,50		
14,30	15,80	1,50	щебеночное		1,50			
Итого		15,80		5,20	4,30	5,90	0,40	
				32,9%	27,2%	37,3%	2,5%	

**Таблицам 13: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги R136: R135 - Кыету - Русская Киселия- МЗ**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	Плохое	очень плохое
0,00	0,50	0,50	щебеночное		0,50			
0,50	2,80	2,30	щебеночное			2,30		
2,80	3,40	0,60	щебеночное		0,60			
3,40	3,80	0,40	щебеночное			0,40		
3,80	4,00	0,20	щебеночное				0,20	
4,00	5,40	1,40	асф. бетон					1,40
5,40	5,90	0,50	асф. бетон			0,50		
5,90	6,20	0,30	асф. бетон		0,30			
6,20	6,40	0,20	асф. бетон			0,20		
6,40	6,50	0,10	асф. бетон				0,10	
6,50	6,70	0,20	асф. бетон			0,20		
6,70	7,00	0,30	асф. бетон					0,30
7,00	7,50	0,50	асф. бетон				0,50	
7,50	7,90	0,40	асф. бетон					0,40
7,90	8,40	0,50	щебеночное			0,50		
8,40	8,90	0,50	щебеночное				0,50	
8,90	11,20	2,30	щебеночное			2,30		
11,20	12,20	1,00	щебеночное				1,00	
12,20	13,04	0,84	асф. бетон					0,84
Итого		13,04			1,40	6,40	2,30	2,94
				0,11%	0,49%	0,18%	0,23%	

Таблица 14: Автомобильная дорога G135 Чадыр-Лунга - Конгаз - Димитрова - G131 .

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовл.	плохое	очень плохое
0,00	1,18	1,18	асф. бетон		1,18			
1,18	2,00	0,82	асф. бетон			0,82		
2,00	2,72	0,72	асф. бетон				0,72	
2,72	3,60	0,88	асф. бетон			0,88		
3,60	4,10	0,50	асф. бетон				0,50	
4,10	4,30	0,20	асф. бетон			0,20		
4,30	5,20	0,90	асф. бетон				0,90	
5,20	5,70	0,50	асф. бетон			0,50		
5,70	6,20	0,50	асф. бетон				0,50	
6,20	9,80	3,60	асф. бетон			3,60		
9,80	10,10	0,30	асф. бетон				0,30	
10,10	10,40	0,30	асф. бетон			0,30		
10,40	11,00	0,60	асф. бетон				0,60	
11,00	11,20	0,20	асф. бетон	0,20				
11,20	11,60	0,40	асф. бетон			0,40		
11,60	13,00	1,40	асф. бетон	1,40				
13,00	15,00	2,00	щебеночное		2,00			
15,00	17,20	2,20	щебеночное			2,20		
17,20	17,60	0,40	асф. бетон	0,40				
17,60	18,20	0,60	асф. бетон			0,60		
18,20	18,30	0,10	асф. бетон	0,10				
18,30	19,20	0,90	асф. бетон				0,90	
19,20	19,40	0,20	щебеночное					0,20
19,40	20,30	0,90	щебеночное			0,90		
20,30	20,50	0,20	щебеночное				0,20	
20,50	21,00	0,50	щебеночное			0,50		
21,00	22,30	1,30	щебеночное					1,30
22,30	24,00	1,70					1,70	
24,00	25,00	1,00	щебеночное			1,00		
25,00	26,10	1,10	щебеночное				1,10	
26,10	28,00	1,90	щебеночное			1,90		
28,00	28,40	0,40	асф. бетон		0,40			
28,40	28,70	0,30	асф. бетон				0,30	
28,70	29,30	0,60	щебеночное			0,60		
Итого		29,30		2,10	3,58	14,40	7,72	1,50
				7,2%	12,2%	49,1%	26,3%	5,1%

**Таблица 15: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги G136 R135 - Кыету - Русская Киселия- М3**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	Плохое	очень плохое
0,00	0,50	0,50	щебеночное		0,50			
0,50	2,80	2,30	щебеночное			2,30		
2,80	3,40	0,60	щебеночное		0,60			
3,40	3,80	0,40	щебеночное			0,40		
3,80	4,00	0,20	щебеночное				0,20	
4,00	5,40	1,40	асф. бетон					1,40
5,40	5,90	0,50	асф. бетон			0,50		
5,90	6,20	0,30	асф. бетон		0,30			
6,20	6,40	0,20	асф. бетон			0,20		
6,40	6,50	0,10	асф. бетон				0,10	
6,50	6,70	0,20	асф. бетон			0,20		
6,70	7,00	0,30	асф. бетон					0,30
7,00	7,50	0,50	асф. бетон				0,50	
7,50	7,90	0,40	асф. бетон					0,40
7,90	8,40	0,50	щебеночное			0,50		
8,40	8,90	0,50	щебеночное				0,50	
8,90	11,20	2,30	щебеночное			2,30		
11,20	12,20	1,00	щебеночное				1,00	
12,20	13,04	0,84	асф. бетон					0,84
Итого		13,04			1,40	6,40	2,30	2,94
				0,11%		0,49%	0,18%	0,23%

**Таблица 16: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги G140: R32 -Тараклия- Копчак - Кайраклия гр. Украины**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	очень плохое
0,00	0,50	0,50	асф. бетон			0,50		
0,50	1,00	0,50	асф. бетон		0,50			
1,00	1,20	0,20	асф. бетон			0,20		
1,20	1,40	0,20	асф. бетон				0,20	
1,40	2,40	1,00	асф. бетон			1,00		
2,40	3,70	1,30	асф. бетон				1,30	
3,70	4,30	0,60	асф. бетон					0,60
4,30	4,50	0,20	асф. бетон			0,20		
4,50	5,60	1,10	асф. бетон					1,10
5,60	6,40	0,80	асф. бетон			0,80		
6,40	7,60	1,20	асф. бетон				1,20	
7,60	8,30	0,70	асф. бетон					0,70
8,30	8,80	0,50	асф. бетон		0,50			
8,80	9,80	1,00	асф. бетон				1,00	
9,80	10,40	0,60	асф. бетон			0,60		
10,40	10,70	0,30	асф. бетон					0,30
10,70	12,50	1,80	асф. бетон				1,80	

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	очень плохое
12,50	12,90	0,40	асф. бетон			0,40		
12,90	13,80	0,90	асф. бетон				0,90	
13,80	13,90	0,10	асф. бетон			0,10		
13,90	15,30	1,40	асф. бетон				1,40	
15,30	16,00	0,70	асф. бетон			0,70		
16,00	16,20	0,20	асф. бетон				0,2	
16,20	17,00	0,80	асф. бетон			0,80		
17,00	17,30	0,30	асф. бетон		0,30			
17,30	18,60	1,30	асф. бетон				1,3	
18,60	18,90	0,30	асф. бетон			0,30		
18,90	19,10	0,20	асф. бетон				0,20	
19,10	20,10	1,00	асф. бетон			1,00		
ИТОГО					1,30	6,600	9,500	2,70
				6,47%	32,83%	47,27%	13,43%	

**Таблица 17: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги G142: Вулканешты – Етулия – граница Украины**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	очень плохое
0,00	0,30	0,30	асфальтобетон					0,30
0,30	0,70	0,40	асфальтобетон		0,40			
0,70	1,30	0,60	асфальтобетон			0,60		
1,30	1,70	0,40	асфальтобетон				0,40	
1,70	3,50	1,80	щебеночная			1,80		
3,50	3,60	0,10	щебеночная				0,10	
3,60	5,10	1,50	щебеночная			1,50		
5,10	8,10	3,00	асфальтобетон				3,00	
8,10	8,40	0,30	асфальтобетон			0,30		
8,40	8,50	0,10	асфальтобетон				0,10	
8,50	8,80	0,30	асфальтобетон			0,30		
8,80	9,30	0,50	асфальтобетон				0,50	
9,30	13,60	4,30	щебеночная				4,30	
13,60	14,00	0,40	асфальтобетон				0,40	
14,00	14,40	0,40	асфальтобетон			0,40		
14,40	16,20	1,80	асфальтобетон				1,80	
16,20	16,50	0,30	асфальтобетон					0,30
16,50	17,00	0,50	асфальтобетон			0,50		
17,00	18,10	1,10	асфальтобетон		1,10			
18,1	18,7	0,60	асфальтобетон				0,6	
18,7	19,1	0,4	асфальтобетон					0,4
19,1	20,5	1,4	щебеночная			1,4		
20,5	21,8	1,3	щебеночная				1,3	
Итого		21,80			1,50	6,80	12,50	1,00
				0%	6,88%	31,19%	57,34%	4,59%

**Таблица 18: Техническое состояние проезжей части автомобильной дороги G141 Вулканешты – Колибаш**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличное	Хорошее	Удовлетв.	плохое	очень плохое
0,00	4,50	4,50	асф. бетон				4,50	
4,50	5,00	0,50	асф. бетон			0,50		
5,00	6,00	1,00	асф. бетон		1,00			
6,00	6,70	0,70	асф. бетон			0,70		
Всего		6,70			1,00	1,20	4,50	

**Таблица 19: Техническое состояние проезжей части местных автомобильных дорог**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
<b>L623 R28 – подъезд к мун. Комрат</b>								
0,00	0,20	0,20	асфальт		0,20			
0,20	0,55	0,35	асфальт		0,35			
0,55	1,40	0,95	асфальт				0,95	
1,40	2,10	0,70	асфальт			0,70		
всего		2,20			0,55	0,70	0,95	
доля %					25,00	31,82	43,18	

**L623.1 R23 – подъезд к мун. Комрат**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,30	1,30	асфальт			1,30		
1,30	1,70	0,40	асфальт		0,40			
всего		1,70			0,40	1,30		
доля %					23,53	76,47		

**L623.2 R29 – подъезд к мун. Комрат**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,80	0,80	асфальт			0,80		
0,80	2,45	1,65	асфальт				1,65	
всего		2,45				0,80	1,65	
доля %						32,65	67,35	

**L625 Подъезд к с. Котовское**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,40	1,40	щебень			1,40		
1,40	1,80	0,40	щебень		0,60			
1,80	2,00	0,20	щебень			0,20		
2,00	2,40	0,40	щебень		0,40			

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
2,40	2,60	0,20	щебень				0,20	
2,60	2,90	0,30	щебень			0,30		
2,90	3,20	0,30	щебень				0,30	
3,00	3,50	0,50	щебень			0,50		
всего					1,00	2,40	0,50	
доля, %					28,57	68,57	14,29	

### L598 R23 подъезд к с. Башкалия

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,65	1,65	асфальт			1,65		

### L655 Подъезд к с. Фрумушика

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,20	1,20	щебень			1,20		

### L629 R29 – подъезд к станции Чадыр-Лунга

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,20	0,20	асфальт				0,20	
0,20	0,50	0,30	асфальт			0,30		
0,50	1,40	0,90	асфальт				0,90	
1,40	1,70	0,30	асфальт			0,30		
1,70	1,90	0,20	асфальт					0,20
1,90	2,20	0,30	асфальт			0,30		
2,20	2,50	0,30	асфальт				0,30	
2,50	2,90	0,40	асфальт			0,40		
2,90	3,20	0,30	асфальт				0,30	
3,20	3,40	0,20	асфальт			0,20		
всего		3,40				1,50	1,70	0,20
доля, %						44,12	50,00	5,88

### L627 R29 – Джолтай – Бешгиоз – R36

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,20	0,20	асфальт	0,20				
0,20	1,70	1,50	щебень		1,50			
1,70	2,10	0,40	щебень			0,40		
2,10	4,10	2,00	щебень		2,00			
4,10	4,30	0,20	щебень				0,20	

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
4,30	5,20	0,90	щебень		0,90			
5,20	5,60	0,40	щебень			0,40		
5,60	6,80	1,20	щебень		1,20			
6,80	7,40	0,40	щебень				0,40	
7,40	7,60	0,20	щебень			0,20		
7,60	7,90	0,30	асфальт					0,30
7,90	8,30	0,40	асфальт				0,40	
8,30	8,60	0,30	асфальт			0,30		
8,60	9,70	1,10	асфальт				1,10	

**Далее грунтовая дорога, 6 км со стороны Бешгиоз**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	2,00	2,00	асфальт	2,00				
2,00	4,30	2,30	асфальт			2,30		
всего			13,80	2,20	5,60	3,60	2,10	0,30
доля, %				15,94	40,58	26,09	15,22	2,17

**L629.1 Чадыр-Лунга – станция Чадыр-Лунга**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,00	1,00	асфальт		1,00			
1,00	1,60	0,60	асфальт				0,60	
всего			1,60		1,00		0,60	
доля %					62,50		37,50	

**L630 Кортен – Баурчи (со стороны Баурчи)**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,10	0,10	щебень			0,10		
0,10	0,90	0,80	щебень				0,80	
Далее грунтовая дорога, 6км								
всего			0,90			0,10	0,80	
доля,%						11,11	88,89	

**L642 Чадыр-Лунга - Тараклия**

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	7,50	7,50	щебень			7,50		
всего					7,50			

### L635 М3 – подъезд к станции Вулканешты

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,60	0,60	асфальт				0,60	
0,60	0,80	0,20	асфальт			0,20		
0,80	1,00	0,20	асфальт				0,20	
1,00	1,20	0,20	асфальт		0,20			
1,20	1,50	0,30	асфальт				0,30	
1,50	1,80	0,30	асфальт			0,30		
1,80	2,10	0,30	асфальт				0,30	
2,10	2,50	0,40	асфальт			0,40		
2,50	3,20	0,70	асфальт				0,70	
<b>подъезд к поселку</b>								
0,00	0,30	0,30	асфальт				0,30	
0,30	0,60	0,30	асфальт			0,30		
0,60	0,80	0,20	асфальт				0,20	
0,80	1,10	0,30	асфальт			0,30		
1,10	2,00	0,90	асфальт					0,90
<b>подъезд к хлебохранилищу</b>								
0,00	0,10	0,10	асфальт				0,10	
0,10	0,30	0,20	асфальт			0,20		
0,30	0,50	0,20	асфальт				0,20	
всего		5,70			0,20	1,70	2,90	0,90
%					3,51	29,82	50,88	15,79

### L634 М3 – Вулканешты – R32.1

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,40	1,40	асфальт		1,40			
1,40	1,80	0,40	асфальт			0,40		
всего					1,40	0,40		
доля %					77,8	22,2		

### L638.1 Подъезд к границе с Украиной

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,50	1,50	асфальт				1,50	
всего							1,50	

### L637M3 – Вулканешты – Вадул луй Исак

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,60	0,60	асфальт			0,60		
0,60	1,10	0,50	асфальт				0,50	
далее грунтовая дорога 9км								

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
всего		1,10				0,60	0,50	
доля, %						54,55	45,45	

### L677 Подъезд к с. Южное

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	2,00	2,00	асфальт			2,00		
2,00	2,40	0,40	асфальт				0,40	
2,40	3,60	1,20	щебень			1,20		
всего		3,60				3,20	0,40	
доля, %						88,89	11,11	

### 637.1 Вулканешты – М3

Участок		Расстояние	тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	1,20	1,20	асфальт		1,20			
1,20	1,80	0,60	асфальт			0,60		
1,80	2,40	0,60	асфальт		0,60			
2,40	3,00	0,60	мощение		0,60			
3,00	3,40	0,40	асфальт			0,40		
3,40	3,60	0,20	асфальт				0,20	
3,60	4,80	1,20	асфальт			1,20		
всего		4,80			2,40	2,20	0,20	
доля, %					50,00	45,83	4,17	

### L638 М3 – Чишмикиной – Етулия

Участок		Расстояние	Тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
0,00	0,20	0,20	асфальт			0,20		
0,20	0,90	0,70	асфальт				0,70	
0,90	2,20	1,30	асфальт			1,30		
2,20	2,40	0,20	асфальт				0,20	
2,40	4,00	1,60	асфальт			1,60		
4,00	4,20	0,20	асфальт				0,20	
4,20	4,40	0,20	асфальт			0,20		
4,40	5,40	1,00	асфальт				1,00	
5,40	6,00	0,60	асфальт			0,60		
6,00	6,30	0,30	асфальт			0,30		
6,30	6,80	0,50	асфальт				0,50	
6,80	7,00	0,20	асфальт			0,20		
7,00	7,40	0,40	асфальт				0,40	
7,40	7,80	0,40	асфальт			0,40		

Участок		Расстояние	Тип покрытия	Состояние покрытия				
с км	до км			Отличн.	Хорошее	Удовл.	плохое	оч. плохое
7,80	8,00	0,20	асфальт				0,20	
8,00	8,60	0,60	асфальт			0,60		
8,60	8,90	0,30	асфальт	0,30				
8,90	9,90	1,00	асфальт			1,00		
9,90	10,20	0,30	асфальт		0,30			
10,20	11,00	0,80	асфальт			0,80		
11,00	11,20	0,20	асфальт				0,20	
11,20	11,50	0,30	асфальт			0,30		
11,50	12,50	1,00	асфальт				1,00	
12,50	13,00	0,50	асфальт			0,50		
13,00	13,20	0,20	асфальт	0,20				
13,20	13,40	0,20	асфальт			0,20		
13,40	14,40	1,00	асфальт		1,00			
всего				0,50	1,30	8,20	4,40	
доля, %				3,47	9,03	56,94	30,56	

## 5.2.1 Методология оценки состояния дорожного покрытия

### КЛАССИФИКАЦИЯ ДЕФЕКТОВ:

#### ДОРОГИ С АСФАЛЬТОБЕТОННЫМ ПОКРЫТИЕМ

##### 1. СТРУКТУРНЫЕ ДЕФЕКТЫ

- Простые продольные трещины: открытие асфальтобетонного покрытия параллельно оси дороги;
- Разветвленные продольные трещины: Продольные трещины с разветвлениями;
- Сетка трещин: дефекты в виде сети с множественными пересекающимися трещинами, формирующие блоки или густой сеткой трещин в зависимости от размера ячеек (5-15 см для густой сеткой трещин);
- Отдельные просадки: отдельные дефекты, которые состоят в понижении уровня проезжей части от нескольких сантиметров до десятков сантиметров;
- Ямы представляю собой дефекты покрытия нерегулярной формы в виде дезинтеграции слоя покрытия глубиной более 3см;
- Колеи: Искажение поперечного профиля вдоль полос наката в виде углубления покрытия шириной до одного метра и глубиной от 1-2 до 10-15 см.

##### 2. ПОВЕРХНОСТНЫЕ ДЕФЕКТЫ

- Поперечные трещины: разрушение покрытия в виде протяженного разрыва материала (нарушение сплошности) в направлении, перпендикулярно оси дороги;
- Ямы, которые влияют на состояние верхнего слоя: дефекты нерегулярной формы различной глубины, которые образуются в результате ограниченного разрушения верхнего слоя;
- Волны - это периодические деформации поверхности покрытия в виде углублений и подъемов ориентированы в поперечном направлении;
- Шелушение: разрушение поверхности покрытия за счет отслаивания тонких пленок и чешуек материала, разрушаемого под действием воды и мороза.

#### ДОРОГИ С ЩЕБЕНОЧНЫМ И ГРАВИЙНЫМ ПОКРЫТИЕМ

- Отдельные просадки: отдельные дефекты, которые состоят в понижении уровня проезжей части от нескольких сантиметров до десятков сантиметров;

- Искажение поперечного профиля вдоль полос наката в виде углубления покрытия шириной до одного метра и глубиной от 1-2 до 10-15 см;
- Ямы представляю собой дефекты покрытия нерегулярной формы в виде дезинтеграции щебеночного или гравийного слоя;
- Повышенный износ, выражается в появлении нижнего слоя дорожной одежды большой фракции (40-70мм);
- Появление на поверхности грунта земляного полотна из-за недостаточности материала дорожной одежды.

## ИСПОЛЬЗОВАННАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ КРИТЕРИЕВ

### АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ С АСФАЛЬТОБЕТОННЫМ ПОКРЫТИЕМ

Отличное состояние.	Наличие поперечных трещин на расстоянии 6 – 10м друг от друга.	Этот тип дефектов отражает нормальное состояние дорожного покрытия. Дефект объясняется уменьшением эластичности материала дорожной одежды в результате старения асфальтобетона. Планирование мероприятий на долгосрочный период.
Хорошее состояние	Наличие простых продольных трещин	Дефект обусловлен различными причинами и отражает первая стадия появления структурных проблем. Планирование мероприятий на долгосрочный период.
	Наличие поперечных трещин	Этот тип дефектов отражает нормальное состояние дорожного покрытия и отрицательно влияет на несущую способность дорожной одежды. Планирование мероприятий на долгосрочный период.
	Наличие отдельных заделанных ям	В таком случае необходимо планировать мероприятия на долгосрочный период.
Удовлетворительное состояние	Наличие продольных разветвленных трещин	Этот тип дефектов обусловлен развитием процесса трещинообразования путем соединения простых продольных трещин и представляет второй этап появления структурных дефектов.
	Наличие поперечных трещин	Этот тип дефектов отражает нормальное состояние дорожного покрытия и влияет на несущую способность дорожной одежды. Основные действия должны быть направлены на исключение повреждения нижележащих слоев
	Наличие сетки трещин (без дезинтеграции покрытия)	Этот тип дефектов отражаем удовлетворительное состояние покрытия и отрицательно влияет на функциональные способности и прочности дорожной одежды. Этот тип дефекта исходит из появления сети продольных и поперечных трещин, и сопровождается другими формами разрушений и объясняется недостаточной несущей способностью дорожной одежды В таком случае планируются мероприятия на среднесрочный период.
	Наличие заделанных ям	Ямы, которые влияют на состояние верхнего слоя: дефекты нерегулярной формы различной глубины, которые образуются в результате ограниченного разрушения верхнего слоя.
Плохое состояние	Наличие колея	Этот тип дефекта является результатом появления других дефектов: трещин сеткой трещин, недостаточной прочностью слоя основания и действия тяжелого транспорта особенно если превышаются весовые ограничения. В таком случае необходимо назначить мероприятия в краткосрочном периоде.
	Наличие ям	Этот дефект является результатом других разрушений, которые способствовали дезинтеграции материала верхнего слоя: сетка трещин, густая сетка трещин, плохое качество верхнего слоя, и др.

	Наличие волн	Этот дефект является причиной недостаточным сопротивлением верхнего слоя покрытия горизонтальным усилиям. И особенно проявляется при высоких температурах в местах с частным торможением и ускорением. При таких дефектах назначают мероприятия в краткосрочном периоде.
	Наличие просадок	Этот дефект появляется в результате наличия разрушений в самой дорожной одежде и активного слоя земляного полотна: Некачественный слой основания и наличия слабых грунтов в верхнем слое земляного полотна. Просадки имеют тенденцию быстрого развития. В таких случаях назначают мероприятия в краткосрочном периоде.
Очень плохое состояние	Наличие ям на более 30% площади дорожного покрытия	Этот дефект является результатом других разрушений, которые способствовали дезинтеграции материала верхнего слоя: сетка трещин, густая сетка трещин, плохое качество верхнего слоя, и др.
	Наличие колеи глубиной более 10 см	Этот тип дефекта является результатом появления других дефектов: трещин сеткой трещин, недостаточной прочностью слоя основания и действия тяжелого транспорта особенно если превышаются весовые ограничения. Сопровождается деформацией слоя основания и верхнего слоя земляного полотна. Имеет тенденцию ускоренного развития.
	Наличие волн	Этот дефект является причиной недостаточным сопротивлением верхнего слоя покрытия горизонтальным усилиям. И особенно проявляется при высоких температурах в местах с частным торможением и ускорением. При таких дефектах назначают мероприятия в краткосрочном периоде.
	Наличие просадок на более 30% площади дорожного покрытия	Этот дефект появляется в результате наличия разрушений в самой дорожной одежде и активного слоя земляного полотна: Некачественный слой основания и наличия слабых грунтов в верхнем слое земляного полотна. Просадки имеют тенденцию быстрого развития. В таких случаях назначают мероприятия в краткосрочном периоде.
<b>АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ С ЩЕБЕНОЧНЫМ И ГРАВИЙНЫМ ПОКРЫТИЕМ</b>		
Хорошее состояние	Наличие редких случаев оголения нижнего слоя	Покрытие однородное, в отдельных местах отмечается выход на поверхности материала нижнего слоя. Назначают мероприятия в долгосрочном периоде
Удовлетворительное состояние	Износ верхнего слоя покрытия	Этот дефект выражается в появление нижнего слоя дорожной одежды большой фракции (40-70мм). Появляется в связи с невыполнением работ по восстановлению слоя износа (профилирование с добавлением материала, с некачественным выполнением слоя износа, плохой водоотвод, и др. Назначают мероприятия на среднесрочный период.
	Наличие отдельных ям	Является результатом дезинтеграции верхнего слоя покрытия из-за наличия других дефектов и некачественного выполнения слоя износа. Назначают мероприятия на среднесрочный период.
	Наличие колеи и просадок глубиной до 5 см	Этот тип деформаций является результатом недостаточной прочности дорожной одежды в комплексе с эффектами тяжелого транспорта, особенно если превышаются весовые ограничения. Назначают мероприятия на среднесрочный период.
Плохое состояние	Наличие ям	Этот дефект является результатом других разрушений, которые способствовали дезинтеграции материала верхнего слоя: просадки, колеи, плохое качество материала верхнего слоя и др. Назначают мероприятия в краткосрочном периоде.

	Наличие колеи и просадок глубиной 5- 10см	Этот тип деформаций является результатом недостаточной прочности дорожной одежды в комплексе с эффектами тяжелого транспорта, особенно если превышаются весовые ограничения. Этот тип деформаций имеет тенденцию ускоренного развития. Назначают мероприятия на краткосрочный период.
	Наличие волн	Этот дефект является причиной недостаточным сопротивлением верхнего слоя покрытия горизонтальным усилиям. И особенно проявляется в местах с частным торможением и ускорением. Более распространены на дорогах с гравийным покрытием. При таких дефектах назначают мероприятия в краткосрочном периоде.
Очень плохое состояние	Наличие ям, просадок или колеи глубиной более 10 см, площадь деформируемого покрытия превышает 50%.	Этот тип деформаций является результатом комплексных факторов: плохой водоотвод, недостаточной несущей способности, несвоевременным выполнением работ по восстановления слоя износа, движение транспорта с превышением весовых нагрузок и др. При таких дефектах назначают мероприятия в краткосрочном периоде.
	Выход земли на поверхности проезжей части	Этот тип дефекта объясняется недостаточны количеством материала дорожной одежды, и плохим качеством грунта верхнего слоя земляного полотна. При таких дефектах назначают мероприятия в краткосрочном периоде.

#### Фотографии по оценки состояния дорожного покрытия:



Покрывтие в отличном состоянии (М3 Кишинэу – Комрат – Джурджулешть – гр. Румынии, км 74)



Покрытие в удовлетворительном состоянии (L 627.1 Подъезд к с. Бешгиоз. км 2,2)



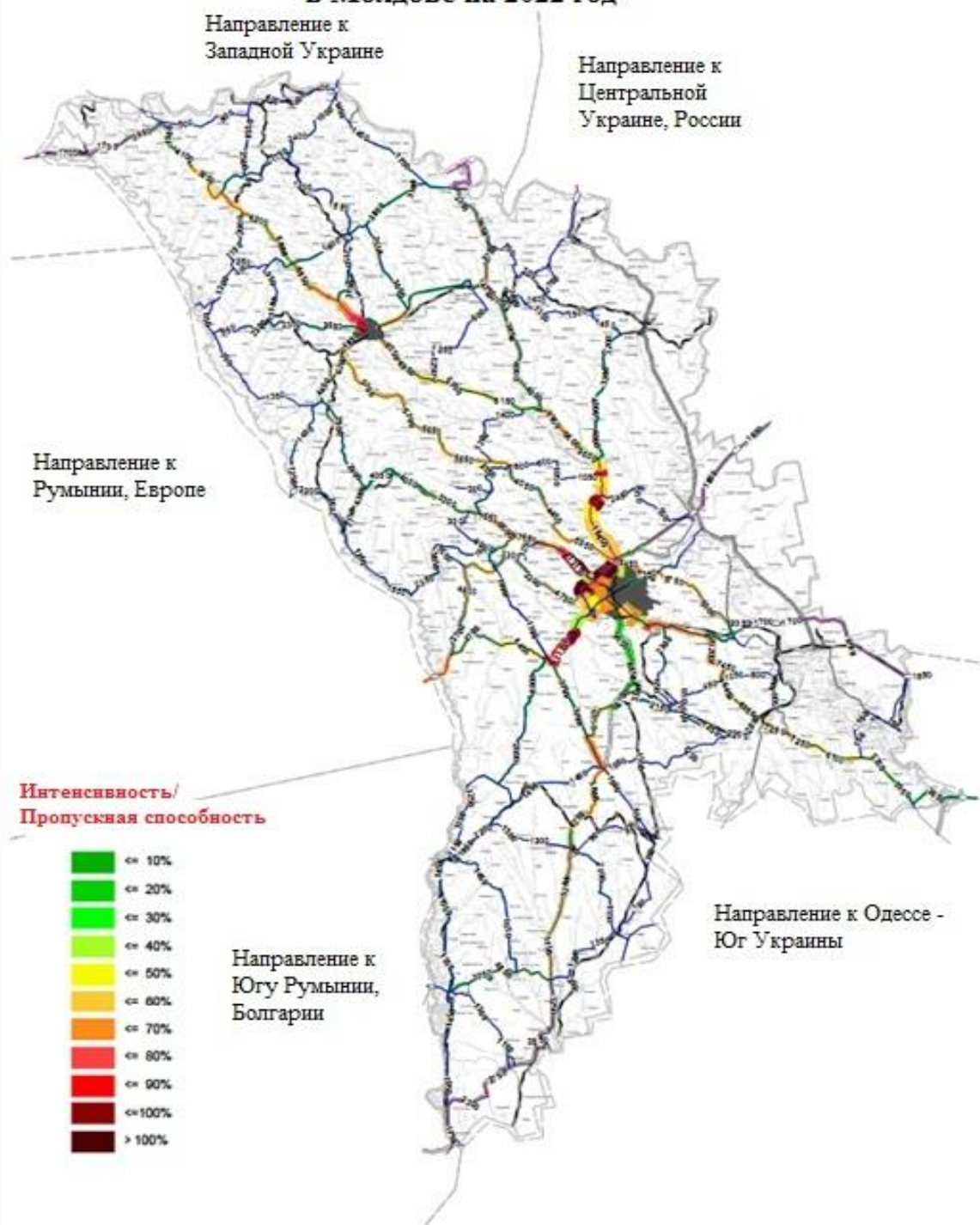
Покрытие в плохом состоянии (L637 М3 – Вулканешты -Вадул луй Исак, км2)



Покрытие в очень плохом состоянии (L 627.1 R29-подъезд к с Джолтай км 7,5)

### 5.3 ПРИЛОЖЕНИЕ: КАРТА ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ГЛАВНЫХ ДОРОГАХ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

#### Распределение прогнозируемой интенсивности движения в Молдове на 2022 год



## 5.4 ПРИЛОЖЕНИЕ: ПРОГНОЗ ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ДО 2027 ГОДА

**М3 Кишинэу - Комрат - Джурджулешть - гр. Румынии, км 109**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, Велосипеды	49	52	55	58	60	63	65	68	71	73	76
Легковые автомобили	1312	1387	1466	1549	1614	1682	1753	1827	1903	1966	2031
микроавтобусы	418	442	467	494	514	536	558	582	606	626	647
грузовые 2-х осные	411	432	455	479	497	516	535	555	577	594	612
грузовые 3-х - 4-х осн.	400	421	443	466	483	502	521	541	561	578	595
грузовые с прицепом	332	349	367	387	401	416	432	449	466	480	494
грузовые с полуприцепом	240	252	266	279	290	301	313	324	337	347	357
автобусы	201	211	222	234	243	252	262	272	282	290	299
тракторы	35	37	39	41	43	45	47	49	51	52	54
гужевые	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
<b>ВСЕГО</b>	<b>3416</b>	<b>3603</b>	<b>3800</b>	<b>4008</b>	<b>4169</b>	<b>4336</b>	<b>4510</b>	<b>4691</b>	<b>4880</b>	<b>5034</b>	<b>5193</b>

**М3 Кишинэу - Комрат - Джурджулешть - гр. Румынии, км 164**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, Велосипеды	10	11	11	12	12	13	13	14	15	15	15
Легковые автомобили	718	759	802	848	884	921	959	1000	1042	1076	1111
микроавтобусы	135	143	151	159	166	173	180	188	196	202	209
грузовые 2-х осные	135	142	149	157	163	169	176	182	189	195	201
грузовые 3-х - 4-х осн.	474	499	525	552	573	595	617	641	665	685	705
грузовые с прицепом	60	63	66	70	73	75	78	81	84	87	89
грузовые с полуприцепом	324	341	359	377	392	406	422	438	455	468	482
автобусы	18	19	20	21	22	23	23	24	25	26	27
тракторы	55	58	61	65	68	71	73	77	80	82	85
гужевые	21	22	23	25	26	27	28	29	30	31	33
<b>ВСЕГО</b>	<b>1950</b>	<b>2056</b>	<b>2168</b>	<b>2286</b>	<b>2377</b>	<b>2472</b>	<b>2571</b>	<b>2674</b>	<b>2781</b>	<b>2868</b>	<b>2958</b>

**R28 М3 - Комрат**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, Велосипеды	11	12	12	13	14	14	15	15	16	16	17
Легковые автомобили	2839	3001	3172	3353	3493	3640	3793	3952	4118	4254	4395
микроавтобусы	498	526	556	588	613	639	665	693	722	746	771
грузовые 2-х осные	254	267	281	296	307	319	331	343	356	367	378
грузовые 3-х - 4-х осн.	252	265	279	293	305	316	328	341	354	364	375
грузовые с прицепом	77	81	85	90	93	97	100	104	108	111	115
грузовые с полуприцепом	232	244	257	270	280	291	302	314	325	335	345
автобусы	17	18	19	20	21	21	22	23	24	25	25
тракторы	7	7	8	8	9	9	9	10	10	10	11
гужевые	7	7	8	8	9	9	9	10	10	10	11
<b>ВСЕГО</b>	<b>4194</b>	<b>4429</b>	<b>4677</b>	<b>4939</b>	<b>5143</b>	<b>5354</b>	<b>5575</b>	<b>5805</b>	<b>6044</b>	<b>6240</b>	<b>6443</b>

**R29 Комрат – Чадыр- Лунга – гр. Украины**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, велосип.	10	11	11	12	12	13	13	14	15	15	15

Легковые автомобили	1632	1725	1823	1927	2008	2093	2180	2272	2367	2446	2526
микроавтобусы	387	409	432	457	476	496	517	539	561	580	599
грузовые 2-х осные	118	124	131	137	143	148	154	159	166	171	176
грузовые 3-х - 4-х осн.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
грузовые с прицепом	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
грузовые с полуприцепом	37	39	41	43	45	46	48	50	52	53	55
автобусы	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
тракторы	9	10	10	11	11	12	12	13	13	13	14
гужевые	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5
<b>ВСЕГО</b>	<b>2218</b>	<b>2344</b>	<b>2476</b>	<b>2616</b>	<b>2725</b>	<b>2839</b>	<b>2957</b>	<b>3081</b>	<b>3209</b>	<b>3314</b>	<b>3423</b>

**R23 Басараяска - Комрат**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, велосип.	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9	9
Легковые автомобили	804	850	898	949	989	1031	1074	1119	1166	1205	1245
микроавтобусы	207	219	231	244	255	265	277	288	300	310	320
грузовые 2-х осные	53	56	59	62	64	66	69	72	74	77	79
грузовые 3-х - 4-х осн.	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	7
грузовые с прицепом	12	13	13	14	15	15	16	16	17	17	18
грузовые с полуприцепом	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
автобусы	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
тракторы	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	8
гужевые	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
<b>ВСЕГО</b>	<b>1116</b>	<b>1179</b>	<b>1246</b>	<b>1316</b>	<b>1371</b>	<b>1428</b>	<b>1488</b>	<b>1550</b>	<b>1615</b>	<b>1667</b>	<b>1722</b>

**R36 Васарабяска – Чадыр-Лунга**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, Велосипеды	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6
Легковые автомобили	704	744	787	831	866	903	941	980	1021	1055	1090
микроавтобусы	167	177	187	197	205	214	223	232	242	250	259
грузовые 2-х осные	47	49	52	55	57	59	61	64	66	68	70
грузовые 3-х - 4-х осн	4	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6
грузовые с прицепом	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	13
грузовые с полуприцепом	14	15	15	16	17	18	18	19	20	20	21
автобусы	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
тракторы	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6
гужевые	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
<b>ВСЕГО</b>	<b>957</b>	<b>1011</b>	<b>1068</b>	<b>1129</b>	<b>1176</b>	<b>1225</b>	<b>1276</b>	<b>1329</b>	<b>1385</b>	<b>1430</b>	<b>1477</b>

**R37 Чадыр-Лунга - R32**

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, Велосипеды	7	7	8	8	9	9	9	10	10	10	11
Легковые автомобили	1208	1277	1350	1427	1486	1549	1614	1682	1752	1810	1870
микроавтобусы	287	303	321	339	353	368	383	400	416	430	444
грузовые 2-х осные	82	86	91	95	99	103	107	111	115	118	122
грузовые 3-х - 4-х осн.	6	6	7	7	7	8	8	8	8	9	9
грузовые с прицепом	16	17	18	19	19	20	21	22	22	23	24
грузовые с полуприцепом	27	28	30	31	33	34	35	36	38	39	40

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
автобусы	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4
тракторы	7	7	8	8	9	9	9	10	10	10	11
гужевые	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
<b>ВСЕГО</b>	<b>1645</b>	<b>1738</b>	<b>1836</b>	<b>1940</b>	<b>2021</b>	<b>2106</b>	<b>2193</b>	<b>2285</b>	<b>2380</b>	<b>2458</b>	<b>2538</b>

### R32 Вулканешты - Кагул - Тараклия

Тип транспортного средства	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
мотоциклы, Велосипеды	9	10	10	11	11	12	12	13	13	13	14
Легковые автомобили	1514	1600	1692	1788	1863	1941	2023	2108	2196	2269	2344
микроавтобусы	356	376	398	420	438	456	476	496	516	533	551
грузовые 2-х осные	102	107	113	119	123	128	133	138	143	147	152
грузовые 3-х - 4-х осн	7	7	8	8	8	9	9	9	10	10	10
грузовые с прицепом	19	20	21	22	23	24	25	26	27	27	28
грузовые с полуприцепом	34	36	38	40	41	43	44	46	48	49	51
автобусы	4	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6
тракторы	8	8	9	9	10	10	11	11	12	12	12
гужевые	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5
<b>ВСЕГО</b>	<b>2056</b>	<b>2172</b>	<b>2295</b>	<b>2425</b>	<b>2526</b>	<b>2632</b>	<b>2741</b>	<b>2856</b>	<b>2975</b>	<b>3072</b>	<b>3173</b>

### M3 Кишинэу - Комрат - Джурджулешть - гр. Румынии, км 109

коэф..приведен. в зависимости от автомоб.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	25	26	27	29	30	31	33	34	36	37	38
1	1312	1387	1466	1549	1614	1682	1753	1827	1903	1966	2031
1	418	442	467	494	514	536	558	582	606	626	647
2,5	1028	1081	1137	1196	1242	1289	1338	1389	1442	1485	1529
3	1200	1262	1328	1397	1450	1505	1563	1622	1684	1734	1786
3,5	1162	1222	1286	1353	1404	1458	1513	1571	1630	1679	1729
3,5	840	884	930	978	1015	1054	1094	1135	1178	1214	1250
2,5	503	529	556	585	607	630	654	679	705	726	748
2	70	74	78	83	86	90	94	97	102	105	108
1,5	27	29	30	32	33	35	36	38	39	40	42
	<b>6584</b>	<b>6935</b>	<b>7306</b>	<b>7696</b>	<b>7997</b>	<b>8310</b>	<b>8635</b>	<b>8973</b>	<b>9325</b>	<b>9612</b>	<b>9909</b>

### M3 Кишинэу - Комрат - Джурджулешть - гр. Румынии, км 164

коэф..приведен. в зависимости от автомоб.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	8
1	718	759	802	848	884	921	959	1000	1042	1076	1111
1	135	143	151	159	166	173	180	188	196	202	209
2,5	338	355	374	393	408	423	439	456	473	488	502
3	1422	1496	1574	1656	1718	1784	1852	1922	1995	2055	2116
3,5	210	221	232	244	254	263	273	284	295	303	313
3,5	1134	1193	1255	1320	1370	1423	1477	1533	1591	1639	1688
2,5	45	47	50	52	54	56	59	61	63	65	67
2	110	116	123	130	135	141	147	153	160	165	170

коэф. приведен в зависимости от автомоб.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1,5	32	33	35	37	39	40	42	44	46	47	49
	<b>4148</b>	<b>4369</b>	<b>4601</b>	<b>4846</b>	<b>5035</b>	<b>5231</b>	<b>5435</b>	<b>5647</b>	<b>5867</b>	<b>6047</b>	<b>6233</b>

**R28 М3 - Комрат**

коэф. приведен в зависимости от автомоб.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	6	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9
1	2839	3001	3172	3353	3493	3640	3793	3952	4118	4254	4395
1	498	526	556	588	613	639	665	693	722	746	771
2,5	635	668	703	739	767	797	827	858	891	918	945
3	756	795	837	880	914	948	984	1022	1061	1092	1125
3,5	270	284	298	314	326	338	351	364	378	389	401
3,5	812	854	899	945	981	1019	1057	1097	1139	1173	1209
2,5	43	45	47	49	51	53	55	57	60	61	63
2	14	15	16	17	17	18	19	19	20	21	22
1,5	11	11	12	12	13	13	14	15	15	16	16
	<b>5882</b>	<b>6205</b>	<b>6545</b>	<b>6904</b>	<b>7183</b>	<b>7472</b>	<b>7773</b>	<b>8087</b>	<b>8413</b>	<b>8680</b>	<b>8955</b>

**R29 Комрат – Чадыр-Лунга - гр. Украины**

коэф. приведен в зависимости от автомоб.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	8
1	1632	1725	1823	1927	2008	2093	2180	2272	2367	2446	2526
1	387	409	432	457	476	496	517	539	561	580	599
2,5	295	310	326	343	357	370	384	399	414	426	439
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3,5	74	77	81	86	89	92	96	99	103	106	109
3,5	130	136	143	151	156	162	169	175	182	187	193
2,5	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4
2	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1,5	5	5	5	5	6	6	6	6	7	7	7
	<b>2547</b>	<b>2690</b>	<b>2840</b>	<b>2999</b>	<b>3123</b>	<b>3252</b>	<b>3386</b>	<b>3526</b>	<b>3671</b>	<b>3790</b>	<b>3913</b>

**R23 Комрат - Басарабьяска**

коэф. приведен в зависимости от автомоб.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5
1	804	850	898	949	989	1031	1074	1119	1166	1205	1245
1	207	219	231	244	255	265	277	288	300	310	320
2,5	133	139	147	154	160	166	173	179	186	191	197
3	15	16	17	17	18	19	20	20	21	22	22
3,5	42	44	46	49	51	53	55	57	59	61	63
3,5	74	77	81	86	89	92	96	99	103	106	109
2,5	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4
2	10	11	11	12	12	13	13	14	15	15	15
1,5	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5
	<b>1293</b>	<b>1365</b>	<b>1441</b>	<b>1522</b>	<b>1585</b>	<b>1650</b>	<b>1718</b>	<b>1789</b>	<b>1862</b>	<b>1923</b>	<b>1985</b>

**R36 Басарабяска – Чадыр- Лунга**

коэф. приведен. в зависимости от автомоб..	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
1	704	744	787	831	866	903	941	980	1021	1055	1090
1	167	177	187	197	205	214	223	232	242	250	259
2,5	118	124	130	137	142	147	153	159	165	170	175
3	12	13	13	14	15	15	16	16	17	17	18
3,5	32	33	35	37	38	40	41	43	44	46	47
3,5	49	52	54	57	59	61	64	66	69	71	73
2,5	5	5	6	6	6	6	7	7	7	7	7
2	8	8	9	9	10	10	11	11	12	12	12
1,5	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5
	<b>1099</b>	<b>1161</b>	<b>1226</b>	<b>1294</b>	<b>1348</b>	<b>1403</b>	<b>1461</b>	<b>1521</b>	<b>1584</b>	<b>1635</b>	<b>1688</b>

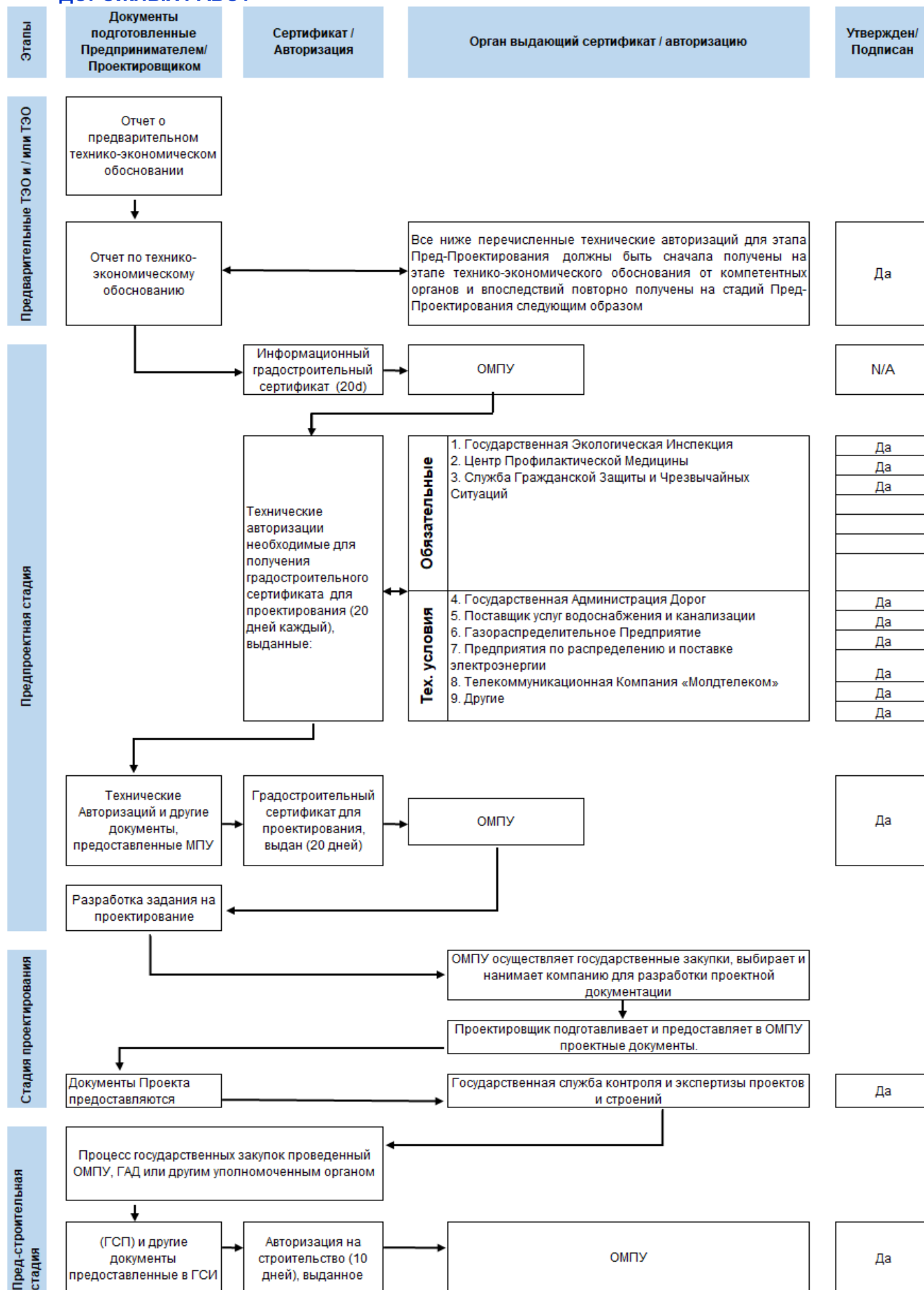
**R37 Чадыр- Лунга - R32**

коэф. приведен. в зависимости от автомоб..	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5
1	1208	1277	1350	1427	1486	1549	1614	1682	1752	1810	1870
1	287	303	321	339	353	368	383	400	416	430	444
2,5	205	216	227	239	248	257	267	277	288	296	305
3	18	19	20	21	22	23	23	24	25	26	27
3,5	56	59	62	65	68	70	73	76	79	81	83
3,5	95	99	105	110	114	119	123	128	133	137	141
2,5	8	8	8	9	9	9	10	10	11	11	11
2	14	15	16	17	17	18	19	19	20	21	22
1,5	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5
	<b>1897</b>	<b>2003</b>	<b>2115</b>	<b>2233</b>	<b>2325</b>	<b>2421</b>	<b>2521</b>	<b>2625</b>	<b>2733</b>	<b>2822</b>	<b>2913</b>

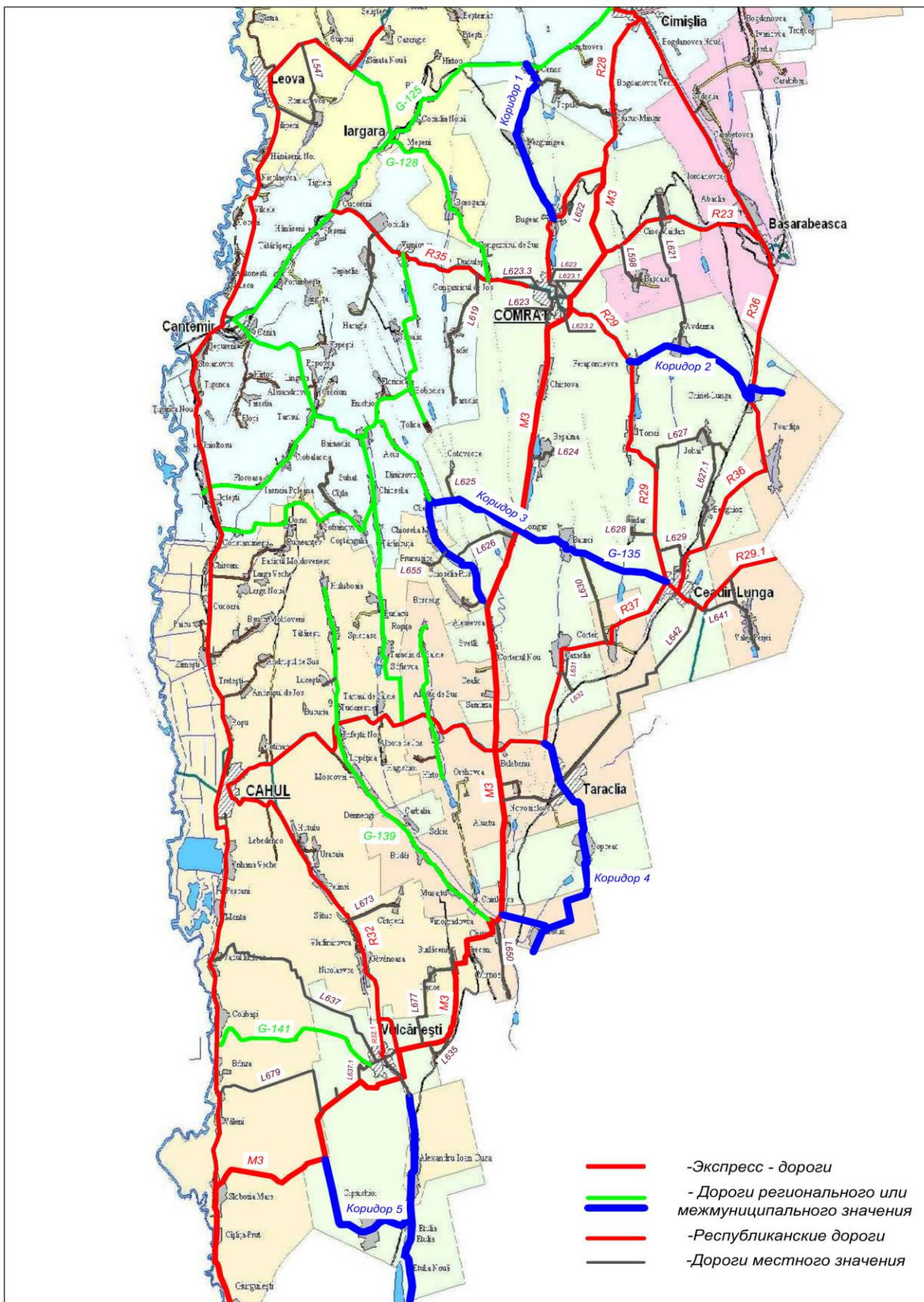
**R32 Вулканешты - Кагул - Тараклия**

коэф. приведен. в зависимости от автомоб..	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,5	5	5	5	5	6	6	6	6	7	7	7
1	1514	1600	1692	1788	1863	1941	2023	2108	2196	2269	2344
1	356	376	398	420	438	456	476	496	516	533	551
2,5	255	268	282	297	308	320	332	345	358	368	380
3	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
3,5	67	70	74	77	80	83	87	90	93	96	99
3,5	119	125	132	139	144	149	155	161	167	172	177
2,5	10	11	11	12	12	13	13	14	14	14	15
2	16	17	18	19	20	21	21	22	23	24	25
1,5	5	5	5	5	6	6	6	6	7	7	7
	<b>2367</b>	<b>2499</b>	<b>2639</b>	<b>2787</b>	<b>2902</b>	<b>3021</b>	<b>3146</b>	<b>3275</b>	<b>3410</b>	<b>3521</b>	<b>3635</b>

## 5.5 ПРИЛОЖЕНИЕ: СХЕМА ПРОЦЕССА ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ



## 5.6 ПРИЛОЖЕНИЕ: ЛИСТЫ КОРИДОРОВ



Коридор I	R25 –Ченак – Дезгинжа – Буджак - R28	Длина:	16,56 км
-----------	--------------------------------------	--------	----------

Коридор включает:	Региональные дороги:	16,56 км	Местные дороги:	Улицы:	8,60 км
-------------------	----------------------	----------	-----------------	--------	---------

Обслуживаемое население:	9 077	На км дороги:	548
Подключенные районы:	Чимишлия, Комрат		
Подключенные села:	Ченак ,Дезгинжа, Вуджак		

<b>Социальная инфраструктура:</b>	
Образовательные учреждения:	6
Медицинские учреждения:	2
Дома культуры, библиотеки:	
Спортивные залы, стадионы:	
<b>Экономическая инфраструктура:</b>	
Экономические агенты:	190
Промышленные предприятия:	4
Торговые предприятия:	44
Винзавод	1
Свободно-экономические зоны:	
Индустриальные парки:	
Деловые инкубаторы:	
<b>Другая инфраструктура:</b>	
ж/д станции:	
Пункты перехода границы:	
Услуги чрезвычайных ситуаций:	



<b>Дорожная одежда:</b>	
укатанный бетон:	4,97 км
выравнивание +4 см, а/б:	4,27 км
фрезерование + 4 см, а/б:	3,49 км
поверхностная обработка:	1,54 км

<b>Всего приблизительная стоимость коридора:</b>	55,43 млн. MDL
Стоимость 1 км:	3,35 млн. MDL
Стоимость на 1 жителя:	6 160 MDL

<b>Коридор II</b>	<b>R29–Ферапонтьевка–Авдарма–Кириет-Лунга-R36</b>	<b>Длина:</b>	<b>15,79 км</b>
-------------------	---	---------------	-----------------

Коридор включает:	Региональные дороги:	15,79 км	Местные дороги:	Улицы:	3,45 км
-------------------	----------------------	----------	-----------------	--------	---------

Обслуживаемое население:	7 346	На км дороги:	465
Подключенные районы:	Чадыр-Лунга		
Подключенные села:	Ферапонтьевка, Авдарма, Кириет-Лунга		

<b>Социальная инфраструктура:</b>	
Образовательные учреждения:	4
Медицинские учреждения:	2
Пункт бытового обслуживания:	1
Спортивные залы, стадионы:	1
Конференц и банкет зал	2
<b>Экономическая инфраструктура:</b>	
Экономические агенты:	130
Промышленные предприятия:	8
Торговые предприятия:	33
Винзавод	1
Свободно-экономические зоны:	
Индустриальные парки:	
Деловые инкубаторы:	
<b>Другая инфраструктура:</b>	
ж/д станции:	
Пункты перехода границы:	
Услуги чрезвычайных ситуаций:	



<b>Дорожная одежда:</b>	
укатанный бетон:	8,60 км
выравнивание +4 см, а/б:	0,13 км
фрезерование + 4 см, а/б:	1,93 км
поверхностная обработка:	5,13 км

<b>Всего приблизительная стоимость коридора:</b>	<b>60,93млн. MDL</b>
Стоимость 1 км:	3,86млн. MDL
Стоимость на 1 жителя:	8 294 MDL

<b>Коридор III</b>	<b>Чадыр-Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Киселия Маре – Русская Киселия – М3</b>			<b>Длина:</b>	<b>40,873 км</b>
Коридор включает:	Региональные дороги:	40,87 км	Местные дороги:	Улицы:	11,44 км
Обслуживаемое население:	42 275	На км дороги:	1034		
Подключенные районы:	Чадыр-Лунга, Комрат, Кантемир, Кагул				
Подключенные города:	Чадыр-Лунга				
Подключенные села:	Баурчи, Конгаз, Кыету, Киселия Маре, Русская Киселия				

<b>Социальная инфраструктура:</b>	
Образовательные учреждения:	28
Медицинские учреждения:	6
Пункт бытового обслуживания:	83
Профтехучилище:	1
Музеи:	1
<b>Экономическая инфраструктура:</b>	
Экономические агенты:	878
Промышленные предприятия:	23
Торговые предприятия:	436
Винзавод	3
Текстильные предприятия:	4
Промышленные парки:	1
Деловые инкубаторы:	1
<b>Другая инфраструктура:</b>	
ж/д станции:	
Пункты перехода границы:	
Услуги чрезвычайных ситуаций:	



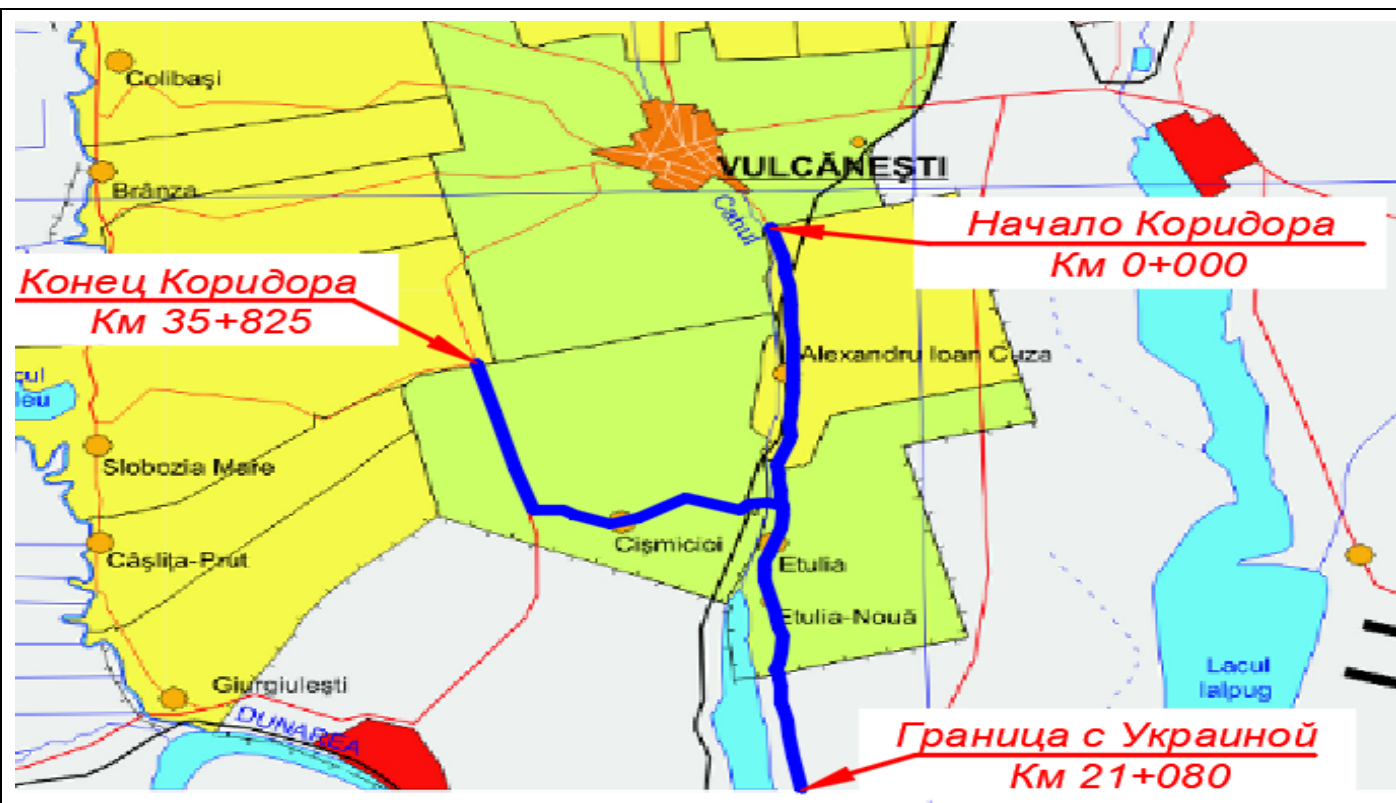
<b>Дорожная одежда:</b>	
укатанный бетон:	19,32 км
выравнивание +4 см, а/б:	2,72 км
фрезерование + 4 см, а/б:	16,43 км
поверхностная обработка:	2,31 км

<b>Всего приблизительная стоимость коридора:</b>	<b>167,64млн. MDL</b>
Стоимость 1 км:	4,11млн. MDL
Стоимость на 1 жителя:	6 468 MDL



<b>Коридор V</b>	<b>Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия- Чишмикой– МЗ</b>			<b>Длина:</b>	<b>35,825 км</b>
<b>Коридор включает:</b>	Региональные дороги:	<b>21,08 км</b>	Местные дороги:	<b>14,745 км</b>	Улицы: <b>14,05 км</b>
<b>Обслуживаемое население:</b>	25 900	<b>На км дороги:</b>	723		
<b>Подключенные районы:</b>	Вулканешты, Кагул				
<b>Подключенные города:</b>	Вулканешты				
<b>Подключенные села:</b>	Александру Иоан Куза, Етулия, Новая Етулия, Чишмикой				

<b>Социальная инфраструктура:</b>	
Образовательные учреждения:	18
Медицинские учреждения:	3
Пункт бытового обслуживания:	23
Профтехучилище:	1
Музеи:	1
<b>Экономическая инфраструктура:</b>	
Экономические агенты:	470
Промышленные предприятия:	15
Торговые предприятия:	260
Винзавод	3
Текстильные предприятия:	2
Свободно-экономические зоны:	1
Деловые инкубаторы:	
<b>Другая инфраструктура:</b>	
ж/д станции:	
Пункты перехода границы:	1
Услуги чрезвычайных ситуаций:	



<b>Дорожная одежда:</b>	
укатанный бетон (новое стр.):	9,68 км
выравнивание +4 см, а/б:	23,60 км
фрезерование + 4 см, а/б:	2,66 км

<b>Всего приблизительная стоимость коридора:</b>	<b>121,35 млн. MDL</b>
<b>Стоимость 1 км:</b>	<b>3,39 млн. MDL</b>
<b>Стоимость на 1 жителя:</b>	<b>4631MDL</b>

## 5.7 ПРИЛОЖЕНИЕ: ОТЧЕТ ПО ПРОЦЕССУ ПРИОРИТЕЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ (ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ)

### КОНТЕКСТ:

В рамках рабочего заседания от 11.04.2018., Рабочая Группа Агентства Регионального Развития АТО Гагаузия по разработке Региональной Секторальной Программы развития местных и региональных дорог в регионе, утвердила 5 приоритетных транспортных коридоров для их дальнейшей разработки и идентификации финансовых возможностей капитального ремонта:

6. G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28
7. R29 – Ферापонтъевка – Авдарма – Кириет-Лунга – R36
8. R 29 – Чадыр-Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3
9. Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины
10. Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикий – M3.

Далее, в соответствии с решением рабочей группы, необходимо провести приоритезацию коридоров для определения их инвестиционной очередности. Данная приоритезация должна быть основана на основе следующих 9 оценочных критериев:

1. Количество обслуживаемых населенных пунктов.
2. Количество обслуживаемого населения.
3. Показатель существующей и прогнозируемой интенсивности движения по данной дороге.
4. Техническое состояние автомобильной дороги (и показатель срочности работ);
5. Обеспечение доступа к основным социальным и административным объектам (школы, больницы, службы скорой помощи, аварийные службы, подразделения департамента по чрезвычайным ситуациям).
6. Обеспечение доступа к основным экономическим объектам (СЭЗ, промышленные парки, региональные рынки, основные туристические достопримечательности региона, и др.)
7. Обеспечение доступа к национальной границе и таможенным постам.
8. Стоимость реабилитации на км дороги.
9. Влияние на экологическую обстановку.

## ОЦЕНКА ПРИОРИТЕТНОСТИ КОРИДОРОВ:

Таким образом, процесс приоритезации коридоров был проведен на базе следующей оценочной матрицы:

#	Критерии	Количество баллов	Коридоры				
			G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28	R29 – Феропонтьевка – Авдарма – Кириет – Лунга – R36	R 29 - Чадыр-Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3	Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины	Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3
1	Количество обслуживаемых населенных пунктов.	<u>Максимум - 4 балла</u> 3 н.п. = 2 балла, 5 н.п. = 3 балла 6 н.п. = 4 балла	3 н.п. (Ченак, Дезгинжа, Буджак)	3 н.п. (Феропонтьевка, Авдарма, Кириет – Лунга)	6 н.п. (Чадыр-Лунга, Баурчи, Конгаз, Кыету, Киселия Маре, Русская Киселия)	3 н.п. (Тараклия, Копчак, Кайраклия)	5 н.п. (Вулканешты, Александру Ион Куза, Етулия, Новая Етулия, Чишмикиой)
			2	2	4	2	3
2	Количество обслуживаемого населения.	<u>Максимум – 5 баллов</u> до 10 тыс. человек = 2 балла 10 – 20 тыс. человек = 3 балла 20-30 тыс. человек = 4 баллов Более 30 тыс. человек = 5 баллов	около 9 тыс. жителей	7,3 тыс. жителей	43,7 тыс. жителей	24,5 тыс. жителей	25,9 тыс. жителей
			2	2	5	4	4
3	Показатель интенсивности движения по данной дороге.	<u>Максимум - 5 баллов</u> До 500 авто/сут = 2 балла 500 - 800 авто/сут = 3 балла 800 - 1100. авто/сут = 4 балла Более 1100. авто/сут = 5 баллов	756т	1072	1467	785	1045
			3	4	5	3	4

#	Критерии	Количество баллов	Коридоры				
			G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28	R29 – Феропонтьевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36	R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3	Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины	Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3
4	Техническое состояние автомобильной дороги (и показатель срочности работ);	<u>Максимум – 5 баллов</u> Очень плохое = 5 баллов Плохое = 4 балла Удовлительное – 3 балла Хорошее – 2 бала Очень хорошее 1 балл	$O = \sum O_i * L_i / L$ , где O – Общая оценка коридора, i – Оценка каждого участка, L <sub>i</sub> - Длина участков с определенной оценкой, L – Длина рассматриваемого коридора. Расчеты приведены в Примечании #1.				
			3,3	2,1	3,2	3,7	3,4
5	Обеспечение доступа к основным социальным и административным объектам (школы, больницы, службы скорой помощи, аварийные службы, подразделения департамента по чрезвычайным ситуациям).	<u>Максимум - 5 баллов</u> Большое значение = 5 баллов Среднее значение = 3 баллов Малое значение = 1 балл	Офисы семейных врачей и медпункты = 2 Дошкольные учреждения = 3 Лицеи и гимназии = 3	Офисы семейных врачей и медпункты = 2 Дошкольные учреждения = 2 Лицеи и гимназии = 2 Пункт бытового обслуживания = 1 В Авдарме расположены региональный конференц и банкет зал и региональная спортивная инфраструктура.	Больницы =1, офисы семейных врачей и медпункты = 5 Дошкольные учреждения = 16 Лицеи и гимназии = 12 Пункты бытового обслуживания = 83, Профтехучилище = 1 Музеи = 1	Больницы =1, офисы семейных врачей и медпункты = 1 Дошкольные учреждения = 11 Лицеи и гимназии = 6 Пункты бытового обслуживания = 31, Профтехучилище = 1 Музеи = 1	Больницы =1, офисы семейных врачей и медпункты = 2 Дошкольные учреждения = 12 Лицеи и гимназии = 6 Пункты бытового обслуживания = 23, Профтехучилище = 1 Музеи = 1
			1	5	5	3	3
6	Обеспечение доступа к основным экономическим объектам (СЭЗ, промышленные парки, региональные рынки, основные туристические достопримечательности региона, и др.)	<u>Максимум 5 баллов</u> Большое значение = 5 баллов Среднее значение = 3 балла Малое значение = 1 бал	~ 190 эк. агентов; 4 промышленных предприятия, 1 винзавод, 44 торговых предприятий	~ 130 эк. агентов; 8 промышленных предприятий, 1 винзавод, 33 торговых предприятий	~ 878 эк. агентов, 23 промышленных предприятий, 3 винзавода, 4 текстильных предприятия, 436 торговых предприятий, 1 бизнес-инкубатор, 1 промпарк	~ 500 эк. агентов; 14 промышленных предприятий, 2 винзавода, 3 текстильных предприятия, 260 торговых предприятий, 1 промпарк	~ 470 эк. агентов; 15 промышленных предприятий, 3 винзавода, 2 текстильных предприятия, 260 торговых предприятий, 1 СЭЗ (свободная экономическая зона)
			1	1	5	3	3

#	Критерии	Количество баллов	Коридоры				
			G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28	R29 – Феропонтьевка – Авдарма – Кириет - Лунга – R36	R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3	Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины	Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3
7	Обеспечение доступа к национальной границе и таможенным постам.	<p><u>Максимум - 5 баллов</u></p> <p>Доступ к пункту перехода международного значения - 5 баллов,</p> <p>Доступ к пункту перехода межгосударственного значения - 4 балла</p> <p>Доступ к пункту перехода местного значения - 2 балла,</p> <p>Нет доступа к пунктам перехода границы – 0 баллов</p>	Нет	Нет	Нет	Пункт местного значения	Пункт межгосударственного значения
			0	0	0	2	4
8	Стоимость реабилитации на км дороги.	Стоимость до 170 Евро/км – 3 Балла	168 809 Евро/км	194 589 Евро/км	207292 Евро/км	288 226 Евро/км	170827 Евро/км
		<p>Стоимость от 170 до 200 Евро/км. лей/км - 2 балла</p> <p>Более 200 Евро/км – 1 балл</p>	3	2	1	1	2
9	<p>Влияние на экологическую обстановку</p> <p>** Расчеты приведены в Примечании #2</p>	<p>Максимум – 3 баллов</p> <p>Малое влияние = 3 балла</p> <p>Среднее влияние = 2 баллов</p> <p>Большое влияние = 1 балл</p>	<p>Асфальтобетонное покрытие- 11,58 км</p> <p>Щебеночное Щебеночное покрытие – 4,98 км</p>	<p>Асфальтобетонное покрытие- 7,2 км</p> <p>Щебеночное Щебеночное покрытие – 8,6 км</p>	<p>Асфальтобетонное покрытие- 20,44 км</p> <p>Щебеночное Щебеночное покрытие – 4,98 км</p>	<p>Асфальтобетонное покрытие- 20,1 км</p> <p>Грунтовая дорга – Грунтовое по 5,3км</p>	<p>Асфальтобетонное покрытие- 25,8 км</p> <p>Щебеночное Щебеночное покрытие – 10,4 км</p>
		<p>1,3</p> <p>1,5</p> <p>1,5</p> <p>1,7</p> <p>1,3</p>					

#	Критерии	Количество баллов	Коридоры				
			G125 – Ченак – Дезгинжа – Буджак – R28	R29 – Феропонтьевка – Авдарма – Кириет – Лунга – R36	R 29 - Чадыр- Лунга – Баурчи – Конгаз – Кыету – Русская Киселия– M3	Тараклия – Копчак – Кайраклия – граница Украины	Вулканешты – Александру Ион Куза – Етулия – Новая Етулия – граница Украины – Чишмикиой – M3
	Итого	Максимум 40 баллов	16,6	19,6	30,7	23,4	27,7
	Очередность реабилитации		5	4	1	3	2

**Примечания:**

**Примечание #1: \* Расчет средневзвешенного бала технического состояния дорог:**

Коридор	Итого длина, км	отличн. 1 балл	длина, км	Хорошее 2 балла	длина, км	удовлетв. 3 балла	длина, км	Плохое 4 балла	длина, км	оч. плохое 5 баллов	длина, км	$\sum O_i * L_i$	$\sum O_i * L_i / L$
Коридор I	16,56	1	1,52	2	0,57	3	7,75	4	5,43	5	1,29	54,08	3,3
Коридор II	15,8	1	5,2	2	4,3	3	5,9	4	0,4	5	0	33,1	2,1
Коридор III	42,34	1	2,1	2	4,98	3	20,8	4	10,02	5	4,44	136,74	3,2
Коридор IV	20,1	1	0	2	1,3	3	6,6	4	9,5	5	2,7	73,9	3,7
Коридор V	36,3	1	0,5	2	2,8	3	15	4	16,9	5	1,0	123,7	3,4

**Примечание #2: \* Расчет средневзвешенного бала влияния на окружающую среду:**

- ✓ Малое влияние оказывают участки с асфальтобетонным покрытием.
- ✓ Среднее влияние оказывают участки с щебеночным покрытием (повышенная запыленность).
- ✓ Большое влияния оказывают участки без твердого покрытия (грунтовые).
- ✓ При наличии на коридоре участков с разными покрытиями оценка производится по средневзвешенной величине.

Тип покрытия	Итого длина, км	Асфальтобетонное, 1 балл	длина, км	Щебеночное, 2 балла	длина, км	Грунтовое, 3 балла	длина, км	$\sum O_i * L_i$	$\sum O_i * L_i / L$
Коридор I	16,56	1	11,58	2	4,98	3	0	21,5	1,3
Коридор II	15,8	1	7,2	2	8,6	3	0	24,4	1,5
Коридор III	42,34	1	20,44	2	21,9	3	0	64,2	1,5
Коридор IV	20,1	1	20,1	2	0	3	5,3	33,6	1,7
Коридор V	36,3	1	25,8	2	10,4	3	0	46,6	1,3

**Примечание #3: \* Расчеты критерия интенсивности движения: Расчет средневзвешенного бала влияния интенсивности движения:**

Интенсивность движения на коридорах АТО Гагаузия

№ Кори дора	Расположение пункта учета,км	Интенсивность, авт/сут	Длина зоны влияния пункта учета, км	$\sum O_i * L_i$	$\sum O_i * L_i / L$
I	14,100	757	0,00 – 17 (17км)	12869	757
II	7,200	1072	0,00 – 16 (16км)	17152	1072
III	0,300	2559	0,00 – 17 (17км)	60264	1467
	19,800	1035	17 – 29 (12км)		
	28,220	362	29 -41 (12км)		
IV	0,600	785	0 – 21(21км)	16485	785
V	1,800	1180	0,00 – 21(21)	36575	1045
	28,00	856	21 – 35(14)		

По данным АО « Друмурь» Комрат

**Примечание #4: Расчет критерия стоимости 1 км реабилитации дороги.**

№ Коридора	Длина, км	Стоимость реабилитации, Евро.	Стоимость реабилитации, Евро./км	Балл
I	16,560	2 795 470	168 809	3
II	15,790	3 072 553	194 589	2
III	40,780	8 454 030	207 292	1
IV	25,426	7 328 454	288 226	1
V	35,825	6 119 881	170 827	2



**П Р И К А З № 01-11/1**  
от 30 января 2018 года

«О создании рабочей группы по подготовке региональной секторальной программы по развитию региональных и местных дорог АТО Гагаузия»

В целях подготовки региональной секторальной программы по развитию региональных и местных дорог АТО Гагаузия,

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Образовать рабочую группу по подготовке региональной секторальной программы по развитию региональных и местных дорог АТО Гагаузия в следующем составе:

**Председатель рабочей группы:**

Яниогло В.Ф. – Директор Агентства регионального развития АТО Гагаузия.

**Члены рабочей группы:**

Малай И.Ф. - начальник управления политики регионального развития МСХРРОС;  
Роговей Р. – начальник управления транспортной инфраструктуры МЭИ;  
Тарнавский А.Г. – заместитель председателя НСГ;  
Рая Н.И. – председатель комиссии НСГ по промышленности, строительству, транспорту, связи и сфере обслуживания;  
Арнаут И.Т. – начальник отдела развития территории Главного управления строительства и инфраструктуры АТО Гагаузия;  
Готишан Н.Г. – зам. Председателя РСР АТО Гагаузии, председатель ассоциации примаров АТО Гагаузии;  
Татар Н.А. – директор АО «Друмурь-Комрат»;  
Златов П.Г. – начальник сектора Комрат, АО «Друмурь-Комрат»;  
Чернуха В.А. -начальник сектора Чадыр-Лунга, АО «Друмурь-Комрат»;  
Петриогло В.П.- начальник сектора Вулканешты, АО «Друмурь-Комрат»;  
Шальвир М.Н. – исполнительный директор НПО «Центр региональных инициатив»;  
Лупашку Е. В. – консультант GIZ/MSPL;  
Спатаренко Т.А. – и.о. начальника отдела стратегического планирования и программ АРР АТО Гагаузия;  
Георгица А.Н. – специалист отдела стратегического планирования и программ АРР АТО Гагаузия, секретарь рабочей группы;

2. Рабочей группе с февраля 2018 г. приступить к разработке региональной секторальной программы «По развитию региональных и местных дорог АТО Гагаузия» региона развития АТО Гагаузия.

**Директор  
Агентства регионального  
развития АТО Гагаузия**



**В.Ф. Янигло**

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ СОВЕТ ПО РАЗВИТИЮ АТО ГАГАУЗИЯ**

**РЕШЕНИЕ**  
**№ 2/5**  
**от 05.07.2018г.**

**об утверждении Секторальной региональной программы  
«Развитие инфраструктуры местных и региональных дорог  
региона развития АТО Гагаузия на 2018-2025 гг.»**

В соответствии со ст. 11, п. 2 и ст. 12 пп. 1, 2, 3 Закона № 438 от 28.12.2006 г. «О региональном развитии в Республике Молдова», Региональный совет по развитию АТО Гагаузия решил:

1. Утвердить Секторальную региональную программу « Развитие инфраструктуры местных и региональных дорог региона развития АТО Гагаузия на 2018-2025 гг.» (приложение №1).
2. Решение вступает в силу со дня утверждения.

**Председательствующий на заседании  
Регионального Совета по развитию**

**Вадим Чебан**



**Секретарь Регионального  
Совета по развитию АТО Гагаузия**

**Валерий ЯНИОГЛО**

