

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ БУДІВНИЦТВА ТА УТРИМАННЯ АВТОШЛЯХІВ В УКРАЇНІ

*У статті проаналізовано проблему незадовільного стану українських доріг. Розглядається можливість уведення практики платних доріг в Україну шляхом виставлення на тендер їх будівництва приватним компаніям. Також у статті розглядається іноземний досвід експлуатації платних доріг. Визначається актуальність подібного вирішення проблеми доріг для України.*

**Ключові слова:** автошляхи, платні дороги, державна монополія, приватні компанії, автомобілі, концесійні проекти, автоперевізники.

*В статье проанализирована проблема неудовлетворительного состояния украинских дорог. Рассматривается возможность введения практики платных дорог в Украине путем выставления на тендер их строительства частным компаниям. Также в статье рассматривается зарубежный опыт эксплуатации платных дорог. Определяется актуальность подобного решения проблемы дорог и для Украины.*

**Ключевые слова:** автомагистрали, платные дороги, государственная монополия, частные компании, автомобили, концессионные проекты, автоперевозчики.

*The article deals with the problem of the unsatisfactory state of Ukrainian roads. The authors investigate the possibility to introduce paid highways in Ukraine by putting them out to tender the construction of private companies. The authors consider the international experience operating toll roads and suggest the same solution in Ukraine.*

**Key words:** highways, toll roads, paid highways, state monopoly, private companies, cars, concession projects, haulers.

**Постановка проблеми.** Останнім часом особливо гостро постала проблема якості автошляхів в Україні. Доволі успішно проведене Євро 2012, однак, виявило низку проблем у системі державного обслуговування доріг. Було зафіксовано численні факти нецільового використання коштів [8]. А новозбудовані дороги вже через рік потребували повного ремонту. У цьому контексті постає питання створення в Україні якісних автошляхів і забезпечення виконання таких завдань, як покращення технологій будівництва і більшої «прозорості» фінансування.

До невіршених раніше частин загальної проблеми можна віднести практичні аспекти створення та функціонування в Україні системи платних доріг. На сьогодні в Україні тендерний конкурс на будівництво концесійних доріг гальмується через непогодження Міністерства інфраструктури, яке має власну аргументацію щодо економічної збитковості даного проекту. Не до кінця вирішеною залишається проблема повернення інвестицій концесіонерам та компенсації держави в разі порушення пунктів договору, їх неналежного виконання. Дотримання обопільної згоди може дорого коштувати Україні в разі провалу проекту.

Іншою невіршеною проблемою в Україні може стати негативна оцінка такого проекту з боку суспільства, що призведе до збільшення соціальної напруги. Це питання потребує ретельного аналізу та

прорахунку наслідків. Будь-яка додаткова плата в нашому суспільстві на початку сприймається негативно, навіть якщо вона несе покращення. А для повернення інвестицій концесіонерам потрібна дещо більша плата ніж та, на яку погоджуються водії. Існує ймовірність, що до таких, не зовсім популярних кроків, наш уряд поки що не готовий, особливо напередодні нових виборів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Більшість публікацій на цю тему не відносяться до наукових. Дуже популярною є ця тема саме у ЗМІ через її практичне значення майже для кожної людини в суспільстві.

У презентації, присвяченій новим концепціям будівництва автошляхів, яка була підготовлена в рамках шостої рамкової програми Європейського Союзу, були проаналізовані нові підходи та технологічні інновації у будівництві автошляхів. Нечаєва Є. М. у своїй публікації «Взаємозв'язок конфігурації платної дороги, типи і технології системи збору плати за проїзд» досліджувала практичні питання впровадження платних доріг та проводила критичну оцінку різних технологій збору на платних дорогах [9].

Через відносну новизну цієї проблеми, не багатим є здобуток і вітчизняних науковців у цьому питанні. Чайка І. В., Білоус Ю. С досліджували проблеми розвитку транспортної системи. Вони наполягали на

комплексному розвитку всієї транспортної системи [10]. Цікавим є дослідження Дихи М. В. Він аналізував проблеми пов'язані з запровадженням концесійних проектів в Україні [11].

**Мета статті.** Основною метою роботи є висвітлення можливих шляхів вирішення проблеми будівництва та утримання автошляхів в Україні, в тому числі за рахунок створення приватних автомагістралей та введення оплати за проїзд ними. Для досягнення мети поставлено такі завдання:

- дослідити сучасний стан автошляхів в Україні, умови їх будівництва та експлуатації;
- проаналізувати зарубіжний досвід будівництва та експлуатації автошляхів, визначити можливості його адаптації до вітчизняних умов;
- визначити та оцінити наявні перспективи для України.

Важливою умовою досягнення мети є комплексний підхід оцінки проблемних питань та застосування різноманітних методів досліджень: аналіз, синтез, порівняння, абстрагування та ін.

**Виклад основного матеріалу.** Автомобільні дороги є національним надбанням українського народу і важливою складовою транспортної системи держави. Стан їх розвитку значною мірою впливає на соціально-економічний розвиток держави. Вони потребують постійного нагляду та ремонту з метою підтримання їх у належному стані, забезпечення безпечних і комфортних умов руху, що має здійснюватися спеціальною службою автомобільних доріг.

Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) створена Указом Президента України від 8 листопада 2001 року № 1056/2001 «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» як центральний орган виконавчої влади для здійснення функцій управління дорожнім господарством України. До сфери управління Державної служби автомобільних доріг входять служби автомобільних доріг в областях, державні проектні, технологічні та експертні підприємства, Державна акціонерна компанія «ВАТ «Автомобільні дороги України» з дочірніми підприємствами в областях.

У віданні Укравтодору перебуває мережа автомобільних доріг загального користування протяжністю 169,1 тисяч кілометрів, з яких 20,1 тисяч – це дороги державного значення. На автомобільних дорогах розташовано понад 16 тисяч мостів загальною протяжністю понад 364 кілометри. Територією України пролягає сім автомобільних транспортних коридорів (міжнародні № 3, 5, 9 та національні: Балтійське море – Чорне море, Європа – Азія, ЧЕС і Євроазіатський). Довжина доріг за напрямками транспортних коридорів становить 5240 кілометрів [1].

Якщо говорити про їхню відповідність європейським стандартам, то сьогодні їм відповідає дорога Київ – Бориспіль, до цих норм наближаються дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки та ще деякі з трас: Київ – Чоп, Харків – Красноград – Перещепине – Новомосковськ. Загалом це близько

500 км. Отже тих шляхів, які повністю відповідають європейським вимогам, замало. Нам потрібно близько 6 тис. км автобанів [2].

На нашу думку, одним із виходів із цієї ситуації є запровадження в Україні платних доріг із залученням приватних інвесторів, для зменшення корупційності в цій сфері та для покращення якості нових автошляхів. Уряд, реагуючи на невдоволення українців якістю доріг, обіцяє реформувати підходи до будівництва і ремонту трас, зокрема, переглянути доречність монополії Укравтодору. Головне питання, яке виникає: чи зможуть українці дозволити собі платні дороги?

На сьогодні Державна служба автомобільних доріг Укравтодор планує виставити на конкурс для інвесторів мінімум дві дороги. Потенційний інтерес проявляють в участі компанії з Франції, Іспанії, Індії, Ізраїлю та інших країн, у яких є багаторічний досвід будівництва та обслуговування концесійних платних автомобільних доріг.

Будування платних автобанів в Україні є дуже перспективним, не зважаючи на всі недоліки та труднощі. Кожна публічна людина наголошує на своїй точці зору, але треба враховувати й те, що процес підготовки концесійних конкурсів та проведення переговорів із потенційними інвесторами не є швидкоплинним процесом, розв'язок якого легко передбачити.

Ймовірно, що 2-3 дороги вже цього року будуть подані на концесійний конкурс. На сьогодні в Україні діє тільки один концесійний договір, який стосується дороги Львів – Броди. Зараз йде підготовка до проведення тендерів по трьох ділянках: Харків – Щербаківка, Ульяновка – Миколаїв – Херсон – Красноперекіпськ – Сімферополь і Новомосковськ – Сімферополь.

Платні дороги обійдуться українцям близько 30 копійок за кілометр. У багатьох країнах Європи та світу є платні дороги, побудовані на умовах державно-приватного партнерства, у тому числі і на умовах концесії. Так, за словами Прусенко Є. Д., заступника Голови Державної служби автомобільних доріг України [1], у Франції з 11 тис. км доріг, 8,5 тис. – це дороги платні. У Китаї з 32 тис. км магістралей – 28 тис. платних, в Іспанії з 8,2 тис. – 2,7 тис. платних, в Італії з 6,7 тис. – 5 тис. 690 платних. Нагадаємо, «Укравтодор» на поточний рік запланував здати в експлуатацію 1133 км доріг. Для порівняння, у 2008 р. було введено в експлуатацію 25 км, у 2009 – 54 км [3].

Варто врахувати, що під час виходу країни з кризи період окупності будівництва платних доріг буде дуже тривалим, що може уповільнити залучення інвестицій. У той же час, згідно із законами України, поряд із платною дорогою повинна бути (у тому ж напрямі) безкоштовна, для того щоб учасники дорожнього руху мали вибір. Який же вибір вони зроблять та які переваги отримають від платної дороги?

За словами Голови державного Агентства з інвестицій та управління національними проектами України В. Каськіва, через три роки навколо Києва почне працювати перша концесійна дорога, вартість

проїзду по 18 км дороги коштуватиме 6 грн. Вона з'єднає окружну дорогу столиці від Столичного до Харківського шосе в районі КПП на Бориспіль. Згідно з техніко-економічним обґрунтуванням, цією дорогою можна буде рухатися зі швидкістю 110 км/год. Пропускна здатність її – 20 тис. авто в день у 2017 році і 80 тис. до 2050 року. Загальна вартість цього проекту 428 млн євро [4].

Користуючись новою дорогою, кожен водій заощадить не тільки час, але й гроші. Наприклад, економічні розрахунки показують, що водій виграє 20 хвилин часу і витрачає всього півлітра палива, у той час як по Південному мосту витрата палива складає 3,4 літра. Якщо взяти загальний потік транспорту, то водії заощадять на паливі 20 млн євро у 2017 році і 100 млн євро у 2050 році. Крім цього, за одну годину простою кожен водій вантажного транспорту перестане втрачати 6 євро, а легкового – 3,4 євро [4].

За даними опитування, які повідомив експерт центру «Deutsche\_Welle» І. Гошовський, майже з 1400 людей (переважно киян), категоричну незгоду висловив кожен четвертий. Інші згодні, якщо є можливість для комфортної їзди зі швидкістю 140-160 кілометрів на годину, або, приміром, якщо плата становитиме не більше 10 гривень за одну поїзду.

Готові платити за траси й перевізники. Як повідомив президент компанії «Deutsche Welle» В. Воронін, що займається консалтингом у транспортній сфері, якісні дороги знизили би видатки перевізників мінімум на 30 відсотків [5]. Навіть коли немає снігових заметів, зараз, вантажі рухаються з середньою швидкістю 50 кілометрів на годину, а бажано 100 км/год.

Однак подібні заходи можуть мати як позитивні, так і негативні наслідки. Так, за даними міжнародних перевізників, у Польщі та Угорщині водії практично перестали користуватися платними дорогами і користуються безкоштовними з тієї ж економічної доцільності.

Дискусійним залишається питання щодо інвесторів, як будуть повертатися інвесторові півмільярда євро за будівництво та за обслуговування дороги (після здачі в експлуатацію також передбачено витрат на 125 млн євро). На жаль, сьогодні держава не може дозволити собі такі видатки.

Але й іноземні фахівці вважають, що будівництво доріг для України є занадто коштовною справою. Харві Каррол, американський фахівець в автомобільній галузі, на презентації проекту по будівництву концесійної дороги в Україні, обурився завищеною вартістю проекту, тому що в Америці будівництво однієї милі (1,6 км) дороги коштує один мільйон доларів, а тут один кілометр виходить майже 24 млн євро. Для порівняння слід сказати, що вартість будівництва одного кілометра автобану в Німеччині 5 млн євро [4].

Ще у 2009 році Верховна Рада України схвалила законопроект про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг». Зазначений Закон України було розроблено з урахуванням пропозицій міжнародних інвесторів, концесіонерів та провідних юридичних компаній. Згідно з новими змінами у законі, консорціум,

який виграє тендер на будівництво автобану, буде і експлуатує його впродовж 20-25 років, після чого вони переходять у власність держави. При будівництві автобанів відразу закладається європейська система стандартів безпеки.

За словами генерального директора КП «КиївАвтоДор», після підписання закону про платні дороги президентом стане можливою реалізація проекту кільцевої дороги навколо Києва, якою транзитні вантажопотоки слідуватимуть із Західної Європи в Азію, а також магістралі Львів – Краковець – найкоротшої дороги з Західної Європи до Києва [6].

Основними положеннями закону про платні автошляхи можуть стати такі:

- перелік платних доріг, порядок справляння цієї плати, її розмір, упровадження та справляння штрафів;
- вимога встановити перевізниками необхідних GPS-приладів на транспорт;
- потреба встановити на дорогах спеціальних автоматичних ваг і лабораторій.

Метою запровадження такого механізму є компенсація шкоди, завданої вантажівками на автодорогах загального користування державного значення. Документ створений на основі закону, запропонованого концесіонерами, міжнародними, юридичними особами, інвесторами, що був отриманий під час робочої групи із законодавчих питань, пов'язаних з інвестиційною діяльністю в Україні.

Розбіжність між новою і старою редакціями полягає в збільшенні контролю з боку уряду за дотриманням законодавства під час проведення концесійної діяльності, а також гарантуванні компенсації на проведення і здійснення збиткових та низькорентабельних проектів. Держава виступає гарантом у домовленості з інвестором. Вона гарантує інвестору збереження мінімальної завантаженості доріг, що визначається у договорі або здійснює компенсацію у випадку невідповідності якості доріг певному рівню.

На нашу думку, Україні потрібно звернути увагу на іноземний досвід у регулюванні цього питання. Адже подібна оплата діє на території всього Європейського союзу, а з 2014 року почне діяти і в Росії.

Доцільно взяти до уваги досвід Австрії. Система оплати доріг Австрії вважається найбільш досконалою. Там продається право користування платними автошляхами десятиденного строку дії, що безсумнівно, дуже раціонально для туристів. На сьогодні вартість «віньєти», а саме так називається карта на право користування автошляхами Австрії, становить близько 8 євро за десять днів. Таку віньєту необхідно купити на будь-якій бензоколонці, розташованій на кордоні з Австрією і наклеїти на вітрове скло автомобіля.

При цьому, якщо використовувати орендований на території Австрії автомобіль, то ніякої віньєсти не потрібно, у вартість оренди автомобіля вже включена оплата доріг. Штраф за її відсутність – 120 євро [7].

Найдорожчими є платні автодороги Франції, де середня вартість проїзду становить 0,12 євро за кілометр. Проїзд маршрутом Реймс – Шамоні,

довжина якого становить 623 кілометри, обійдеться в 47 євро. Плату за використання автобану в Німеччині стягують тільки з вантажних автомобілів, яка в середньому становить 0,15 євро за кілометр. Для легковиків проїзд по магістралях безкоштовний. У Норвегії платний проїзд існує при в'їзді в Осло та інші великі міста. Великі тунелі і автостради майже всі платні. Якщо шлях лежить до Осло з боку Гетеборга, то сплачувати треба 2 рази по 20 крон.

В Італії протяжність платних доріг обчислюється 5600 кілометрами. Оплата здійснюється безпосередньо на магістралях у спеціалізованих пунктах оплат. Вартість становить приблизно 4 євро кожні 100 кілометрів пробігу. В Іспанії оплата відбувається на магістралях у спеціальних пунктах і коштує в середньому 3 євро на кожні 100 кілометрів. Тут платними є тільки швидкісні дороги, які також можна об'їхати. Але безкоштовні дороги досить погані. Відносно вузькі по ширині, вони проходять через численні прибережні місечка з незмінними пробками. І тому швидкість руху не буде перевищувати 70 км/год.

У Норвегії застосовують мудрий підхід до автомобілістів. Оплата також проводиться в спеціалізованих пунктах, але якщо грошей немає, то видається чек, який потрібно буде сплатити на заправці «ESSO» наступного разу. Транзит по Білорусі також є платним і коштуватиме протягом доби близько 4 євро, а якщо доведеться затриматися довше, то зросте до 12 євро [7].

Тож практика зарубіжних країн демонструє, що платні дороги – це не утопія, а реальність.

**Висновки.** Таким чином, можна сказати, що дороги в Україні перебувають у незадовільному стані. Держава не спроможна самотужки нести тягар несправних доріг, тому альтернатива платних доріг може виявитись розумним виходом із складної ситуації. Кожного року держава фінансує ремонт доріг із бюджету, причому, на проведення капітального ремонту не вистачає коштів. Введення платних доріг

в Україні, хоча б на частковій основі дозволило б вирішити одночасно низку питань, зокрема щодо їхньої якості.

Уведення практики платних доріг в Україну вигідний проект не тільки в контексті покращення інфраструктури, а й з економічної точки зору навіть для самих водіїв. Як показує практика, більшість пального витрачається при різких коливаннях швидкостей, що постійно трапляється на неякісних дорогах. Іншою стороною, яка отримає значні вигоди, є сама держава, якій значною мірою можна буде зменшити бюджетне фінансування доріг, уникнути нецільового використання коштів, хоча залишається ймовірність нецільового використання та перерозподілу дохідної частини такого проекту. Та найбільш дискусійним питанням залишається прибутковість реалізації такого проекту в Україні приватними компаніями, адже будівництво доріг є дуже капіталомістким. Недостатньо проаналізованими на даному етапі залишаються і практичні аспекти реалізації такого проекту. Для оцінки рентабельності потрібно проводити аналіз інтенсивності руху автомобілів на різних ділянках для визначення дохідності та прибутковості, після чого вже втілювати його у життя.

До того ж проблемним залишається питання сприйняття такого явища населенням. За проведеними дослідженнями, більшість українських водіїв погодилися б на таку пропозицію, проте і кожний четвертий дав категоричну незгоду. Рентабельність такого проекту можуть забезпечити лише доходи, що формуватимуться на основі стягнень з водіїв. Тому така альтернативна має бути якісно прорахована з урахуванням максимальної кількості факторів впливу: як економічних так і соціальних.

Однак, монополія Укравтодору на ринку обслуговування доріг вже викликає чимало сумнівів, тому пошук альтернативи та її успішне впровадження це лише справа часу.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Мережа доріг України [Електронний ресурс] // Державне агентство автомобільних доріг України «Укравтодор». – 2007. – Режим доступу : <http://www.ukravtodor.gov.ua/>.
2. Дацюк Л. «Пряма лінія» з заступником голови Укравтодору Євгеном Прусенко [Електронний ресурс] / Л. Дацюк // Газета центральних органів виконавчої влади «Урядовий кур'єр». – 2012. – Режим доступу : <http://www.ukurier.gov.ua>.
3. Інтерв'ю з заступником голови Укравтодору Євгеном Прусенко [Електронний ресурс] // ТРК «СТУДІЯ 1+1». – 2011 р.
4. Лівандовській М. Інтерв'ю з Головою державного Агентства з інвестицій та управління національними проектами України В. Каськіва [Електронний ресурс] / М. Лівандовській // Дело. – Режим доступу : <http://delo.ua/>.
5. Білик Д. Автобани в Україні за 10 років [Електронний ресурс] / Д. Білик // Deutsche Welle. – 2009. – Режим доступу : <http://www.dw.de>.
6. Полюхович О. Проблеми концесійних доріг в Україні [Електронний ресурс] // Суспільно політичний журнал «Україна». – 2009. – Режим доступу : <http://ukrjournal.com>.
7. Золотова К. Вартість проїзду по іноземним платним дорогам / К. Золотова.
8. Олійник С. Дороги України: 5 мільярдів чистих збитків і перспектива повного колапсу [Електронний ресурс] / С. Олійник // Аналітичний журнал «Призма». – 2012. – Режим доступу : <http://www.prizma.in.ua>.
9. Нечаєва С. М. Взаємозв'язок конфігурації платної дороги, типу і технології системи збору плати за проїзд / С. М. Нечаєва // Актуальні питання економіки та управління : матеріали Міжнар. заоч. наук. конф. (м. Москва, квітень 2011 р.). Т. II. – М. : РІОР, 2011. – С. 231–237.
10. Проблеми та шляхи вдосконалення транспортної системи України [Електронний ресурс] / [І. В. Чайка, Ю. С. Білоус // Архів наукових публікацій. – 2007. – Режим доступу : [http://www.rusnauka.com/36\\_PVMN\\_2012/Economics/11\\_121489.doc.htm](http://www.rusnauka.com/36_PVMN_2012/Economics/11_121489.doc.htm).
11. Диха М. В. Державне приватне партнерство як форма взаємодії держави та бізнесу [Електронний ресурс] / М. В. Диха // Економіка і управління: виклики і перспективи : матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет конференції 4-5 лютого 2013 р. – С. 35–38. – Режим доступу : <http://www.nbuuv.gov.ua/>.