

Троян О.В., асистент
викладач кафедри обліку та аудиту
Острик А.Ю.
Запорізька державна інженерна академія
o.troyan@mail.ru

ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА ВВЕДЕННЯ ПЛАТНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ

Троян О. В., Острик А.Ю. Інноваційна складова введення платних доріг в Україні. У статті розглянута можливість будівництва в Україні платних доріг. Визначено основні фактори щодо ефективності інновацій у транспортній системі.

Троян О. В., Острик А.Ю. Инновационная составляющая введения платных дорог в Украине. В статье рассмотрена возможность строительства в Украине платных дорог. Определены основные факторы по эффективности инноваций в транспортной системе.

Troyan O., Ostriak A. The innovative part introduction of toll roads in Ukraine. In this paper the possibility of building in Ukraine toll roads. The main factors on the effectiveness of innovation in the transport system.

Вступ. Перехід до інноваційної моделі розвитку економіки - найхарактерніша риса розвитку в сучасних країнах. Реалізація економічних цілей суспільства пов'язана з інноваційним типом розвитку, в основі якого закладений безперервний і цілеспрямований процес пошуку, підготовки та реалізації нововведень, які дають змогу не тільки підвищити ефективність функціонування суспільного виробництва, а принципово змінити способи його розвитку.

Завдяки інноваціям стають життєздатними малі та середні підприємства. Часто вони залучають «розсіяні» підприємницькі таланти і висококваліфіковану робочу силу, яка забезпечує випуск продукції поліпшеної якості, творчий характер і ефективність роботи таких підприємств.

Активна реалізація інноваційних процесів - це спосіб повернення до життя традиційних видів економічної діяльності. Він полягає в повторному вливанні в них рушійних сил, здатних забезпечити конкурентоспроможність і створити нові робочі місця за допомогою цілеспрямованого розвитку всієї технологічної бази. Тут використовують цілу низку технологій. Це не тільки електроніка, інформаційні технології, засоби гнучкої автоматизації, нові технології переробки й обробки матеріалів, способи і засоби економії енергії, а також тип організації, що краще реагує на потреби виробничого процесу і ринку, сприяє зменшенню витрат і усуненню «вузьких» місць.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В обговоренні теми щодо будівництва платних доріг значний внесок зробили: прем'єр-міністр України Микола Азаров, голова комітету транспорту та зв'язку Борис Колесніков, координатор акцій протесту «Я ненавиджу Автодор» Максим Панов та ін.

Постановка проблеми: Розглянути та проаналізувати можливість будівництва платних доріг в Україні найближчим часом.

Виклад основного матеріалу. Світовий досвід експлуатації платних доріг довів їх високу ефективність при наявності стійких транспортних потоків і можливість залучення додаткових коштів із приватного сектора для фінансування дорожнього будівництва. Одночасно введення оплати на автомобільних дорогах сприяло підвищенню мотивації праці шляхоексплуатаційних організацій, що традиційно фінансуються з бюджету й повністю залежать від його наповнення. Платні дороги функціонують більш ніж у 30 країнах світу, сімнадцять європейських країн об'єдналися в Європейську асоціацію концесіонерів платних автодоріг і об'єктів (ASECAP). У цих країнах існує більше 100 компаній, в управлінні яких перебувають більше 23 тисячі кілометрів платних доріг.

Платні автомобільні дороги вигідні державі, як власнику, оскільки дають можливість концентрації бюджетних ресурсів на вирішенні інших пріоритетних завдань. Платні дороги вигідні приватному сектору, який вкладає в них інвестиції, оскільки надають змогу отримувати гарантований прибуток на монопольному ринку. Платні дороги вигідні і користувачам, оскільки це дає змогу економити час та зберігати експлуатаційні характеристики автотранспортних засобів.

Таким чином для України необхідно однозначно вирішити питання, що важливіше – залучення приватних інвесторів до будівництва доріг і внесення плати за якісні послуги, або використання обмежених бюджетних можливостей і незадовільні умови не лише для експлуатації автомобілів, а й безпеки пересування.

Ефективність плати за проїзд якісними дорогами давно вже доведена в країнах Європи. Наприклад, у Норвегії 32% всього бюджету на утримання загальнонаціональної дорожньої мережі надходить від платних доріг, в Іспанії цей показник ще вищий і становить 46%.

Разом з тим платні дороги мають право на існування, але лише в тому випадку, якщо кожна з них буде мати безкоштовний аналог. Якщо аналога не буде, то люди будуть змушені користуватися платними дорогами, штучно підтримуючи високі доходи тих, хто ці дороги обслуговує і стягує плату, так вважає Максим Панов, координатор акцій протесту «Я ненавиджу Автодор».

За його словами, світова практика у цьому питанні забезпечує альтернативні дороги не гіршої якості, проте з обмеженим швидкісним режимом, оскільки вони часто пролягають через населені пункти.

На нашу думку, у будь-якому випадку, вартість проїзду повинна бути диференційована, а сам поділ має бути зрозумілим і обґрунтованим. Також вартість проїзду повинна бути пропорційна тій шкоді, яку гіпотетично може заподіяти той чи інший автомобіль дорожньому покриттю, а не визначатися за якимись іншими критеріями.

Що ж стосується системи оплати, за даними соціологічних опитувань, думки теж розділилися: люди готові сплачувати вартість проїзду, виходячи з

кілометражу, - скільки проїхав, стільки й плати. Однак, деякі підтримують варіант оплати часу перебування на трасі.

Також водії пропонують створити систему абонементів для частого використання тієї чи іншої траси.

При організації платних доріг важливими є дотримання таких принципів:

1) Введення плати за проїзд повинне бути соціально справедливим кроком при наявності безкоштовних упорядкованих проїздів у відповідному напрямку.

2) Дорога повинна мати достатню кількість смуг руху (принаймні по дві у кожному напрямку), покриття у відмінному стані, розмітку, знаки, умови для безпечного руху. Дозволена швидкість руху має бути на рівні обмежень для автомагістралей (130 км/год) або навіть вищою, мають забезпечуватись підвищені екологічні вимоги, а також споруджуватись об'єкти пришляхового сервісу, які дозволять швидше окупили проект.

3) Інтенсивність руху повинна становити не менш 12 тисяч автомобілів на добу, що дозволить відшкодувати витрати на експлуатацію дороги. При цьому рівень плати не повинен перевищувати 0,25 грн. за 1 кілометр з легкового автомобіля й 1,0 грн. з вантажного, але не менш, ніж 0,08 грн. з легкового та 0,6 грн. з вантажного автомобіля.

4) Розмір плати за проїзд має бути диференційованим: за довжиною всієї дороги; за кожний кілометр; за часом. Плата за проїзд буде різною залежно від марок автомобілів, вантажопідйомності, інтенсивності руху.

5) Додаткові витрати з поліпшення стану доріг, будівництва й експлуатації пунктів стягнення дорожніх зборів повинні відшкодовуватися за рахунок внесеної плати за проїзд користувачами доріг.

За умови дотримання цих принципів автомобільні дороги можуть бути привабливим об'єктом для приватного інвестування та приносити прибуток їх власникам. Введення платних доріг передбачає суттєві економічні ефекти, пов'язані, в першу чергу, зі зниженням витрат, пов'язаних з перевезеннями, збільшенням прибутку транспортних підприємств, створенням додаткових робочих місць для будівництва та подальшої експлуатації кожної платної автомобільної дороги.

Список доріг, які в майбутньому можуть стати платними: велика кільцева дорога навколо Києва (прогнозований обсяг фінансування 55 млрд гривень), Рівне - Броди - Львів - Краковець (13 млрд грн), КП "Щербаківка" - Харків - Новомосковськ - Перещепино (4 млрд грн), дорога з Києва на Крим на ділянці: Ульяновка - Миколаїв - Херсон - Красноперекіпськ - Сімферополь (24 млрд грн), дорога з Москви на Крим на ділянці Дніпропетровськ - Сімферополь (21 млрд грн), дорога Одеса - Рені на першій ділянці Одеса - Чернеча (16 млрд грн.).

Інформація у скільки ж обійдеться українцям проїзд новими дорогами представлена в таблиці 1.

Таблиця 1 – Прогнозована вартість проїзду платними дорогами. План на 2014 р.

Назва сполучення	Довжина, км	Ціна проїзду, грн	
		Для легкового автомобіля	Для вантажного автомобіля
Велика кільцева дорога навколо Києва	74,6	22,38	74,6
Рівне - Броди - Львів - Краковець	258	77,4	258
КП "Щербаківка" - Харків - Новомосковськ - Перещепино	209	62,7	209
Ульянівка - Миколаїв - Херсон - Красноперекіпськ - Сімферополь	533	160	533
Дорога з Москви на Крим на ділянці Дніпропетровськ - Сімферополь	473	142	473
Одеса - Рені на першій ділянці Одеса - Чернеча	81	24,3	81

До теми платних доріг в Україні уряд повертається регулярно. Порушувалося це питання і весною 2013 року. Як пише «Авто Mail.Ru», тоді поганий стан українських доріг пояснювали використанням важкого вантажного транспорту. В якості рішення було запропоновано ввести плату за проїзд вантажівок.

Як зазначив глава відомства Володимир Козак, нові траси на цих напрямках потрібні через постійне зростання інтенсивності руху. Зокрема, на сьогоднішній день ділянку дороги М-10 Краковець - Львів на території України є найбільш "вузьким місцем" міжнародного транспортного коридору №3 (Берлін/Дрезден - Вроцлав - Львів - Київ). Будівництво нових автомобільних доріг: Ульянівка - Миколаїв - Херсон - Красноперекіпськ і Новомосковськ - Запоріжжя - Мелітополь - Джанкой - Сімферополь необхідно, оскільки влітку і восени через невелику пропускну здатність існуючих доріг, що мають дві смуги руху, на окремих ділянках виникають затори. Міністерство інфраструктури пропонує побудувати нові автодороги за параметрами I категорії з чотирма смугами руху на умовах державно-приватного партнерства (концесії). А проект дороги Львів - Краковець включає ще і будівництво північної частини обходу міста Львів, що дасть додаткові економічні вигоди для транзитного транспорту і розвантаження міста. На кожен з цих автодоріг вже розроблена проектна документація. Передбачається, що орієнтовна вартість будівництва дороги Львів - Краковець протяжністю 84,4 км становитиме 4,3 млрд грн, Ульянівка – Миколаїв – Херсон - Красноперекіпськ протяжністю 533 км - 24,2 млрд грн, Новомосковськ-Запоріжжя-Мелітополь-Джанкой-Сімферополь (475 км) - 21,4 млрд грн.

Однак головним питанням залишається пошук інвесторів, готових фінансувати шість проектів, які заплановані державою. Закордонний бізнес, а саме на нього орієнтується уряд, у своїй концепції платних доріг, інвестує тільки за наявності серйозних державних гарантій по поверненню вкладених коштів.

Щоб дороги себе окупили, вони повинні мати високу пропускну здатність, мати, як мінімум, дві смуги руху в обидві сторони та хорошу транспортну розв'язку. Кілометр такої дороги коштує 40-45 млн. грн, загальні витрати на заплановані проекти (близько 2500 км) досягнуть 100 млрд грн.

Очікується, що проїзд для автомобілів коштуватиме від 30 коп. до 1 грн за кілометр залежно від виду транспортного засобу та умов реалізації кожного окремого проекту. При цьому альтернативний проїзд за напрямками нових доріг також має бути забезпечений. Після внесення зазначених проектів до Переліку об'єктів концесії почнеться підготовка документації для проведення конкурсу на залучення концесіонера для будівництва та подальшої експлуатації автомобільних доріг. Згідно з прийнятою постановою умови концесійних конкурсів будуть узгоджуватися Кабміном.

Тільки коли в проект закладається висока норма прибутку, що дозволяє знизити ризики, іноземні компанії готові інвестувати у вітчизняну інфраструктуру. А ризики дійсно великі. За оцінками Світового банку, приблизно 10-15% таких проектів у світі припинили своє існування або були продовжені зі значними змінами початкових умов, що також не сприяє зацікавленості інвесторів.

Посприяття цьому можуть додаткові стимули, не пов'язані з грошовим ризиком для держави. Так, у світовій практиці платних доріг існує такий механізм, як передача дороги в комплексну концесію. Цей варіант передбачає не тільки будівництво дороги та її експлуатацію, але і ексклюзивне право концесіонера (інвестора) на користування і володіння придорожньої смугою. Якщо інвестор отримає право будувати вздовж дороги мийки, ресторани, готелі та інші об'єкти, з яких він зможе отримувати додатковий прибуток, то цілком можливо, що плата за такі дороги, яка буде лише малою частиною доходу від такого проекту, може і не знадобитися.

Прем'єр-міністр України Микола Азаров не бачить у найближчій перспективі появи в Україні платних автобанів. "Щоб зробити платну дорогу, за нашими законами, поруч у тому ж напрямі повинна проходити хороша безкоштовна державна дорога. Тобто в учасника дорожнього руху повинен бути вибір: або їхати платною дорогою, або скористатися безкоштовною. Це дуже хороша система, проте бажаючих будувати такі платні автобани в Україні поки немає", - зазначив глава уряду.

Він додав, що уряд хоче реалізувати ідею будівництва кільцевої навколо Києва за рахунок інвесторів. "Вже рік шукаємо відповідного інвестора", - додав він.

"Напевно в майбутньому, коли економіка серйозно підніметься, доходи людей збільшаться, то платні автобани стануть швидко окупаються. Зараз же повільна окупність цих проектів в умовах світової фінансової кризи не дає

можливості залучення ресурсів до цього дуже важливого напрямку розвитку дорожнього господарства", - підкреслив прем'єр.

За його словами, керівництво Укравтодору докладає багато зусиль, щоб впоратися з ситуацією на вітчизняних дорогах. "Погодні умови зараз поки ще не дозволяють розгорнути ці роботи в необхідному масштабі і сварити, звичайно, можна дорожників, але необхідно і самому подумати про те, який масштаб проблем і як можна швидко його вирішити", - резюмував Азаров.

Варто також відзначити, що в Україні найбільш важливою залишається проблема цільового використання виділених коштів. Так, загальна сума дорожнього акцизу, закладеного у вартість бензину, становить близько 20 млрд гривень це рік, тоді як Укравтодор витрачає на ремонт доріг лише 2 млрд грн. у рік. При цьому, якість українських доріг все ще залишає бажати кращого. Успіх проектів платних доріг залежить від того, чи будуть виручені кошти використані за призначенням.

Висновки. Отже, можна констатувати, що відомство, яке відповідає за автодороги України (Укравтодор), розробило шість концесійних проектів зі спорудження доріг із платним проїздом. Але будівництво платних доріг в умовах фінансової кризи окупається дуже повільно, що не дає можливості залучення інвестицій у дорожню галузь.

Ці факти підтверджують, що ймовірно найближчим часом в Україні не буде платних доріг. У тому, що більшість українців не можуть собі дозволити платити за проїзд такими трасами. На нашу думку, до цього питання можна бути повернутися, коли середня зарплата в країні буде приблизно 1000 доларів США. А до тих пір платні дороги - це швидше за все утопія.

В міністерстві до цього питання планують повернутися не раніше, ніж через п'ять років. Тоді знову розглянуть доцільність інноваційно-інвестиційних проектів.

Список літератури:

1. Закон України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV.
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. – Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33485.html.

Ключові слова: інновація, інвестування, платна дорога, проект будівництва, концепція розвитку, реконструкція, концесія.

Ключевые слова: инновация, инвестирование, платная дорога, проект строительства, концепция развития, реконструкция, концессия.

Key words: innovation, investment, toll road, project concept development, reconstruction, the concession.

Надійшла до редакції 17.12.2013 р.

Рецензент: к.е.н., доцент Севастьянов Р.В.