

Початок розвитку нової індустрії

Сергій ДУБРОВІН

Першою в Україні концесійною кільцевою дорогою, якщо справдяться надії, скористуємося через п'ять років. Це перший проект, коли інфраструктура в Україні розвиватиметься не за рахунок бюджетних коштів, а завдяки приватним інвестиціям.

Дорога з'єднає окружну магістраль від Столичного до Харківського шосе в районі КПП на Бориспіль. Згідно з техніко-економічним обґрунтуванням (ТЕО) транспорт рухатиметься нею зі швидкістю 110 кілометрів на годину. Її пропускна спроможність – 20 тисяч автомобілів на день. Отже, йдеться про початок розвитку нової індустрії – платних концесійних автомагістралей у нашій державі.

Велике перехрестя – так можна визначити Україну, бо тут сходяться транспортні коридори Європи та Євроазії, Півночі й Півдня. Тому Україна має один із найвищих у Європі коефіцієнтів транзитності. Щороку мільйони вантажівок з усіх кінців світу проїжджають через країну. Столиця під тиском світових коліс знемагає. Тож нова дорога має розв'язати важливу муніципальну проблему: з'явиться можливість отримувати основний дохід із транзитно-транспортних компаній – користувачів дороги, а не з киян – платників податків.

Коли презентували концесійний проект, якраз почали ремонт Південного мосту, реконструйованого до Євро-2012 і спекотного літа швидко понівеченого фурами. Боляче було дивитися на колії від вантажівок. Як на мене, ремонт мали б робити за рахунок ДАІ, працівники якої не виконували розпорядження міської влади про обмеження руху фурами вдень, пропускаючи Південним мостом тисячі вантажівок. Так ні, ремонтували довго й нудно коштом міста... Це відступ. Але приклад має навчити нас користуватися цивілізаційними благами.

Нова артерія – це справді реальні інвестиції. Вони зайдуть новою дорогою в державу, котра зміцнить свій імідж.

До речі, переможцем відкритого міжнародного конкурсу стала компанія з Португалії – *Zagope Construction and Engineering S. A.* Перевірено: вона таким ТЕО займається понад 60 років і велика частина концесійних доріг у

світі – результат її якісного техніко-економічного обґрунтування.

Уявіть: за її розрахунками, вартість будівництва дороги знизилася більш як удвічі – із запланованих 1 млрд. євро до 428 млн. євро. Здається, такого ще не було. Завжди навики: витрати вдвічі перевищують кошторис. Сподіваємося, концесійна магістраль стане винятком і не підтвердить наведене «правило». Користуючись концесійною дорогою, водії виграватимуть і в швидкості, і в грошах. Розраховано, що проїзд майбутньою дорогою економитиме власникам легкових автомобілів майже 20 хвилин часу й 3 літри пального. Це варте того, щоб сплатити 6 гривень – пропонувану вартість проїзду.

Водії вантажівок також матимуть неабияку вигоду. За цей же час вони зекономлять понад 6 літрів пального, а це приблизно 50 гривень. Мінімальна вартість проїзду вантажівки становитиме 37 гривень. Та головне – розвантажаться мости через Дніпро, а на Південному та мосту Патона зменшиться кількість аварій, повітря над містом і Дніпром стане чистішим, а від гулу не тікатимуть пташки, Київ полегшено зітхне, і ми, як колись, насолоджуватимемось ароматом каштанів, які не гинуть, а люди вдихатимуть чисте повітря, а не CO₂.

Проте є і зворотний бік медалі, бо за умовами концесійної угоди такою дорогою має проїжджати певна кількість автомобілів на добу, а якщо бракуватиме, держава з бюджету компенсуватиме концесіонеру витрати. Та поки середня зарплата в

Україні не сягатиме еквіваленту приблизно однієї тисячі доларів, про жодні концесії не може бути й мови, наголошував на презентації проекту колишній міністр інфраструктури, а нині народний депутат України Борис Колесніков. Деякі представники «Київавтодор» мають такі само застереження.

Проте є вихід, якщо за п'ять років ситуація не зміниться: слід розпочати тотальні ремонти доріг, щоб автомобілісти були змушені обирати концесійну. Звісно, це жарт, але наші дороги таки потребують капітального ремонту. До речі, 2013 року бюджетна програма на розвиток і утримання мережі доріг безпосередньо на дорожні роботи передбачає 5,139 млрд. гривень. Ще 8,4 млрд. передбачено на виплати за кредитами.

Добірка журналу ВІСН

У звіті про глобальну конкурентоспроможність, підготовленому експертами Світового економічного форуму, якість українських доріг оцінили в 2,3 бала із 7

Найкращими виявилися дороги у Франції, Об'єднаних Арабських Еміратах і Сінгапурі (всі отримали по 6,5 бала).

До десятки кращих також потрапили Португалія, Оман, Швейцарія, Австрія, Гонконг, Фінляндія і Німеччина. Найгірші дороги, на думку міжнародних експертів, у Молдавії – їх якість оцінили в 1,5 бала.

У нижній частині списку також опинилися кілька європейських країн, зокрема, Польща (2,6 бала), Болгарія (2,5 бала) та Румунія (1,9 бала).

Серед країн СНД до списку найгірших за показником стану доріг потрапили, крім Росії, Киргизія (2,5 бала) та Україна (2,3 бала).

Нагадаємо, «Укравтодор» планує розпочати плановий ямковий ремонт на всій мережі доріг за сприятливих погодних умов, коли температура повітря підніметься вище +5 градусів і покриття доріг буде сухим.

47

Добірка журналу ВІСН

Протяжність автомагістралі становитиме понад 18 кілометрів, із яких 700 метрів – міст, 6 кілометрів – естакада, 4 транспортні розв'язки, зокрема головна на Столичному шосе, та 11,5 кілометра – дорожнє полотно. Дорога матиме по дві смуги на основній ділянці й по три – на мосту в кожному напрямку. Передбачено будівництво пункту збирання мита за проїзд.

Попередньо визначено таку вартість проїзду для транспорту:

- 1) легковий пасажирський автомобіль – 0,58 євро;
- 2) мікроавтобус 3,5 т – 1,42 євро;
- 3) вантажний автомобіль (дві осі) – 1,66 євро;
- 4) вантажний автомобіль (три осі) – 2,31 євро;
- 5) вантажний автомобіль (чотири й більше осей) – 3,55 євро.

Концесіонер, укладаючи угоду на 30 років, планує протягом цього часу витратити 125 мільйонів євро на утримання об'єкта в належному стані. При цьому інвестор, мабуть, розраховує на прибуток?