

Додаток до п.4 пояснювальної записки
до проєкту постанови Кабінету міністрів України
«Про затвердження порядку безоплатного
проїзду автомобільними дорогами,
побудованими на умовах концесії,
та розмір відшкодування концесіонеру»

**Фінансово-економічні розрахунки
до проєкту постанови Кабінету міністрів України «Про затвердження
порядку безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на
умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру»**

1. Через накопичене недофінансування впродовж десятиріччя існуюча дорожня мережа не відповідає сучасним технічним вимогам, а дорожня галузь має наразі наступні негативні наслідки:

- незадовільний технічний стан автомобільних доріг;
- низький рівень безпеки дорожнього руху;
- відсутність можливості розвитку існуючої мережі автомобільних доріг відповідно до інтенсивності руху транспортних засобів і вантажних перевезень;
- невикористання транзитного потенціалу країни в повній мірі.

Проте на сьогодні дорожнє будівництво є одним із пріоритетів розвитку національних економік, адже саме сильна інфраструктура сприяє скороченню витрат на вантажоперевезення, підвищенню безпеки руху транспорту, та, як наслідок, залученню додаткових інвестицій і подальшому розвитку економіки.

Для здійснення нового будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення Законом України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» Державному агентству автомобільних доріг України як головному розпоряднику бюджетних коштів передбачено видатки, що відповідно до показників бюджетного запиту забезпечують потребу на 28 відсотків.

Для збільшення можливих обсягів виконання дорожніх робіт Укравтодор передбачає залучення додаткових обсягів фінансування в обсязі 19,274 млрд.грн шляхом випуску облігацій під державні гарантії, однак навіть з урахуванням залучення цих запозичень наявна потреба забезпечена лише на 41 відсоток, у

зв'язку з чим Укравтодор не має можливості здійснити фінансове забезпечення відповідних заходів за рахунок інших джерел.

В рамках анонсованої президентом Володимиром Зеленським програми "Велике будівництво" у 2020 році Укравтодор планує забезпечити ремонт і будівництво 4164 км доріг. Станом на сьогодні вже підписані договори з ремонту більш ніж половини з них, по деяким ще тривають тендерні процедури.

Завдяки запровадженню Державного дорожнього фонду та пошуку додаткових джерел фінансування з 2018 року реалізовано масштабні проекти у сфері дорожнього будівництва та ремонту.

В 2019 році фінансування програм розвитку доріг дещо збільшилося (таблиця 1.1), проте основне фінансування дорожня галузь повинна отримати в 2020-2022 роках.

Таблиця 1.1 – Обсяги фінансування дорожнього господарства за різними джерелами

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн. грн	У тому числі за роками*				
		2018	2019	2020	2021	2022
Державний бюджет, у тому числі:	201 108,42	26 327,77	35 983,81	45 011,43	46 132,37	47 653,04
кошти спеціального фонду державного бюджету (державний дорожній фонд)	193 149,62	20 025,46	35 217,33	44 121,43	46 132,37	47 653,04
кошти загального фонду державного бюджету	7 958,79	6 302,31	766,48	890	-	-
кошти міжнародних фінансових організацій	20 255,47	3 722,27	4 463,64	4 440	3 910,30	3 719,25
Інші джерела, у тому числі кошти інвесторів	100 781,31	-	514,1	18 043,47	36 051,17	46 172,58
Усього	322 145,19	30 050,04	40 961,55	67 494,90	86 093,83	97 544,87

* Інформація згідно Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки.

Але цього фінансування вистачає лише на частину робіт, а інша частина потребує залучення додаткових джерел фінансування. І як видно з таблиці 1.1 одним із можливих джерел фінансування може бути залучення коштів інвесторів для платних концесійних доріг. Проте, для усіх платних доріг повинен бути розроблений і затверджений порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру і, відповідно, розраховані можливі витрати з бюджету на зазначені компенсації концесіонеру.

2. Видатки на здійснення заходів, передбачених проєктом акта

Фінансово-економічні розрахунки проводились виходячи з наступних вихідних параметрів:

1. Мережа платних доріг, збудованих на умовах концесії на найближчі 4 роки.

На найближчі роки в Україні найбільш перспективними є 2 об'єкти:

- будівництво нової автомобільної дороги Львів – Краківець в Львівській області протяжністю 84,4 км;

- будівництво великої кільцевої автомобільна дороги навколо м. Києва (ВКАД) протяжністю 150,8 км.

Узагальнена середньорічна добова інтенсивність дорожнього руху на зазначених об'єктах наведена в таблицях 2.1 та 2.2

Таблиця 2.1 – Узагальнені дані щодо інтенсивності для ВКАД

Найменування об'єкту	Протяжність ділянки, км	Інтенсивність всього, авт./добу	Легкові, авт./добу	Інші, авт./добу
1	2	3	4	5
Ділянка № 1. Будівництво ділянки ВКАД від а/д М-06	35,2	25120	15574	9546

Київ - Чоп до а/д М- 05 Київ - Одеса				
Ділянка № 2. Реконструкція з'єднувальної ділянки ВКАД від а/д М-05 Київ - Одеса до а/д Н- 01 Київ - Знам'янка	22,9	19143	11869	7274

Ділянка № 3. Будівництво ділянки ВКАД від а/д М-07 Київ - Ковель - Ягодин до а/д М-06 Київ - Чоп	18,1	26110	16188	9922
Ділянка № 4. Реконструкція автомобільної дороги М-01 Київ - Чернігів - Нові Яриловичі на ділянці км 26+085 - км 36+479 (М-01, обхід м.Бровари) від с. Калинівка до примикання Північно- східного обходу м. Києва (автомобільної дороги Р-03)	18,5	12840	7961	4879
Ділянка № 5. Реконструкція Північно-Східного обходу м.Києва на ділянці Іванків - Безуглівка	20,7	32670	20255	12415
Ділянка № 6. Будівництво з'єднувальної ділянки ВКАД від а/д Гора - Рогозів до а/д М-03 Київ - Харків - Довжанський	9,7	32670	20255	12415
Ділянка №7. Будівництво мостового переходу через р.Дніпро 3 підходами до а/д Київ - Знам'янка (Н-01) та Гора - Рогозів	25,7	6910	4284	2626
Разом:	150,8			
Середнє значення		22209	13770	8440

Таблиця 2.2 – Узагальнені дані по інтенсивності для автомобільної дороги Львів – Краківець

Початок ділянки, км + м	Кінець ділянки, км + м	Інтенсивність по типах транспортних засобів, авт./добу		Інтенсивність всього, авт./добу
		Легкові	Інші	
8+348	22+300	12203	3459	15662
22+300	33+900	3407	2279	5686
33+900	52+000	2801	2174	4975
52+000	70+446	2617	1115	3732
Разом:		21028	9027	30055
Середнє значення		5257	5527	7514

2. За попередніми спостереженнями, кількість транспортних засобів, які можуть скористатись правом безоплатного проїзду платною автомобільною дорогою, відповідно до проєкту постанови, може становити не більше ніж 1% від загальної інтенсивності, наведеної в таблицях 2.1 та 2.2. При цьому, за даними спостережень, співвідношення між легковими та іншими типами транспортних засобів (далі – ТЗ) в цій категорії становить 70/30 (70 % легкові та 30 % інші).

3. Відповідно до частини 1 статті 42 Закону України «Про концесію» розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, визначається концесіонером відповідно до концесійного договору та з урахуванням тарифної сітки плати за разовий проїзд автомобільною дорогою за кожний кілометр та не може бути більшим максимального розміру плати, що встановлюється Кабінетом Міністрів України з урахуванням виду транспортного засобу та рівня інфляції. Слід відзначити, що на сьогодні відсутні проєкти нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України щодо затвердження тарифної сітки за разовий проїзд автомобільною дорогою за кожний кілометр та реалізовані проєкти будівництва автомобільних доріг на умовах концесії. А тому для попередніх розрахунків економічної ефективності та окупності проєкту використаємо усереднені тарифи, які були визначені в

інвестиційному проєкті для об'єкту «Будівництво нової концесійної автомобільної дороги Львів – Краковець» і становлять:

- легкові ТЗ та інші ТЗ масою до 3,5 тон – 0,04 дол. США/км;
- інші ТЗ (великовантажні ТЗ, автобуси та інші ТЗ масою більше 3,5 т) – 0,125 дол. США/км.

Для проведення розрахунків в національній валюті використаємо показники обмінного курсу, які передбачені в Законі України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» (29,5 гривні за 1 долар США).

4. Будівництво доріг на основі концесії має принести значні економічні та соціальні вигоди. Однак, не слід також ігнорувати негативний вплив. У разі нерегульованих дій виникнуть серйозні соціальні ризики та з'являться нестабільні фактори в суспільстві:

- ризик зміни інтенсивності дорожнього руху. Вчасна доставка вантажів та пасажирські перевезення автомобільним транспортом на сьогодні є однією із актуальних проблем, відповідно і попит на ці послуги та на якісні шляхи сполучення буде великим. Перерозподіл ринку перевезень вантажів і пасажирів з автомобільного транспорту на інші види транспорту може змінити інтенсивність дорожнього руху і відсоток ТЗ, які можуть скористатись правом безоплатного проїзду платною автомобільною дорогою відповідно до проєкту постанови може зрости;

- ризик виникнення надзвичайних ситуацій (в разі стихійного лиха, катастрофи, епідемії, епізоотії тощо) в результаті яких значно виросте кількість ТЗ, які можуть скористатись правом безоплатного проїзду платною автомобільною дорогою відповідно до проєкту Постанови.

Проте вищенаведені ризики є малоймовірними, а тому для підготування фінансово-економічних розрахунків до проєкту постанови їх можна не враховувати.

Прогнозні розрахунки видатків з Державного бюджету відшкодування концесіонеру на право скористатися безоплатним проїздом платною автомобільною дорогою для окремих категорій ТЗ наведено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3 – Максимальний прогнозний рівень витрат на безоплатний проїзд по платним дорогам для окремих категорій ТЗ

Найменування об'єкту	Протяжність ділянки, км	Максимальна прогнозна середньодобова інтенсивність ТЗ, які підлягають безоплатному проїзду			Середньорічні прогнозні витрати на безоплатний проїзд, грн
		Інтенсивність всього, авт./добу	Легкові, авт./добу	Інші, авт./добу	
1	2	3	4	5	6
Львів – Краківець	84,4	54	37	17	3 221 237
ВКАД	150,8	121	96	25	11 399 622
Разом	235,2	175	133	42	14 620 859

Отже, максимальний прогнозний розмір відшкодування концесіонеру за безоплатний проїзд окремих категорій ТЗ автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, буде становити 14,6 млн.грн, що становить близько 1 % від загальної суми збору (плати) за проїзд платними автомобільними дорогами з усіх категорій ТЗ.

Начальник Відділу
правового забезпечення

Вікторія МАШНЕНКОВА