УДК 656.1

АНАЛІЗ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПЛАТНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

М . І. Музикін[1], к.т.н., доцент, С. І. Бібік[2], к.т.н., доцент, А. О. Зайцева[1]
[1]Університет митної справи та фінансів,
[2]Державний університет інфраструктури та технологій

З метою розвитку країни та її економіки треба розвивати дорожню інфраструктуру. На цей час Україна займає 139 місце серед 144 країн за якістю доріг, згідно Всесвітнього економічного форуму. За останні роки спостерігається тенденція до погіршення стану дорожнього покриття, зниження рівня безпеки на дорогах, неналежного рівня їх утримання, невідповідності доріг науково встановленим нормативним можливостям і вимогам, зменшення обсягів будівництва та ремонту доріг, їх невідповідність інтенсивності руху. На відміну від українських автомобільних доріг, європейські дороги відомі своєю відносно високою якістю порівняно з багатьма іншими частинами світу. [1]

У більшості європейських держав національна дорожня система є трирівнева та охоплює автомагістралі державного, регіонального та муніципального значення, які належать до компетенції відповідних рівнів влади. Дорожні збори у більшості країн повністю перекривають витрати на забезпечення дорожньої системи. Розглянемо на прикладі Польщі її досвід будівництва та експлуатації платних автомобільних доріг. [2]

У сучасній Польщі дороги класифікуються по різному, деякі з них є державними, такі як швидкісні дороги, а інші належать до воєводств. Відповідно до цього розподілу, воєводства, повіти чи муніципалітети зобов’язані виділяти ресурси на утримання та покращення своїх мереж доріг. Якщо говорити про місцеве самоврядування, то ці ресурси надходять з місцевого бюджету. У Польщі діє справжня система місцевого управління на повітовому рівні. Для поточного обслуговування, держава більше не виділяє кошти з центрального бюджету на місцеві дороги. Якщо потрібен ремонт, відповідальність лягає на місцеву владу у місцевому врядуванні, хоча вони можуть забезпечити місцеве співфінансування з кількох джерел. Ці ресурси можна класифікувати як кошти з європейських та державних джерел. Протягом 12 років як член ЄС Польща отримала значну підтримку на різних рівнях. Євросоюз виділив 85% фінансування на модернізацію доріг.

Тільки швидкісні дороги, побудовані в Польщі, є платними, за договорами концесії з приватними підприємствами. Ці компанії за власні кошти будують швидкісні дороги, а в обмін на свою роботу їм дозволяється збирати плату за користування швидкісними дорогами. [2]

Існують дві системи оплати. Популярніша оплата готівкою або через автомат за пройдений шлях. Оплата здійснюється на в’їзді чи виїзді з платної ділянки дороги у спеціальних пунктах. Оплату може приймати або працівник або автомат. Також існує електронна система. Для автоматизованого режиму потрібно встановити на автомобіль спеціальний пристрій ViaBOX або viaAUTO. Ця система діє тільки на двох ділянках – А-2,4 та обслуговується компанією GDDKiA.

Польське законодавство передбачає суворі покарання за корупційну діяльність. Якщо європейські кошти використовуються не за цільовим призначенням, органи місцевого самоврядування зобов'язані повернути кошти. Такі ж правила діють і на тендерах, і на конкурсах.

У Польщі політика щодо будівництва, реконструкції та обслуговування дорожньо-транспортної системи здійснюються в рамках Національної транспортної політики на 2006-2025 рр., яка затверджена Кабінетом Міністрів Польщі у 2005 р. та Програмою будівництва доріг у 2014 р. Бюджет програми на 2014-2023 рр. становить 92,7 млрд злотих і фінансується коштом державного бюджету, з фондів ЄС, коштом Державного дорожнього фонду, приватним капітал, та державно-приватне партнерство.

Державний дорожній фонд фінансує витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією та модернізацією доріг, використання фінансових ресурсів відповідно до річного плану. Адмініструє фонд державний банк «Банк Господарства Krajowego». Кошти Фонду формуються коштом паливного збору, кошти ЄС, банківські кредити, облігації та збір плати за проїзд.

Внаслідок побудови надійної транспортної мережі, платні дороги відіграли значну роль у розвитку економіки Польщі. Платні дороги сприяють регіональному розвитку, з'єднуючи віддалені райони з великими містами. Це призвело до зростання економічної активності в регіонах, які раніше були недостатньо охопленими, залучивши підприємства та створивши робочі місця. У деяких випадках місцеві органи влади в Польщі отримали вигоду від надходжень від плати за проїзд. Доходи, зібрані на певних місцевих платних дорогах, були реінвестовані в місцеву громаду, фінансуючи додаткові інфраструктурні проекти.

На платних дорогах у Польщі використовуються передові технології для збору плати та управління дорожнім рухом. Це покращує розвиток сектору, орієнтованого на технології, включаючи постачальників систем оплати проїзду, розробників програмного забезпечення та транспортних технологічних компаній, які зробили внесок в економічне зростання Польщі.

Експлуатація платних доріг сприяє підвищенню безпеки на дорозі, зменшуючи кількість аварій та пов'язані з цим витрати. Більш безпечні дороги призводять до зниження витрат на охорону здоров'я, витрат на страхування та зниження продуктивності, що може позитивно вплинути на економіку.

Залучення польського досвіду будівництва та експлуатації платних доріг в Україні є перспективною можливістю для розвитку транспортної інфраструктури країни. Однак існує кілька значних перешкод і проблем, які необхідно вирішити для успішного впровадження цієї моделі.

Першочергово, це фінансування. Проекти платних доріг потребують значних інвестицій для будівництва, обслуговування та впровадження технологій. Україні може бути важко отримати необхідне фінансування, особливо з огляду на економічні проблеми. Щоб розв'язати цю проблему, необхідно шукати міжнародні фінансові установи та іноземних інвесторів для надання фінансування та встановлення державно-приватного партнерства для розподілу фінансового тягаря. Друга проблема – сприйняття громадянами. Впровадження плати за проїзд може наштовхнутися на опір з боку громадськості, як з причини додаткового фінансового тягаря, так і недовірі уряду стосовно прозорості всіх транспортних операцій. Щоб цьому запобігти треба створити просвітницькі та наглядові організації. Одні будуть розв'язувати проблеми доступності та пояснювати переваги платних доріг для громадян, інші – надавати фінансову звітність.

Запровадження польського досвіду будівництва та експлуатації платних доріг в Україні має величезні перспективи для задоволення потреб дорожньої інфраструктури країни, залучення іноземних інвестицій та сприяння економічному розвитку. У той час як такі проблеми, як доступність, прозорість та екологічні міркування повинні бути розглянуті, адаптація успішної польської моделі платних доріг пропонує шлях до більш стійкої та ефективної транспортної мережі в Україні. Використовуючи досвід країн ЄС, зокрема Польщі, Україна може досягти значних успіхів у покращенні своєї дорожньої інфраструктури та загальному економічному процвітанні.

Література:

1. Талах Л. О., Агхнайах А. М. Європейський досвід організації та управління дорожніх систем. *Сучасні технології та методи розрахунків у будівництві*. Вип. 7. 2017. С. 251-260.

2. Нестеренко Г. І., Музикін М. І., Бібік С. І., Швайко А. Ю. Аналіз транспортних мереж та організації автомобільних перевезень в країнах Європи. *Системи та технології*. № 1 (63). 2022. С. 88-99.