

ЯК ЕФЕКТИВНО ВІДНОВИТИ ДОРОЖНЮ ІНФРАСТРУКТУРУ ПІСЛЯ ВІЙНИ

*Бова К.О., ст. групи Дз-31-21,
Ярещенко Н.В. доц. кафедри БЕАД
netyasin4@gmail.com*

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Велика війна завдала безпрецедентних збитків дорожній інфраструктурі. За рік було зруйновано або пошкоджено понад 25 тис км автошляхів державного та місцевого значення і майже 350 мостів.

Загальна оцінка збитків перевищує 36 млрд. дол. або 1,4 трлн грн., що становить майже третину річного ВВП країни. Це означає, що всі довоєнні програми розвитку дорожньої мережі країни втратили актуальність і більше не працюють. Тому темпи будівництва і підходи до нього потрібно суттєво переглянути, а горизонт планування необхідно збільшити до 10-20 років. У рамках загальної дискусії бізнесу та влади про те, як повинна розвиватися повоєнна економіка України, для ефективної імплементації змін кожна галузь має запропонувати бачення розвитку свого сегменту.

Війна кардинально змінила дорожню галузь. Замість масштабних проєктів, які реалізувалися в попередні роки, роботи переважно сконцентровані на трьох ключових напрямках:

- відновлення критично пошкоджених ділянок (підірвані шляхопроводи, заблоковані через руйнування населені пункти, пошкоджена інфраструктура на деокупованих територіях),

- добудова об'єктів на стратегічних напрямках (зернові коридори, прикордонні ділянки, критичні транзитні розв'язки),

- роботи на військових об'єктах або об'єктах подвійного призначення.

Фахівці дорожньої галузі продемонстрували, що можуть швидко переорієнтовуватися і відновлювати найскладніші об'єкти без втрати якості.

Фаховість і високі темпи робіт працівники дорожньої галузі показали ще під час реалізації проєктів програми президента "Велике будівництво", які розгорнулися до лютого 2022 року і повинні були тривати далі.

За даними Укравтодору, за період дії "Великого будівництва" (2019-2021 роки) вдалося відновити понад 14 тис км доріг та 560 мостових споруд. До 2025 року мала бути оновлена вся державну мережа – 24 тис км доріг і 1 400 мостів.

За оцінками профільних об'єднань, автодорожники за цей час інвестували понад 1 млрд. дол. в оновлення та розширення технологічної бази (придбання техніки, мобільних асфальтобетонних заводів), навчання персоналу, удосконалення технологій, розвиток сировинної бази. Зокрема, близько 300 млн. дол. у ці напрямки інвестувала група компаній "Автострада".

Відновлення України буде неможливим без відновлення дорожньої мережі, а отже – без інвестицій в інфраструктурне будівництво. Уже зараз варто реалізовувати довгострокову програму розвитку інфраструктури, яка дозволить планувати і масштабувати роботу десятків тисяч людей, задіяних у галузі.

Для ефективної імплементації цієї програми горизонт планування має сягати 10-20 років, що дозволить сформувати глобальне бачення розвитку сектору. Які ключові елементи повинна містити програма інфраструктурної відбудови?

1. Потрібно встановити чіткі часові рамки відновлення мережі доріг включно з усіма штучними спорудами: до п'яти років. Це реалістичний орієнтир з огляду на темпи оновлення, які галузь демонструвала до великої війни і показує зараз.

2. На державному рівні має запуститися прозорий та зрозумілий механізм планування фінансових видатків на відновлення інфраструктури принаймні на три - п'ять років. Зараз галузь працює в рамках одного бюджетного року.

3. Створення мережі автобанів, які з'єднають міста-мільйонники та західні кордони з українськими портами. Це можливо реалізовувати шляхом створення мережі концесійних доріг. Для цього держава повинна запровадити чіткі правила і гарантії державного та приватного партнерства.

4. Усі міста-мільйонники та обласні центри мають отримати якісні, продумані об'їзні дороги, які будуть розраховані на наявні обсяги транспорту.

5. Держава має сфокусуватися не тільки на відновленні мережі доріг, а й на її розширенні та вдосконаленні. Дорожня інфраструктура України була спроектована за часів Радянського Союзу для тієї інтенсивності трафіку, яка була актуальна 40-50 років тому. З того часу кількість автомобілів суттєво збільшилася і в умовах сучасного навантаження ця мережа не витримує.

6. Мережа має розвиватися так, щоб розкрити потенціал туристичної України. Ми не зможемо розвивати внутрішній туризм без якісного транспортного сполучення і розвитку супутньої інфраструктури біля туристичних магнітів.

7. На державному рівні має бути вирішена проблема довгобудів. Яскравий приклад – Подільсько-Воскресенський міст, який будується понад 15 років. Держава не отримує економічного ефекту від інвестицій до завершення об'єкту, отже, вкладені кошти не працюють. Якщо місцева влада не може реалізувати масштабні проекти, вони мають бути винесені на державний рівень.

8. Має бути запроваджений принцип "проектуй – будуй – експлуатуй". Неправильно, коли підрядник несе гарантійні зобов'язання, а експлуатаційне утримання здійснює інша організація. На період гарантійного терміну експлуатацію має виконувати та компанія, яка будувала об'єкт.

9. На законодавчому рівні мають бути впроваджені критерії відбору учасників закупівель на всіх об'єктах будівництва. Поряд з ціною варто враховувати досвід виконання контрактів, наявність техніки, обладнання та працівників. За основу варто взяти підхід, який застосовують країни ЄС, ЄБРР та Світовий банк.

10. Має бути впроваджена система ціноутворення CESSM4, а радянські "ресурсні" норми ціноутворення мають піти в минуле. Держагентство з відновлення вже почало впроваджувати ці стандарти в процеси дорожнього будівництва. Їх потрібно запровадити в будівельну галузь загалом.

Такий план дій створить прозорі правила для роботи галузі і зрозумілий горизонт планування для бізнесу, дасть змогу розвивати виробництва та інвестувати.

Впровадження визнаної у світі методології ціноутворення і планування наведе порядок на ринку і створить умови для розвитку різних його сегментів. Ухвалення цілісної комплексної стратегії з горизонтом планування від 10 до 20 років дасть можливість формувати плани розвитку не лише для автодорожньої галузі, а й для усіх суміжних галузей економіки. Вони зможуть більш ефективно планувати виробничі процеси, інвестиції, розподіл потужностей.

Бізнес буде розуміти, куди рухається держава, а громадяни матимуть чіткіше уявлення про процес відновлення інфраструктури. Це також позитивно вплине на іноземні інвестиції, оскільки швидке відновлення інфраструктури матиме потужний імпульс для відродження інших галузей економіки.

Література

1. Дороги і мости: Збірник наукових праць. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2014. – Випуск 14–250 с
2. Дороги і мости: Збірник наукових праць. – К.: ДерждорНДІ, 2008. – Випуск 9 – 290 с