

# Автодороги: надежный тормоз экономики

**В**семирный экономический форум оценивает состояние автомобильных дорог Украины как ее самую большую инфраструктурную проблему. По этому показателю наша страна находится на крайне непривлекательном 139-м месте. Ее плотно окружают страны Африки, а также Молдавия и Восточный Тимор. Печальную картину дополняет факт устойчивой отрицательной динамики: с 2008 г. по 2014 г. Украина стабильно передвигалась в нижнюю часть списка, потеряв за это время 19 позиций.

Автомобильный транспорт в Украине уступает первенство железнодорожному в перевозке грузов, но зато десятикратно опережает его в перевозке пассажиров. Логика проста: с точки зрения подвоза пассажиров к конечной точке, автомобильный транспорт более гибкий, скоростной и удобный.

Пускай у нас уже и не продается по полмиллиона новых легковых машин в год, как это было в 2008 г., однако уровень автомобилизации неуклонно растет. Ключевой причиной этого выступал не только продолжительный рост реальных доходов граждан в течение последних 14 лет (за исключением 2009 г. и 2014 г.), но и плохое автобусное

сообщение со многими населенными пунктами, особенно вдали от больших городов.

С 2000 г. по 2011 г. количество машин на 1 тыс.чел. выросло в Украине на 46,5%, до 186 единиц. Но если сравнивать Украину с другими странами, то этот показатель не кажется столь значительным даже по сравнению со странами бывшего социалистического лагеря (см. "Количество машин на 1000 человек...").

Государство не осуществляет должного реформирования дорожной сети. Вследствие этого резко увеличивается нагрузка на имеющиеся автодороги. Так, количество машин на 1 км дороги в Украине по сравнению с той же выборкой стран является едва ли не наибольшим (см. "Количество машин на 1 км дорог..."). Иначе говоря, не были предприняты достаточные эффективные меры по созданию новых транспортных артерий для разгрузки существующих, а также действенные попытки сохранить качество дорог (водители стали переключаться на более узкий перечень маршрутов). Поэтому и нет возможности адекватно распределить транспортные потоки. В этой сфере большой шаг вперед сделали страны

Западной и Центральной Европы, где высокий уровень благосостояния, интенсивны транспортные перевозки, строятся новые транспортные артерии. Чем дальше на восток континента — тем хуже ситуация с дорогами (см. "Плотность качественных...").

Во многих справочниках указано, что в Украине всего 16 км современных дорог. Речь идет о единственном участке в стране, обозначенном как "Автомагистраль" и соединяющем столицу и аэропорт "Борисполь". Есть также несколько других добротных шоссе, не имеющих статуса "автомагистраль" ввиду отсутствия некоторых элементов дорожной инфраструктуры, включая двухуровневые дорожные развязки. Это, например, трассы М-05 Киев — Одесса, М-06 Киев — Львов — Чоп, М-26 Харьков — Днепр — Петровск, М-03 Киев — Харьков — Довжанский (некоторые участки), М-14 Одесса — Новоазовск (некоторые участки).

Автодороги имеют огромное значение, с точки зрения имиджевой инвестиционной привлекательности. Если их качество не позволяет совершать обзорные поездки или просто знакомиться со страной, то всевозможные инвестиционные презентации и

## Количество машин на 1000 человек



По данным Всемирного банка, 2011 г.

## Количество машин на 1 км дорог



По данным Всемирного банка, 2011 г.

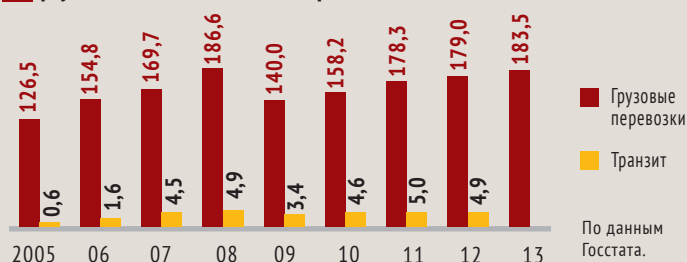
## Плотность

качественных асфальтированных дорог — магистралей, м дороги на 1 кв.км территории



По данным <http://www.nationmaster.com>, 2014 г.

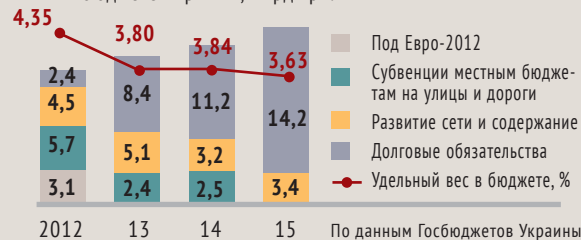
## Грузовые автоперевозки, млн т



По данным Госстата.

## Затраты на дороги

в бюджете Украины, млрд грн.



По данным Госбюджетов Украины.



## Фокус: Германия и Грузия

Многие ошибочно считают, что в развитых странах более всего распространены частные (платные) дороги. Это не так. Государственная форма собственности является преобладающей, так как именно она позволяет поддерживать "коммерчески непривлекательные" участки сельских или малоинтенсивных дорог.

Хорошей для нас моделью реформирования автодорожного хозяйства является немецкая. В Германии государство сохраняет максимум контроля за дорогами, но при этом параллельно развита система партнерства с частными компаниями. Часто половину средств дает государство, а половину — вкладывает инвестор, который потом окупает свои затраты за счет взимания платы за проезд по дороге. При этом правительство не только владеет магистралями, но и концентрирует строительство и обслуживание в своих руках. Система финансирования дорожного строительства в Германии базируется на отчислениях за пользование автомобилем, акцизном налоге на топливо и части собираемого



НДС (для развития дорожной инфраструктуры). По данным Deutsche Welle, дорожный бюджет страны сегодня составляет около EUR53 млрд. Увеличение его не предполагается, а потому все активнее внедряются разные формы государственно-частного партнерства, а для новых дорог — в качестве базового предусмотрен режим концессии на 15 лет.

Успешный вариант с меньшей долей государства может предложить опыт Грузии. По данным Банка Развития Азии (БРА), за 2004-2011 гг. качество международных

трасс на территории этой страны кардинально улучшилось: доля дорог, классифицируемых как "хорошие", выросла с 32% до 82%. Для реализации реформ был сделан акцент на транзитные магистрали и параллельно упрощены бюрократические процедуры. Помимо введения платных участков дорог было получено финансирование от БРА.

К странам с негативным опытом дорожной реформы можно с уверенностью отнести Китай. Там попытались скопировать американскую модель. Частные подрядчики установили огромное количество пунктов сбора платы за проезд, которые нередко располагались очень плотно друг к другу. Тарифы были разными, а сеть пунктов оплаты проезда, напоминала машину по выкачиванию денег, которые активно направлялись на подкуп чиновников (по официальным данным, только за 2008 г. эта сумма превысила \$3 млрд). Дело закончилось массовыми протестами перевозчиков и проведением в 2009 г. централизованной реформы тарифов и системы оплаты.

заверения окажутся бесполезными. Первым шагом к реформам в Сингапуре было как раз прокладывание скоростной магистрали из аэропорта в центр города. В этом вопросе Украина находится на так называемом

втором уровне развития, где помимо дорог в воздушные гавани и порты значительные инвестиции получили международные магистрали (как правило, совпадающие с направлениями панъевропейских транспортных коридоров). Как правило, эти проекты финансируются международными организациями на долговой основе.

Следствием неравномерного развития дорожной сети и общего низкого качества дорог можно считать их аварийность. По этому показателю Украина куда ближе к России и Румынии, чем к Польше и Германии. Высокая аварийность — это не только потери человеческого потенциала. Дорожно-транспортные происшествия тормозят потоки грузов и пассажиров, приводят к разрушению элементов инфраструктуры, увеличивают затраты на содержание соответствующих служб (скорой медицинской помощи, дорожной полиции, ремонтных служб; см. также "Потери национальных экономик...").

Поскольку для Украины подобный показатель не рассчитывается, мы попытались определить его аналитическим способом, используя величины, приемлемые для стран-аналогов. В итоге получилось, что одна авария с летальным исходом уменьшает ВВП нашей страны на \$587 тыс. Авария, имеющая большой резонанс, для Украины обходится уже в миллионы долларов. Достаточно вспомнить недавние драмы на железнодорожных переездах, где только цена состава превышает \$1 млн.

При этом мифом является информация о высокой роли транзита на украинских дорогах. По ним осуществляются в основном внутренние перевозки (см. "Грузовые автоперевозки..." на стр.20).

Сегодня Украина несет основные затраты на хронический ремонт дорог. Завышенная стоимость строительства — это проявление бюрократии и коррупции в ответственных ведомствах. В Украине среднестатистический капитальный ремонт 1 км дороги обходится примерно в \$5 млн, в то время как в мире, согласно отчетам Всемирного банка (среднее по выборке стран), — около \$900 тыс. В той же Африке стоимость строительства 1 км самых дорогих дорог не превышает \$1,4 млн, а самых дешевых — \$200 тыс. При этом годовое содержание 1 км шоссе в обоих случаях не превышает \$80 тыс. (см. также "Затраты на дороги..." на стр.20).

Подобная госполитика и отсутствие адекватных поступлений от дорожной инфраструктуры создали для бюджета существенную нагрузку, вследствие чего потенциальные инвестиции уходят на погашение долгов. В странах, где была проведена эффективная дорожная реформа, обычно потоки от продажи бензина, а также плата за проезд грузовиков шли целенаправленно в ответственное ведомство, минуя общегосударственное перераспределение. Это позволяло устанавливать качественные KPI и добиваться эффективности.

## Потери

национальных экономик от дорожно-транспортных происшествий

Страна	Количество зарегистрированных аварий, тыс. шт.	Оценочные потери ВВП, %	Потери от одной аварии, млн USD
Канада	2,23	5,0	38,15
Молдавия	0,45	3,0	0,40
Индия	133,99	3,0	0,39
Польша	3,91	2,5	3,13
Нидерланды	0,64	2,1	28,03
Италия	4,24	2,0	10,24
Болгария	0,78	2,0	1,28
Россия	26,57	1,9	1,11
Венгрия	0,74	1,5	2,67
Япония	7,31	1,4	10,68
Словакия	0,52	1,4	2,45
Германия	3,65	1,3	12,32
Южная Корея	5,51	1,1	2,21
Турция	4,05	1,1	2,01
Греция	1,45	0,5	1,04

По данным Всемирной организации здравоохранения, 2011 г., расчеты автора.