

УДК 388.1

**ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ РОЗПОДІЛУ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ
НА ПОТРЕБИ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА ЯК СКЛАДОВА СТРАТЕГІЇ
ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ
ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ**

Безуглий А.О., заст. директора з наукової роботи

Печончик Т.І., завідувач відділу

Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» (ДП «ДерждорНДІ»)

Особливої ваги в умовах обмеженого фінансування набуває розробка науковообґрунтованих організаційно-економічних аспектів та методики ефективного розподілу фінансових ресурсів за основними напрямками діяльності дорожнього господарства (нове будівництво, реконструкція, капітальний та поточний ремонт, експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування; розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій та підприємств, що належать до сфери управління Укравтодору; проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи у сфері дорожнього господарства; утримання галузевих закладів охорони здоров'я для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС; витрати, пов'язані з наданням автомобільних доріг загального користування у концесію, презентація інвестиційних проектів під час проведення міжнародних заходів, підготовка договорів щодо виконання робіт за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування цих робіт, нагляд за їх виконанням).

Для розподілу фінансування за основними напрямками діяльності дорожнього господарства розроблено Методику визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг (далі – Методика) та затверджено нормативи фінансових витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування (спільний наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства фінансів України від 21.09.2012 року № 573/1019). Методика встановлює порядок визначення та механізм розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства при підготовці бюджетного запиту, проектів бюджету на відповідний рік, короткострокових і довгострокових державних цільових програм, планів фінансування нового будівництва, реконструкції, капітального, поточного ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

Розроблений механізм ефективного розподілу фінансових ресурсів є запорукою підвищення ефективності використання бюджетних коштів в дорожньому господарстві.

Згідно Методики загальний розподіл фінансових ресурсів повинен здійснюватись відповідно до пріоритетів:

- погашення зобов'язань за кредитами;
- розвиток мережі і утримання автомобільних доріг;
- інші потреби.

Обсяг фінансових ресурсів на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення визначається за формулою (1):

$$Q_{\partial z} = (Q_{\text{заг}} - K - III) \cdot q_{\partial z}, \quad (1)$$

де $Q_{\text{заг}}$ – загальний обсяг фінансових ресурсів, тис. грн.;

K – погашення зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію Кабінету Міністрів України на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування (обсяг визначається відповідно до кредитних угод), тис. грн.;

III – обсяг фінансових ресурсів, що направляються на фінансування інших потреб дорожнього господарства (науково-дослідні та впроваджувальні роботи у сфері дорожнього господарства, утримання галузевих медичних закладів для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС, витрати на надання автомобільних доріг загального користування у концесію, розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій та підприємств, що належать до сфери управління Укравтодору), тис. грн.;

$q_{\partial z}$ – науково-обґрунтована, виходячи з транспортної роботи та умов експлуатації, частка загального обсягу фінансових ресурсів, що направляється на фінансування автомобільних доріг загального користування державного значення:

$$q_{\partial z} = \frac{TP_{\partial z}}{TP_{\partial z} + TP_{\text{мз}}}, \quad (2)$$

де $TP_{\partial z}$ – транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування державного значення з урахуванням умов експлуатації, брутто-тонн;

$TP_{\text{мз}}$ – транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення з урахуванням умов експлуатації, брутто-тонн.

Аналогічно визначається обсяг фінансових ресурсів на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення. Він визначається за формулою:

$$Q_{\text{мз}} = (Q_{\text{заг}} - K - III) \cdot q_{\text{мз}},$$

де $q_{\text{мз}}$ – науково-обґрунтована, виходячи з транспортної роботи та умов експлуатації, частка загального обсягу фінансових ресурсів, що направляється на фінансування автомобільних доріг загального користування місцевого значення:

$$q_{\text{мз}} = \frac{TP_{\text{мз}}}{TP_{\partial z} + TP_{\text{мз}}}. \quad (3)$$

Власне сама транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування державного (місцевого) значення з урахуванням умов експлуатації визначається за формулою:

$$TP = 365 \cdot N_{\text{ср}} \cdot M_{\text{ср}} \cdot L_{\text{ср}} \cdot K_{\text{уе}}, \quad (4)$$

де TP – річна транспортна робота мережі доріг з урахуванням умов експлуатації, брутто-тонн;

N_{cp} – середньорічна добова інтенсивність руху (авт./добу) для середньозваженої категорії дороги державного або місцевого значення; визначається за формулою:

$$N_{cp} = N_n + (N_b - N_n) \cdot (K_n - K_\phi), \quad (5)$$

де N_n – середньорічна добова інтенсивність руху для дороги нижчої категорії відносно фактичної середньозваженої категорійності відповідно до [4] транспортних одиниць на добу;

N_b – середньорічна добова інтенсивність руху для дороги вищої категорії відносно фактичної середньозваженої категорійності відповідно до [4] транспортних одиниць на добу;

K_n – ціле значення нижчої категорії дороги відносно фактичної середньозваженої категорійності;

K_ϕ – фактична середньозважена категорійність дороги державного або місцевого значення в регіоні (на підставі звітності, складеної за формою № 1-ДГ «Звіт про наявність автомобільних доріг загального користування та їх благоустрій»);

M_{cp} – середня повна вага автомобіля у складі транспортних потоків, бруто-тонн; за результатами обліку інтенсивності та складу руху для автомобільних доріг державного значення дорівнює 7 т, для автомобільних доріг місцевого значення – 3 т;

L_{cp} – загальна довжина автомобільних доріг державного (місцевого) значення у кожному регіоні, км;

K_{ye} – коефіцієнт умов експлуатації мережі доріг (додаток 2 до Методики), що залежить від рельєфу місцевості, ступеня складності зимового утримання доріг, наявності мостів та інших штучних споруд, кількості туристичних маршрутів, ймовірності міждержавних заходів.

Після розподілу фінансів між дорогами державного і місцевого значення ресурси на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення розподіляються в такій пріоритетній послідовності:

- поточний дрібний (аварійний) ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування (в першу чергу фінансування на підставі мінімального нормативу, що забезпечує мінімально допустимий рівень експлуатаційного утримання);

- поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування;

- реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення (вибір виду робіт та визначення пріоритетних ділянок проводяться на підставі ранжування за найвищим показником інтегрального коефіцієнта, що враховує показники соціально-економічної ефективності, рівень завантаженості рухом та коефіцієнт міцності);

- нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення (вибір ділянок з найвищими показниками соціально-економічної ефективності).

Для визначення обсягу необхідних фінансових ресурсів на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання всієї мережі автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення на відповідний плановий рік в Методиці застосовуються приведені нормативи фінансових витрат. Приведений норматив річних фінансових витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання 1 км автомобільної дороги відповідної категорії загального користування визначається, виходячи із затвердженого в установленому порядку нормативу річних фінансових витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання 1 км автомобільної дороги II категорії загального

користування державного значення (з урахуванням рівня інфляції), коефіцієнтів диференціювання вартості робіт цих робіт за відповідними категоріями та інших коефіцієнтів, що враховують умови експлуатації доріг (обслуговування доріг державного або місцевого значення, гірська місцевість тощо). Також необхідно зазначити, що вищезазначені нормативи річних фінансових витрат на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання підлягають перегляду у зв'язку з введенням у дію нових нормативних документів, застосуванням нових технологій та сучасних дорожніх машин і механізмів, змінами цін на матеріально-технічні ресурси.

Обсяг необхідних річних фінансових ресурсів на поточний середній ремонт всієї мережі автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення на відповідний плановий рік згідно Методики визначається, виходячи з середньої вартості виконання робіт з поточного ремонту (приймається за середньою вартістю робіт з поточного середнього ремонту 1 км автомобільної дороги за об'єктами-аналогами) і розрахункової протяжності автомобільних доріг, що підлягають поточному ремонту. Власне розрахункова протяжність автомобільних доріг загального користування, що підлягає поточному середньому ремонту, визначається, виходячи із нормативного міжремонтного строку експлуатації дорожнього покриття. Проте, Методика передбачає, що в умовах обмеженого фінансування при виборі першочергових ділянок автомобільних доріг загального користування державного значення, на яких будуть виконувати поточний середній ремонт, необхідно користуватися даними системи управління станом покриття (далі – СУСП), враховуючи такі критерії:

- найважливіші ділянки автомобільних доріг і мостових переходів з точки зору економічного та соціального розвитку України, визначених рішеннями і дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянки автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів;
- реалізація програми забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;
- ділянки доріг, які мають найнижчі коефіцієнти зчеплення, показники рівності та найвищу інтенсивність руху.

У разі відсутності в СУСП інформації щодо транспортно-експлуатаційного стану доріг місцевого значення для планування ремонтних робіт можна застосувати експертний експрес-метод оцінки експлуатаційної якості автомобільної дороги за індексом експлуатаційного стану.

Обсяг необхідних річних фінансових ресурсів на капітальний ремонт усієї мережі автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення визначається, виходячи з середньої вартості виконання робіт з капітального ремонту (приймається за середньою вартістю робіт з капітального ремонту 1 км автомобільної дороги за об'єктами-аналогами) і розрахункової протяжності автомобільних доріг, що підлягають капітальному ремонту. Розрахункова протяжність автомобільних доріг загального користування, що підлягають капітальному ремонту, визначається аналогічно як і при поточному середньому ремонті, виходячи із нормативного міжремонтного строку експлуатації дорожнього покриття.

Проте, в умовах обмеженого фінансування обсяг необхідних фінансових ресурсів на реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування визначається на підставі відбору першочергових проектів за наступними критеріями:

- найважливіші ділянки автомобільних доріг і мостових переходів з точки зору економічного та соціального розвитку України, визначені рішеннями, дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянки автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів;

- реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;
 - перехідні об'єкти з високим ступенем готовності (понад 70 % усіх будівельно-монтажних робіт, передбачених проектною документацією);
 - об'єкти, на які вже розроблена та затверджена в установленому порядку проектно-кошторисна документація;
 - об'єкти з найвищими значеннями інтегральних коефіцієнтів ефективності у ранжованому ряді ділянок доріг, що потребують реконструкції або капітального ремонту.
- Вищезазначений інтегральний коефіцієнт ефективності для ділянок доріг, що потребують реконструкції, визначається за формулою:

$$Q_P = \frac{Z_{факт}}{Z_{доп}} \cdot E, \quad (6)$$

- де $Z_{факт}$ – фактичне значення рівня завантаженості;
 $Z_{доп}$ – допустимі значення рівня завантаженості;
 E – коефіцієнт економічної ефективності реконструкції автомобільних доріг.
 Інтегральний коефіцієнт ефективності для ділянок доріг державного значення, що потребують капітального ремонту, визначається за формулою:

$$Q_K = \frac{K_{м.доп}}{K_{м.факт}} \cdot E, \quad (7)$$

- де $K_{м.доп}$ – мінімально допустимі значення коефіцієнта запасу міцності дорожнього одягу;
 $K_{м.факт}$ – коефіцієнт фактичного запасу міцності дорожнього одягу;
 E – коефіцієнт економічної ефективності капітального ремонту автомобільних доріг.

Необхідність капітального ремонту на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення встановлюється на підставі експертного експрес-методу оцінки експлуатаційної якості автомобільної дороги за граничним значенням індексу експлуатаційного стану дороги.

Фінансові ресурси на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення згідно Методики необхідно використовувати в такій пріоритетній послідовності:

- будівництво найважливіших ділянок автомобільних доріг і мостових переходів з точки зору економічного та соціального розвитку України, визначених рішеннями та дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянок автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів;
- реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;
- будівництво ділянок автомобільних доріг загального користування, включених до переліку міжнародних автомобільних доріг відповідно до міжнародних договорів України;
- об'єкти, на які вже розроблено та затверджено в установленому законодавством порядку проектну документацію;

– закінчення будівництва об'єктів незавершеного будівництва високого ступеня готовності;

– будівництво об'їздів великих міст.

Фінансові ресурси на нове будівництво автомобільних доріг загального користування місцевого значення повинні спрямовуватися в такій пріоритетній послідовності:

– реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;

– будівництво під'їздів з твердим покриттям до сільських населених пунктів.

Проте рішення щодо включення до плану фінансування нового будівництва окремих ділянок автомобільних доріг загального користування, що відповідають одному з вищенаведених критеріїв, приймається на підставі порівняльного аналізу показників соціально-економічної ефективності цих проектів.

Для відбору фінансування першочергових проектів нового будівництва здійснюється їх порівняльний аналіз із врахуванням таких критеріїв:

- максимальна економічна ефективність проекту;
- максимальний вплив проекту на соціально-економічний розвиток регіону;
- мінімальний негативний вплив проекту на навколишнє середовище;
- максимальний вплив проекту на розвиток транзитного потенціалу України.

Висновки

Визначення та розробка стратегії раціонального фінансування нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг підвищить ефективність використання бюджетних коштів в умовах обмеженого фінансування. Реалізація основних засад політики раціонального розподілу витрат на нове будівництво, реконструкцію, ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг призведе в майбутньому до зменшення щорічних витрат в національній економіці внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг та збільшить надходжень до державного бюджету від транзитних перевезень, що підвищить ефективність використання бюджетних коштів.

Література

1. Закон України «Про автомобільні дороги України» № 2862-IV від 8 вересня 2005 року.
2. Бюджетний кодекс України № 50-51, із змінами станом на 07.07.2011.
3. Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг (затверджена спільним наказом Міністерства інфраструктури України і Міністерства фінансів України від 21.09.2012 № 573/1019).
4. ДБН В.2.3-4:2007 Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво.
5. Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування (схвалена розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2008 р. № 1096 (1096-2008-р) та від 3 серпня 2011 р. №739-р)
6. ВБН Г.1-218-050-2001 Міжремонтні строки експлуатації дорожніх одягів та покриттів на автомобільних дорогах загального користування.