



СТРАТЕГІЯ РЕФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ





ПОТОЧНИЙ СТАН СПРАВ

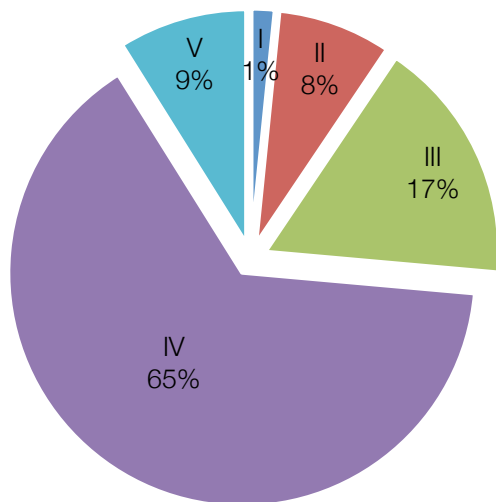




Характеристики мережі доріг

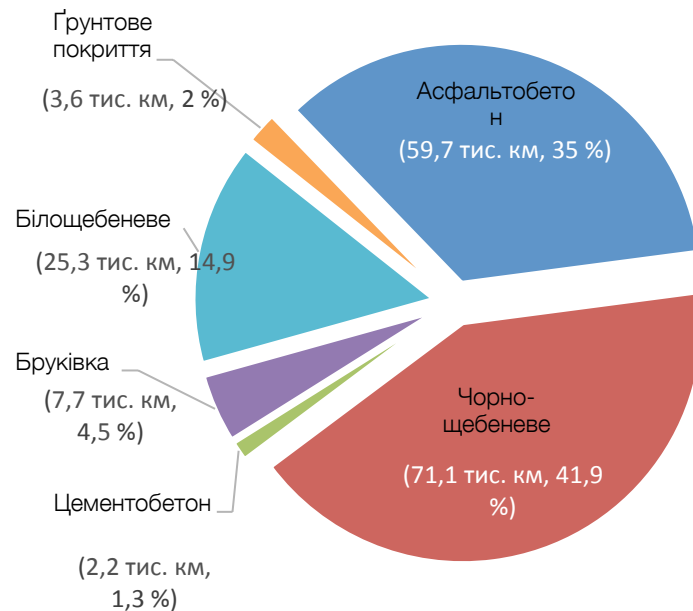
Протяжність мережі становить 169,6 тис. км, з них:

■ Дороги державного значення ■ Дороги місцевого значення



Категорії доріг, тис. км

Категорія дороги	Ширина дороги, м	Протяжність, тис. км.
I	15 - 30	2,7
II	7,5 - 9	13,3
III	7 - 8	28,8
IV	6	109,7
V	4,5	15,1
Всього		169,6

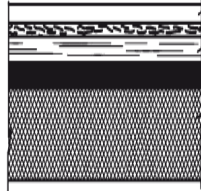
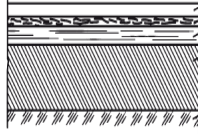
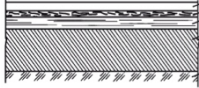


Тип покриття, тис. км





На що розраховані наші дороги?

Категорія дороги	I	II та III	IV та V
Товщина полотна, см.	20 	8-12 	5 
Протяжність доріг, км.	2 700 (2%)	38 700 (24%)	118 000 (74%)
Навантаження на вісь, т.	11,5	10,6	7,0
Максимальна вага авто, т.	40 тонн	36 тонн	24 тонн

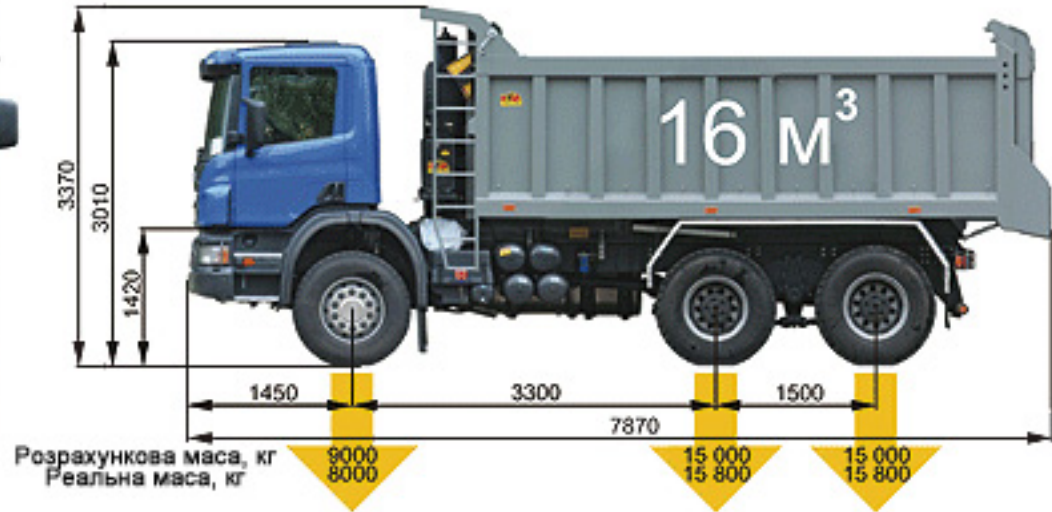
Висновок: Лише 26% доріг здатні витримувати великовагові фури!

Переважна більшість наших українських доріг здатна витримувати навантаження не більше 7 тонн на вісь !!!





Сучасні навантаження на дороги



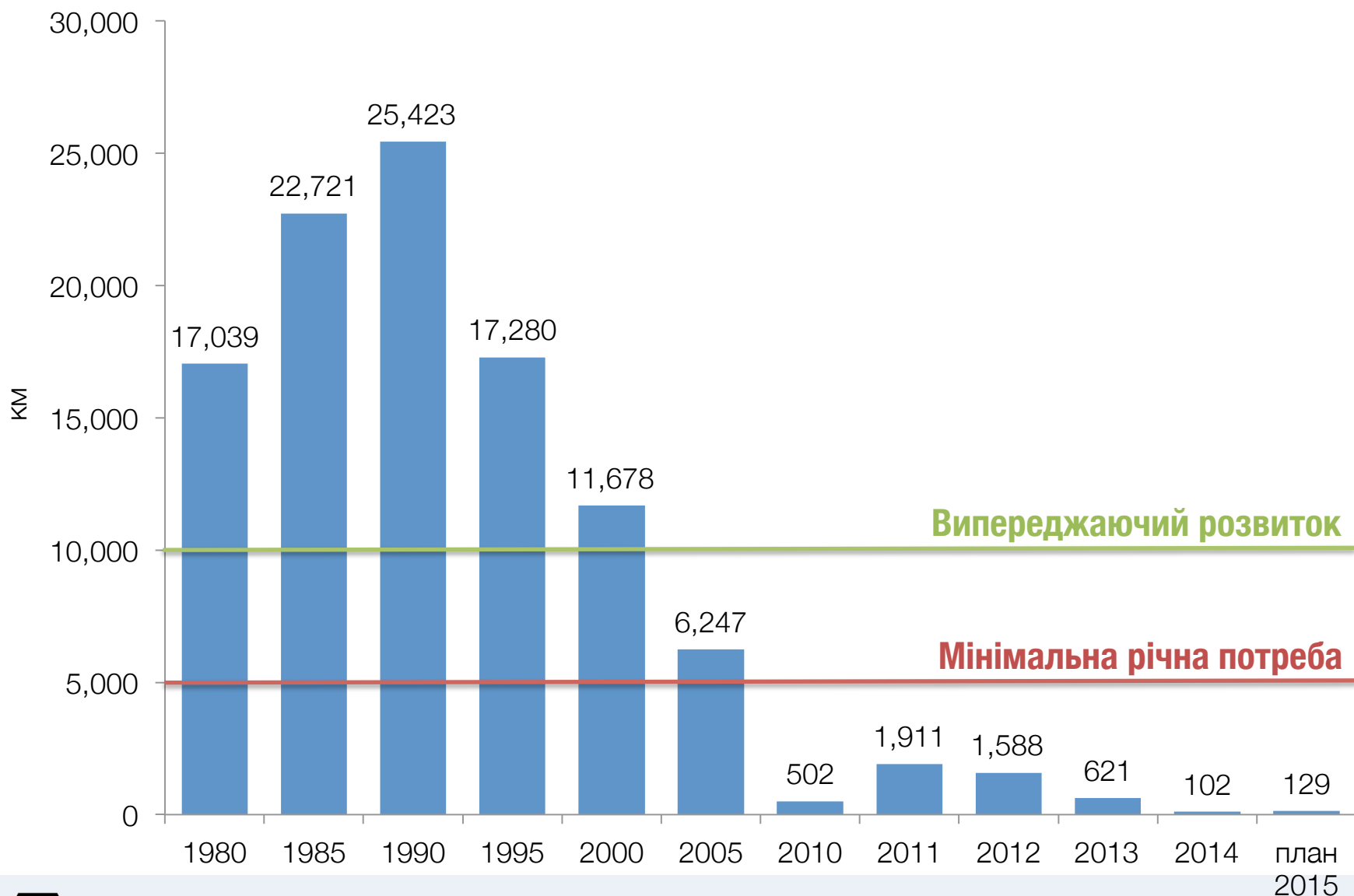
Загальна маса подібного завантаженого автомобіля досягає 55-60 т із навантаженням на вісь до 16т і на здвоєні осі до 30,6 т

- З 2006 до 2012 року кількість вантажних автомобілів (повною масою > 3,5 тонн) зросла в 2,4 рази
- 20% від загальної маси товаропотоку перевозиться транспортними засобами повною масою понад 12 тонн
- Від 7 до 13 т - сучасні навантаження на вісь



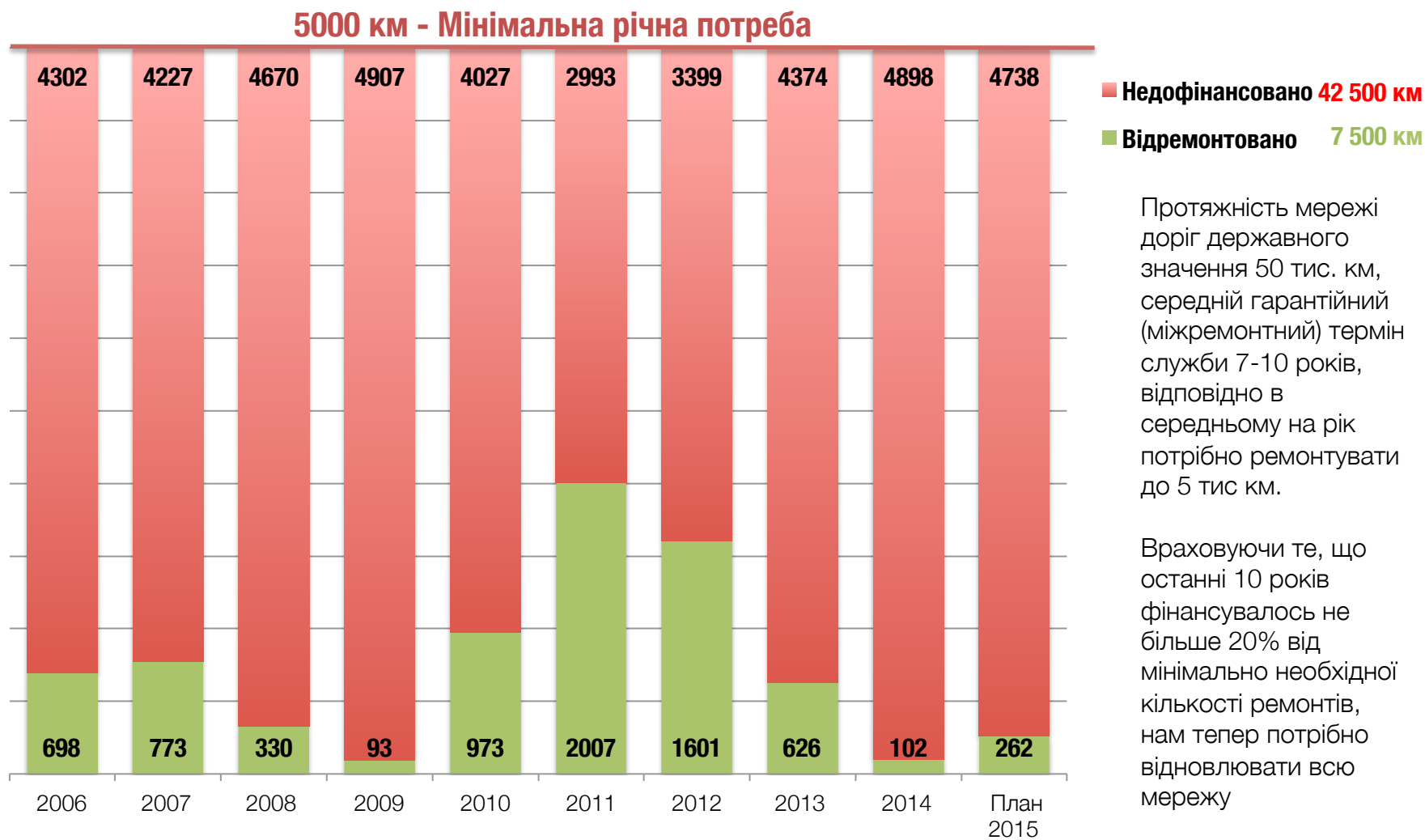


Обсяги виконаних ремонтних робіт, км





Обсяги **недо-виконаних** ремонтних робіт, км





Наслідки: 97% доріг у незадовільному стані



**40% доріг вже повністю
знищено, потрібен
капітальний ремонт
практично “з нуля”**

**Решта доріг потребує
негайного поточного
ремонту та суворого
дотримання норм вагового
навантаження на вісь**



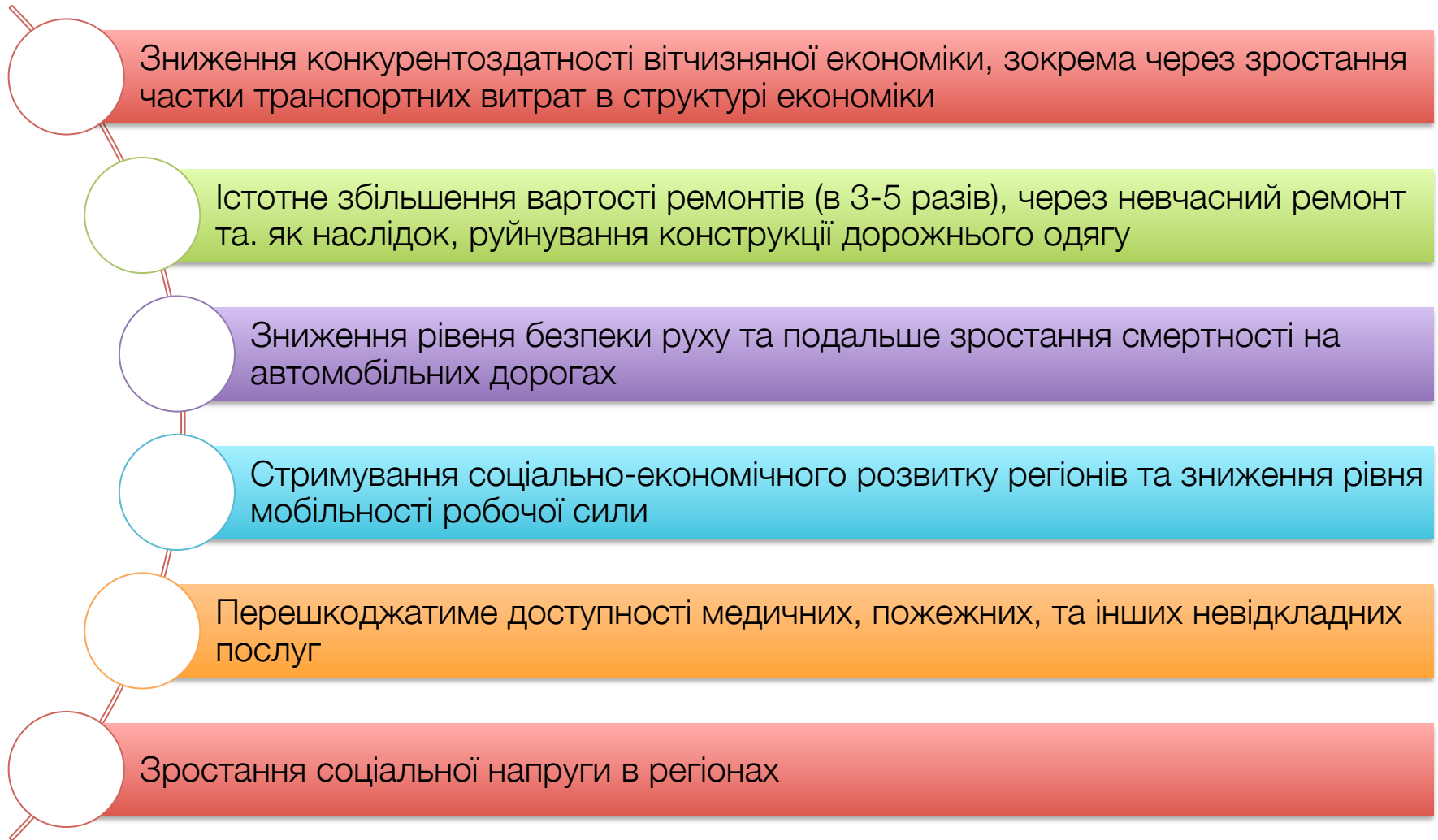


Резюме поточного стану справ





Економічні та соціальні наслідки





Причини – План Дій - Результати

Причини поточного стану:

- Критичне недофінансування
- Застаріла система управління
- Неефективний контроль якості
- Не працює контроль вагових норм



Що необхідно зробити:

- Реформування системи фінансування
- Децентралізація системи управління
- Гарантії якості дорожніх робіт
- Захист від порушників вагових норм



Очікувані результати:

- Зростання міжнародних транзитних перевезень автомобільним транспортом
- Відновлення будівельних робіт, дотримання міжремонтних інтервалів
- Розвиток економіки, створення нових робочих місць, розвиток туризму
- Задоволення потреб суспільства в якісних автомобільних дорогах





Маємо на сьогодні, прагнемо завтра





СТРАТЕГІЯ РЕФОРМУВАННЯ



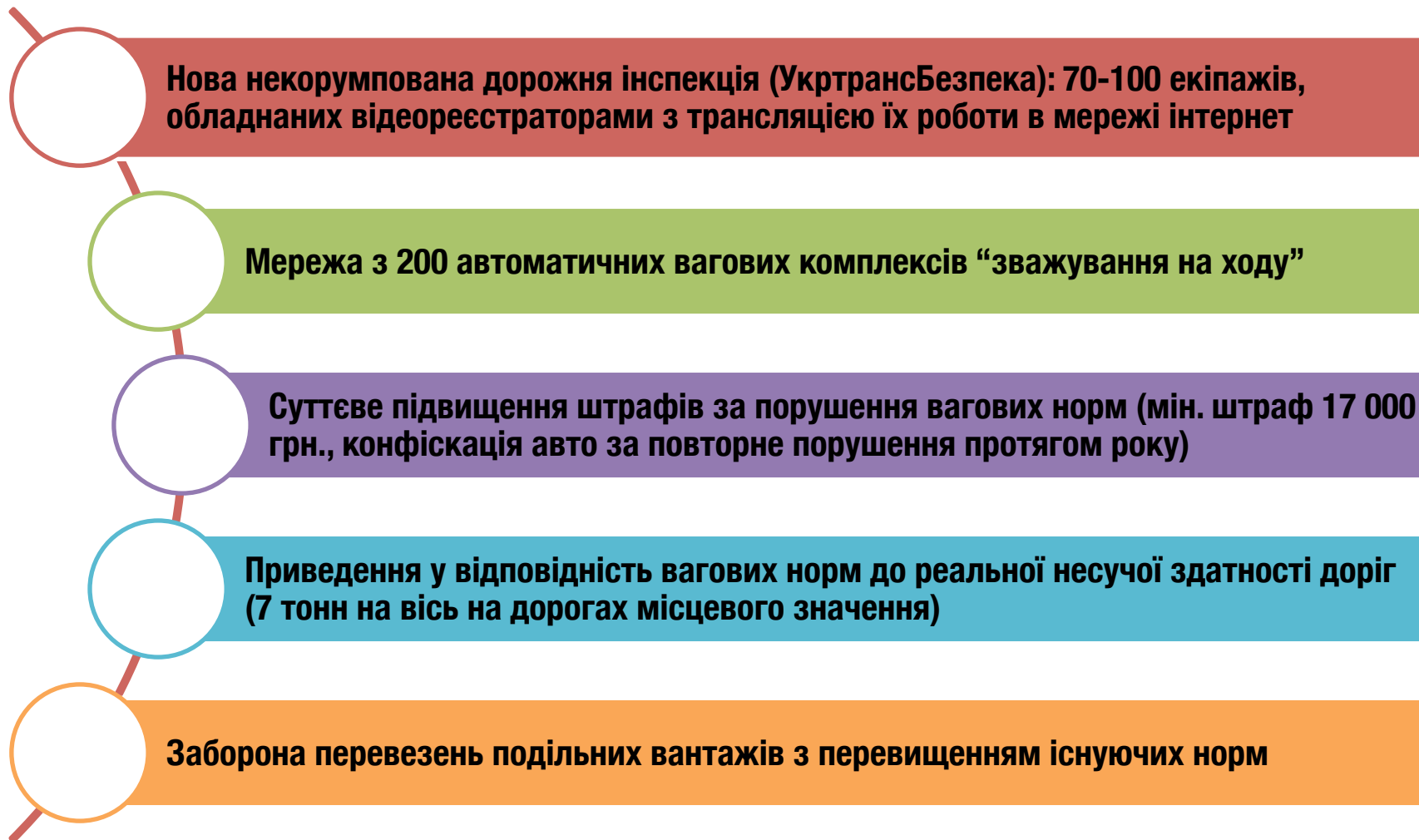


Стратегія реформування галузі





Крок 1: Захист доріг від передчасного руйнування





Ефективна система вагового контролю

- УкртрансБезпека - ефективна реформована транспортна інспекція на дорогах:
 - достойна оплата роботи інспектора (висока зарплата + комісія від зібраних штрафів)
 - відео-реєстрація та пряма трансляція в інтернет всіх етапів контролю з боку інспектора УкртрансБезпеки: авторозпізнавання номеру авто, котре було зупинено, фіксація результатів зважування, відео-запис всіх дій інспектора, відкритий доступ до реєстру актів про порушення вагових норм тощо
 - Обладнання 70-100 мобільних вагових комплексів УкртрансБезпеки засобами відеотрансляції у мережу інтернет
 - тотальний контроль всіх етапів роботи інспекторів з боку громадськості, МІУ, СБУ для запобігання корупції
- Розбудова мережі стаціонарних вагових комплексів (100-200 шт. по Україні) для зважування авто “на ходу”
 - електронна система контролю ваги “на ходу” допомагатиме інспектору зупиняти лише ті вантажівки, які з високою долею імовірності порушують вагові норми, та зобов’язує його оштрафувати такого перевізника за результатами контрольного зважування
- Оперативний ремонт та обслуговування існуючих мобільних та стаціонарних вагових комплексів





Контроль ваги: закон один для всіх!

Weigh-In-Motion, зважування в русі (завтра)



Інформація

Всі дані з системи автофіксації надходять одночасно інспектору, на незалежний захищений сервер МінІнфраструктури, та громадськості

СБУ /
КСЗІ

Захист
даних

Укравтодор

Будівництво
та технічний
нагляд за
системами

МінІнфраструктури

Незалежний
контроль прозорості
роботи інспекторів

Інформація

Громадськість

Нагляд

Укртрансбезпека

Контрольне
зважування
Штрафні санкції



Диференціація вагових норм за категоріями доріг

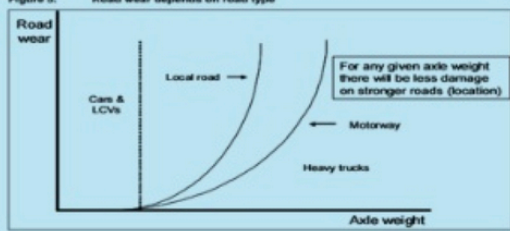


Існуючі		Пропонується	
Вся мережа автомобільних доріг		Дороги державного значення (49 тис. км)	
 ТОНН Загальна вага	40 тонн	 ТОНН Загальна вага	40 тонн
 Навантаження на вісь, тонн	для контейнеровозів навантаження одиночну вісь - 11 т здвоєні осі - 16 т строєні - 22 т	 Навантаження на вісь, тонн	для контейнеровозів навантаження одиночну вісь - 11 т здвоєні осі - 16 т строєні - 22 т на одиночну вісь - 11 т здвоєні осі - 18 т строєні - 24 т
Дороги місцевого значення (121 тис. км)		Дороги місцевого значення (121 тис. км)	
 ТОНН Загальна вага	24 тонни	 ТОНН Загальна вага	24 тонни
 Навантаження на вісь, тонн	на одиночну вісь - 7 т	 Навантаження на вісь, тонн	на одиночну вісь - 7 т
Транспортний засіб при перевищенні зазначених вагових параметрів може приймати участь у дорожньому русі за умови отримання відповідного дозволу з боку МВС		Скасування дозволів на участь у дорожньому русі у випадку перевезення подільних вантажів, за аналогією зі всіма іншими країнами	





Заборона перевезень подільних вантажів

	США 	Євросоюз 	Білорусія 	Казахстан 
 Перевезення подільних вантажів	 Не допускається			
 Різні вагові норми для доріг різних категорій	Так	Так Польща: 7,6т - місцеві 8,5 / 9,5 національні 11,5 - міжнародні	Так 6 тонн / 10 тонн / 11,5 тонн	Так 6 тонн / 10 тонн / 11,5 тонн
Figure 5. Road wear depends on road type  Дослідження фахівців зі США свідчать, що шкода від впливу вантажних транспортних засобів найбільше завдається місцевим дорогам				





Посилення відповідальності за порушення

Сьогодні

Перевізник
1700+ грн



Перевізник зможе перекласти штраф на “завантажувача” (регресом через суд), якщо вантаж не було зважено та опломбовано у присутності перевізника при завантаженні

Завтра

Перевізник
див. табл.

та

Завантажувач
див. табл



Мінімальні “разові” штрафи з заборону подальшого руху

>, %	<=, %	>, ton	<=, tons	Penalty
0	5	40	42	827
5	10	42	44	1228
10	15	44	46	1700
15	20	46	48	2251
20	25	48	50	2889
25	30	50	52	3625
30	35	52	54	4468
35	40	54	56	5429
40	45	56	58	6518
45	50	58	60	7749
50	55	60	62	9132
55	60	62	64	10681





Нормативно-правове забезпечення

- Запровадити повну заборону руху авто вагою більше 40 тонн/24 тонн для подільних вантажів. Ввести обмеження у 7 тонн на вісь або 24 тонни загальної ваги для доріг місцевого значення
 - **ухвалено, КМУ від 21/10/2015, №869**
- Встановити справедливі штрафи за порушення вивісних норм (17 000 – 85 000 грн), з конфіскацією авто за повторне порушення протягом кварталу. Або збільшити їх ще більше, до рівня європейських країн (Польща – 1 500 євро, Німеччина – 10 000 євро)
 - **погодження**
- Ввести відповідальність компанії, що завантажує авто, за перевагу, за умови, що не було проведено контрольне зважування у присутності перевізника
 - **погодження**
- Ухвалити закон про авто-фіксацію ваги та систему автоматичних штрафів за порушення габаритно-вагових норм
 - **погодження**
- Передбачити фінансування необхідної інфраструктури для забезпечення ефективного габаритно-вагового контролю на дорогах
 - **zareestrovano, №2724**





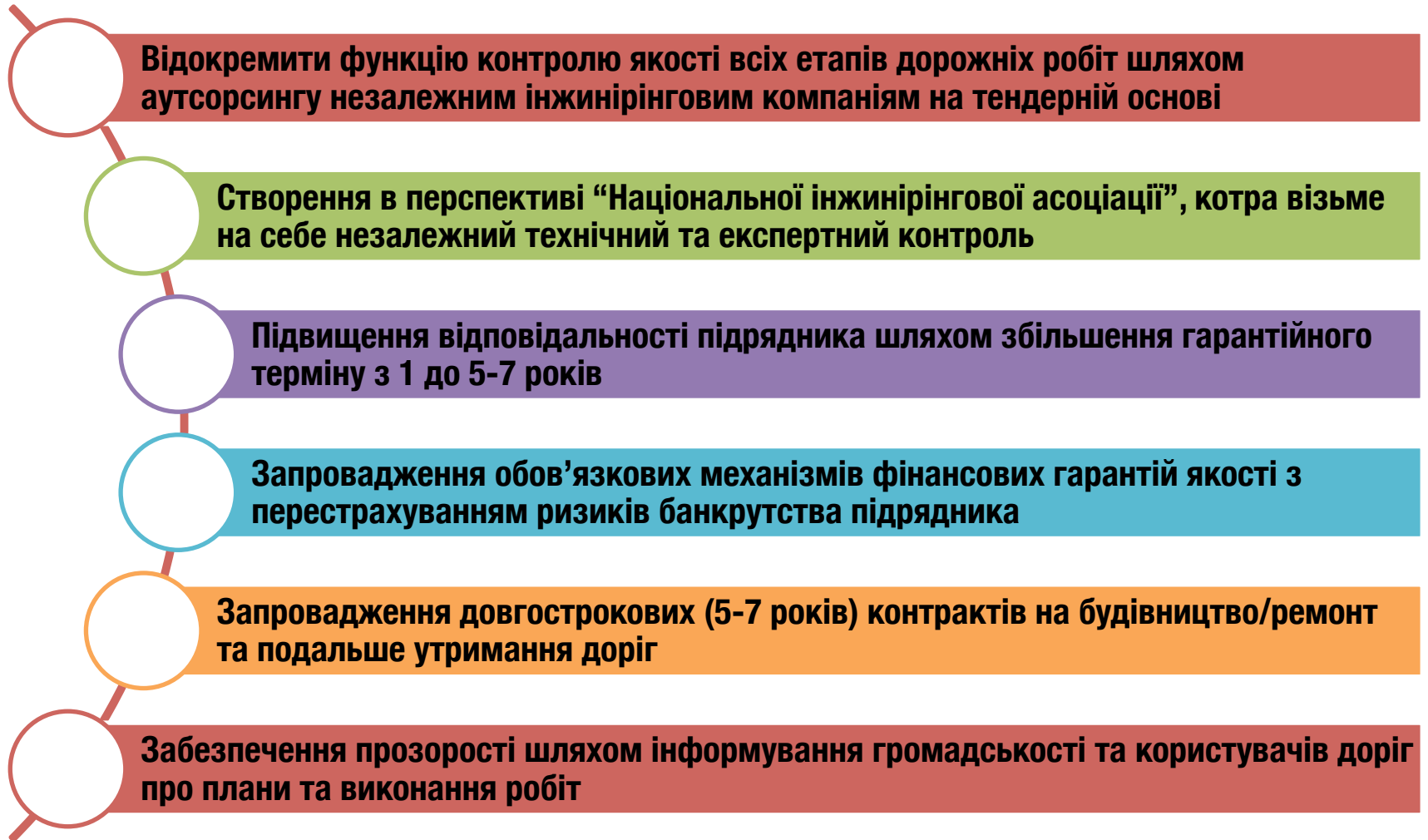
Нормативно-правове забезпечення

- Зміни до п.22.5 Правил дорожнього руху – **ухвалено, постанова КМУ від 21/10/2015, №869**
- Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення Державного дорожнього фонду – **zareestrovano, №2724**
- Проект Закону “Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного дорожнього фонду” - **zareestrovano, №2725**
- Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за використання транспортними засобами автомобільних доріг загального користування державного значення» - **na reestracii**
- Проект Закону “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо підвищення відповідальності суб’єктів господарювання, які здійснюють завантаження вантажів” – **погодження**
- Проект Закону “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення контролю за безпекою автомобільних перевезень вантажів і відповідальності за порушення правил дорожнього руху” – **погодження**





Крок 2: Контроль якості дорожніх робіт







Довгострокові контракти на утримання (OPRC)

Впровадження довгострокових контрактів по моделі OPRC дасть можливість створити у державі потужний перелік вітчизняних інноваційних компаній:

- Активний розвиток компаній, впровадження інноваційних технологій та підходів
- Співпраця з фінансовими структурами щодо оновлення потужностей;

OPRC – довгострокові контракти ДПП на експлуатаційне утримання автомобільної дороги

Перший пілотний проект на 7 років (1 контракт на частину а/д М06 Київ-Чоп в межах Львівської області ≈ 187 км).

Розробка ідеї за підтримки Світового Банку, фінансування та реалізація – ЄБРР

Стратегія OPRC:

- 1) у разі успіху пілотного проекту, розширення на всі автомобільні дороги;
- 2) підвищення якості доріг з одночасною фінансовою ефективністю їх утримання





Асоціація інженерів у сфері автодоріг України

Мета: аутсорсинг функції технічного контролю якості та об'ємів дорожніх робіт

Форма діяльності:

- саморегульована організація - громадське об'єднання фахівців-інженерів технічного контролю

Функції:

- громадський контроль за якістю дорожніх робіт та професійною діяльністю;
- ведення системи кваліфікації фахівців технічного контролю;
- акредитація суб'єктів інжинірингової діяльності;
- навчання та підвищення кваліфікації фахівців;
- участь у розробці норм та стандартів.

Нормативне забезпечення:

- Ухвалення рішення Уряду щодо запровадження незалежного технічного контролю дорожніх робіт
- внесення змін до Законів України «Про автомобільні дороги», «Про архітектурну діяльність», «Про регулювання містобудівної діяльності»
- приведення підзаконних актів у відповідність



Прозорість та громадський контроль



- Запуск міжнародної ініціативи з прозорості у сфері будівництва CoST Україна – **отримано грант, створено наглядову раду, затверджено устав, процедури роботи, визначено пілотні проекти, іде пошук виконавчого директора**
- Визначення стандартних наборів відкритих даних, що є обов'язковими до розкриття з боку Укравтодору та його дочірніх структур на регулярній основі – **ухвалено, наказ Міністра інфраструктури**
- Впровадження інтерактивних карт та геоінформаційних систем, що надають доступ громадськості до інформації про дорожні роботи та діяльність Укравтодору – **запущено пілотний проект**
- Переформатування Громадської ради при Укравтодорі з метою суттєвого підвищення ефективності взаємодії з громадськими організаціями





Прозорість будівельних проектів - CoST Україна

МЕТА СПІВПРАЦІ З CoST



Відкритість мінімально-необхідної інформації



Створення зрозумілої та достатньої інформації



Готовність до конструктивного діалогу



Потенційні заощадження внаслідок відкритості та підзвітності влади

Construction
Sector
Transparency
Initiative



Зараз



Податки



Бюджет

- ✓ Корупція
- ✓ Безконтрольне використання коштів
- ✓ Непрозорість конкурсних торгів



Неефективний результат

Завтра



Податки



Бюджет



✓ Громадський контроль



Ефективний результат



Виконання робіт на автомобільній дорозі Н-01 Київ - Знам'янка в рамках спільного між Україною, ЄІБ та ЄБРР проекту "Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Київ"



Проект реконструкції автомобільної дороги М-03 Київ - Харків - Довжанський на ділянці Лубни - Полтава в рамках спільного зі Світовим банком проекту "Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху"



Проект "Дороги карпатського краю"
Н-09 "Мукачеве - Рахів - Богородчани - Івано-Франківськ - Рогатин - Бірка - Львів";
Н-10 "Стрий - Івано-Франківськ - Чернівці - Мамалига (на Кишинів)";
Р-24 "Татарів - Косів - Коломия - Борщів - Кам'янець-Подільський"



Виконання ремонтних робіт на автомобільних дорогах загального користування в 2015 році



Вплив громадськості на ефективність впровадження проектів



Кількісні та якісні показники реалізації проекту



Контроль у режимі "реального часу": "до" та "після" проведення робіт на автомобільних дорогах



Повне висвітлення інформації зрозумілої для громадськості: від ініціювання до закінчення реалізації проекту

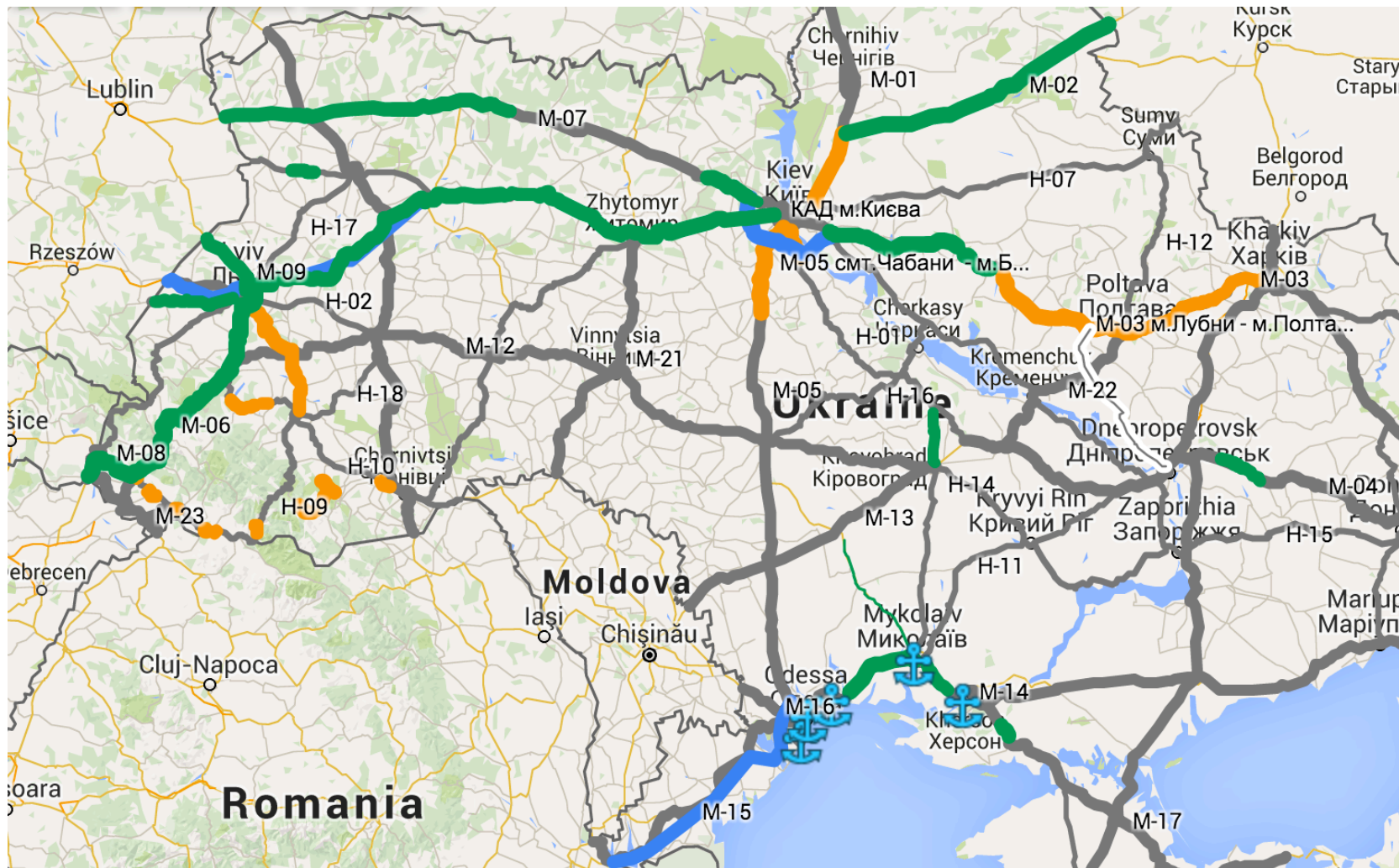


Дорожнє господарство

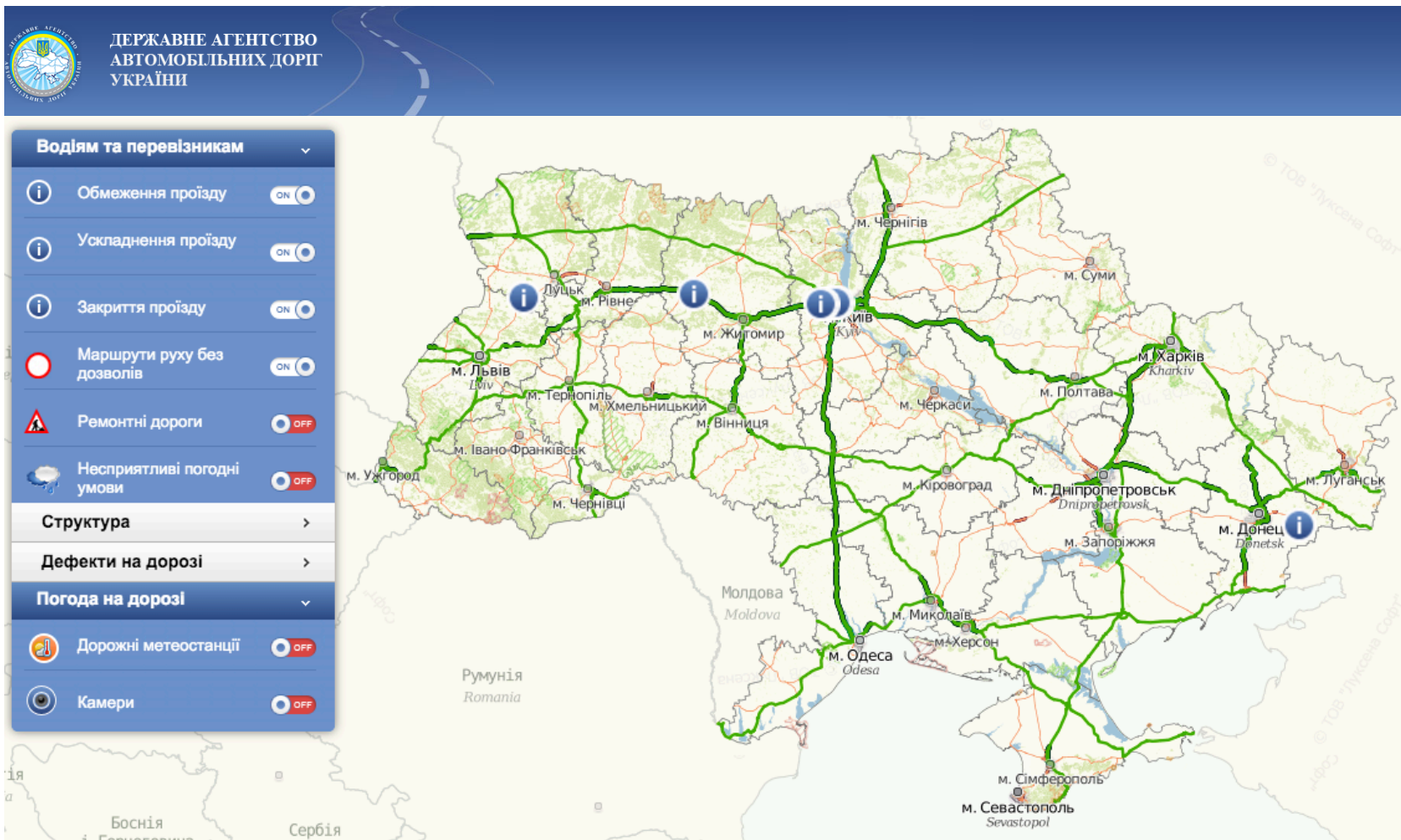
Міністерство інфраструктури України | Листопад 2015 | 28



Інтерактивна карта ремонтних робіт



Інтерактивна карта стану доріг





Інтерактивна карта проблем - УкрЯма



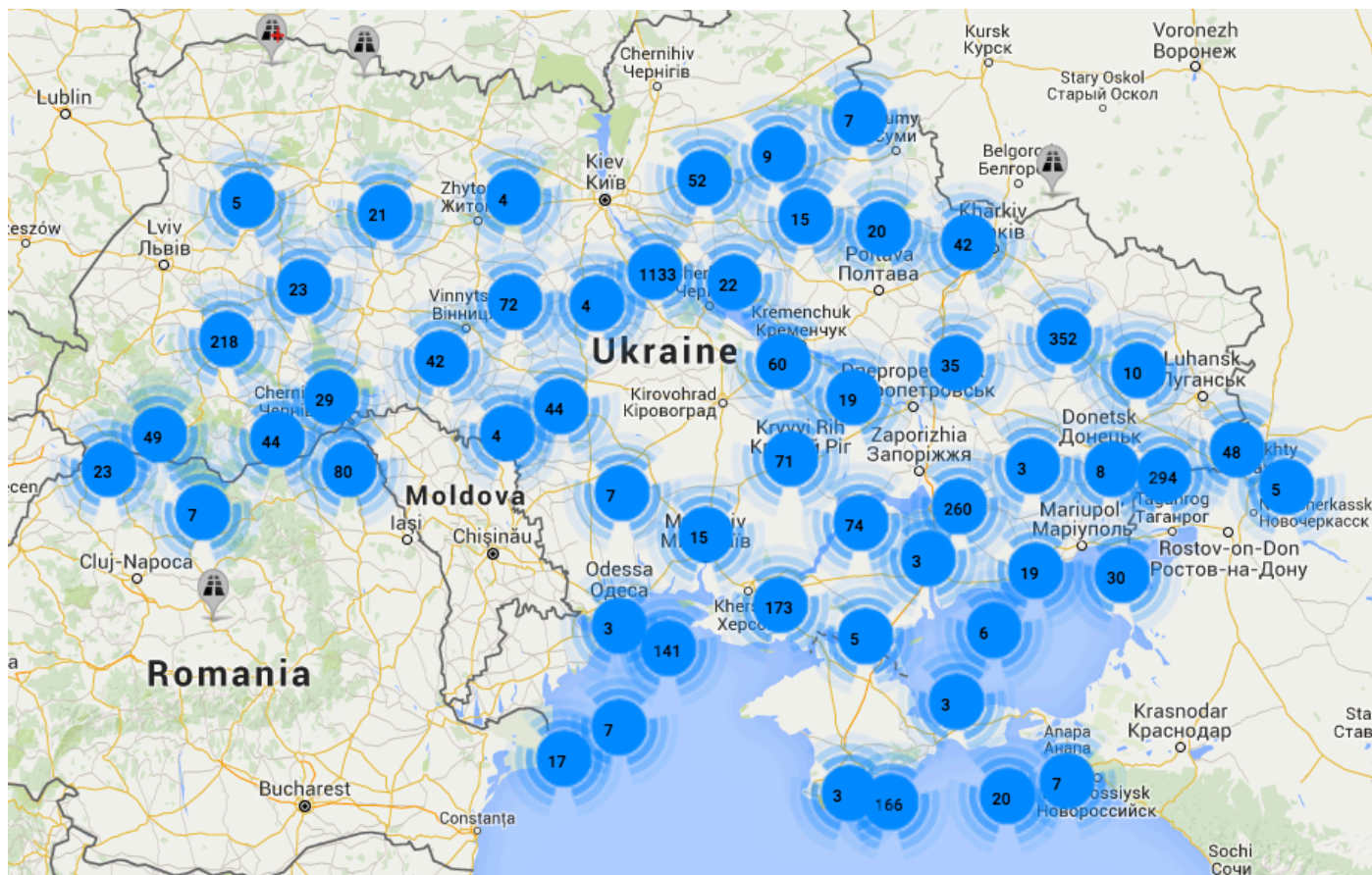
УкрЯма

Показати тип дефектів

- | | | |
|--|--|---|
| ☒ Розбита дорога | ☒ Яма на дорозі | ☐ Люк |
| ☒ Яма у дворі | ☒ Неякісний ремонт дороги | ☐ Відсутність розмітки |
| ☐ Сніг | ☒ Незавершений ремонт дороги | ☐ Тротуар |

Показати дефекти зі статусом

- | | |
|--|---|
| ☐ Нові | ☒ Розглядається |
| ☒ Зроблені | |





Нормативно-правове забезпечення

- Запровадження довгострокових (5-7 років) контрактів на будівництво/ремонт та подальше утримання доріг
 - Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування” – **zareestrovano, №0954, napravleno na povtorne drughe chytannya**
- Запровадити обов’язкові механізми фінансових гарантій якості з перестрахуванням ризиків банкрутства підрядника
 - Законопроект “Про внесення змін до Закону України “Про здійснення державних закупівель” щодо забезпечення гарантування якості будівництва, реконструкції, та ремонту автомобільних доріг” – **zareestrovano, №3173**
- Передати функцію контролю якості та технічного аудиту, разом з персоналом, від Служб автомобільних доріг до спеціалізованого ДП “ДорЦентр”
 - **Укравтодор, при формуванні бюджету на 2016 рік**
- Передати функцію контролю якості та технічного аудиту у вигляді ДП “ДорЦентр” від Укравтодору до Міністерства інфраструктури України
 - **готується, розпорядження КМУ**





Нормативно-правове забезпечення

- Забезпечити аутсорсинг послуг незалежного контролю якості дорожніх робіт шляхом прозорих процедур закупівель на ринку
 - Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування” – **зареєстровано, №0954, направлено на повторне друге читання**
 - Ухвалення нормативних актів, що зобов’язують державні органи забезпечувати замовлення послуг контролю якості та технічного аудиту виключно у незалежних інжинірингових компаній чи сертифікованих інженерів-аудиторів на ринку
 - Ухвалення нормативних актів, що унеможливають прийняття будь-яких дорожніх робіт без підтвердження якості та обсягів робіт з боку незалежного технічного аудитора
- Забезпечити відкритість та прозорість даних з дорожнього сектору
 - Проект Закону “Про внесення змін до деяких законів України щодо доступу до публічної інформації у формі відкритих даних” – **ухвалено, №2171**
 - Затвердження КМУ “Положення про набори даних, які підлягають оприлюдненню у формі відкритих даних” - **затверджено, постанова КМУ від 21/10/2015, №835**
 - Визначення стандартних наборів відкритих даних, що є обов’язковими до розкриття з боку Укравтодору та його дочірніх структур на регулярній основі – **видано, наказ Міністра інфраструктури**





Крок 3: Децентралізація системи управління





Недоліки існуючої системи управління

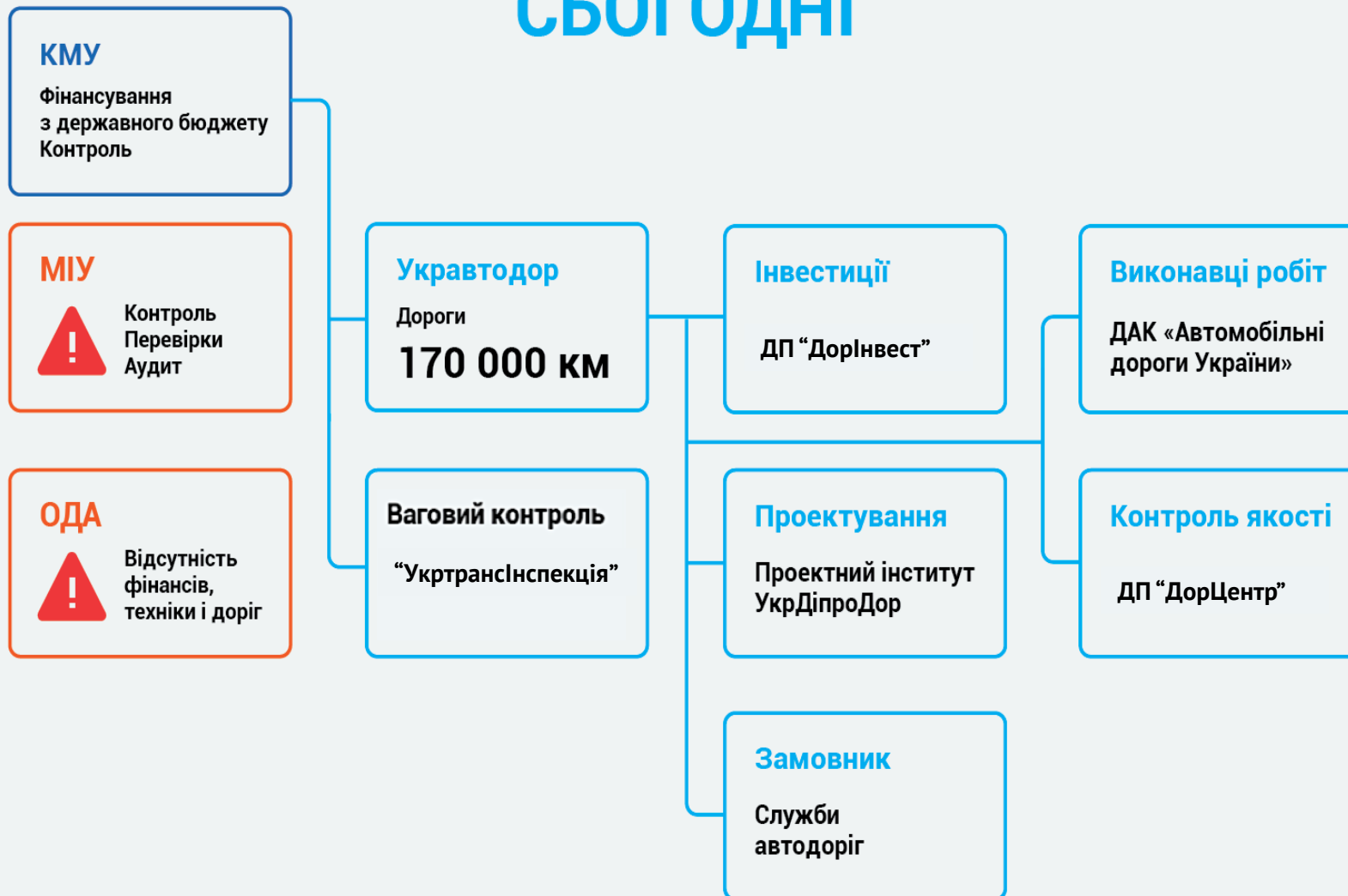
- Зосередження усіх функцій з планування і організації ремонтно-будівельних робіт на місцевих дорогах в Укравтодорі;
- Суміщення критичних повноважень (Замовник – Виконавець – Контролер)
- Фактична монополізація ринку робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державною компанією ПАТ “ДАК “Автомобільні дороги України”, що призводить до відсутності конкуренції
- Не врахування інтересів та пріоритетів соціально-економічного розвитку регіонів;
- Відсутність можливості органам місцевого самоврядування впливати на планування ремонтно-будівельних робіт на місцевих дорогах;





Існуюча система управління

СЬОГОДНІ





Перспективна система управління

ЗАВТРА





Розділення повноважень та конкурентний ринок

1 Розділення **критичних повноважень**

СЬОГОДНІ

Замовник	Укравтодор
Виконавець	Укравтодор
Контролер	Укравтодор

ЗАВТРА

Замовник	Укравтодор (СДД) та Департаменти доріг при ОДА на місцях
Виконавець	Аутсорсинг приватним та державним компаніям
Контролер	Аутсорсинг приватним та державним компаніям

2 Створення **висококонкурентного ринку дорожніх послуг**

Прозорі
тендери



Контроль
якості робіт

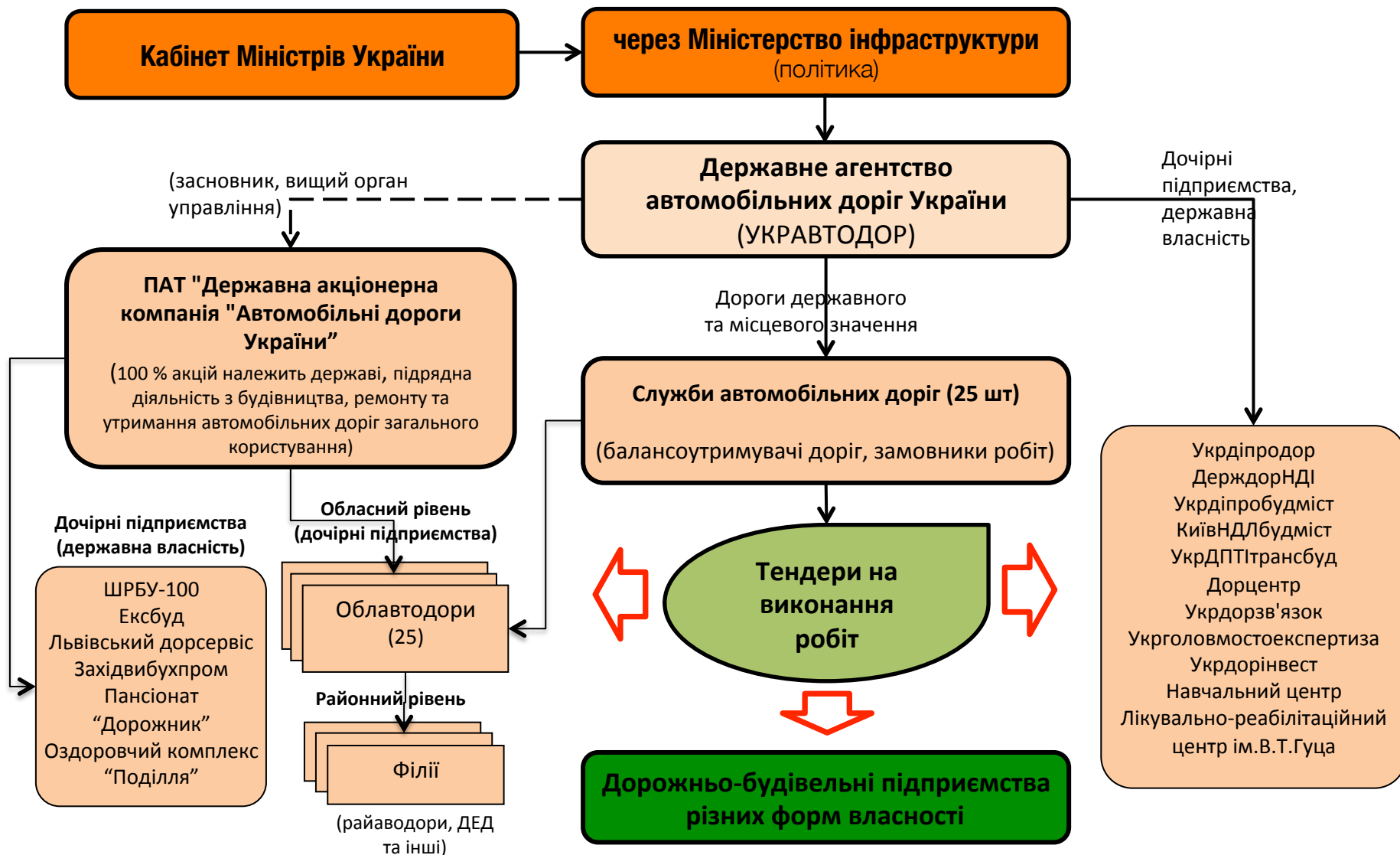
Проектування
та інжинірінг

Експлуатація та
ремонт доріг



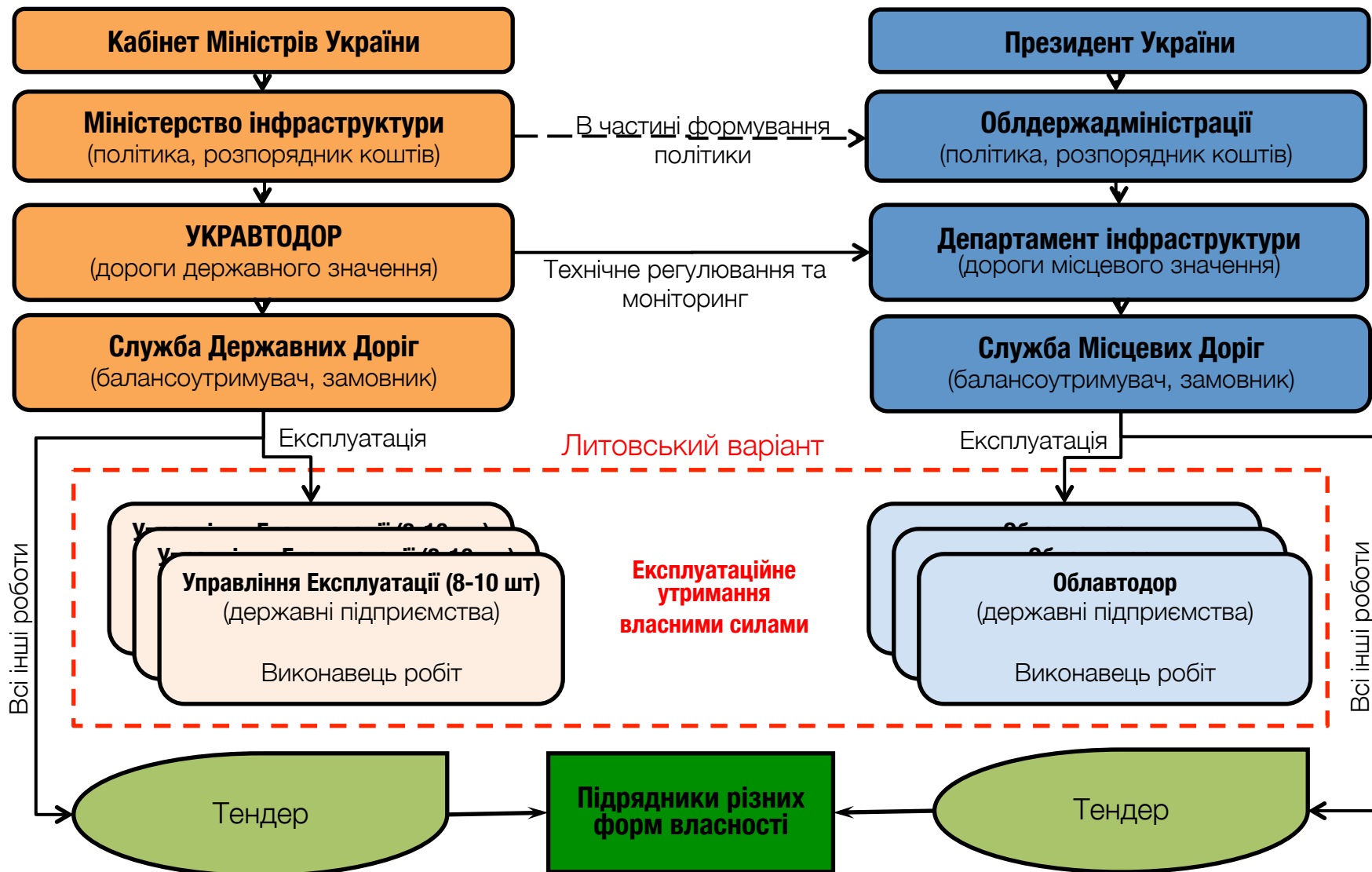


Існуюча структура управління





Перспективна структура управління



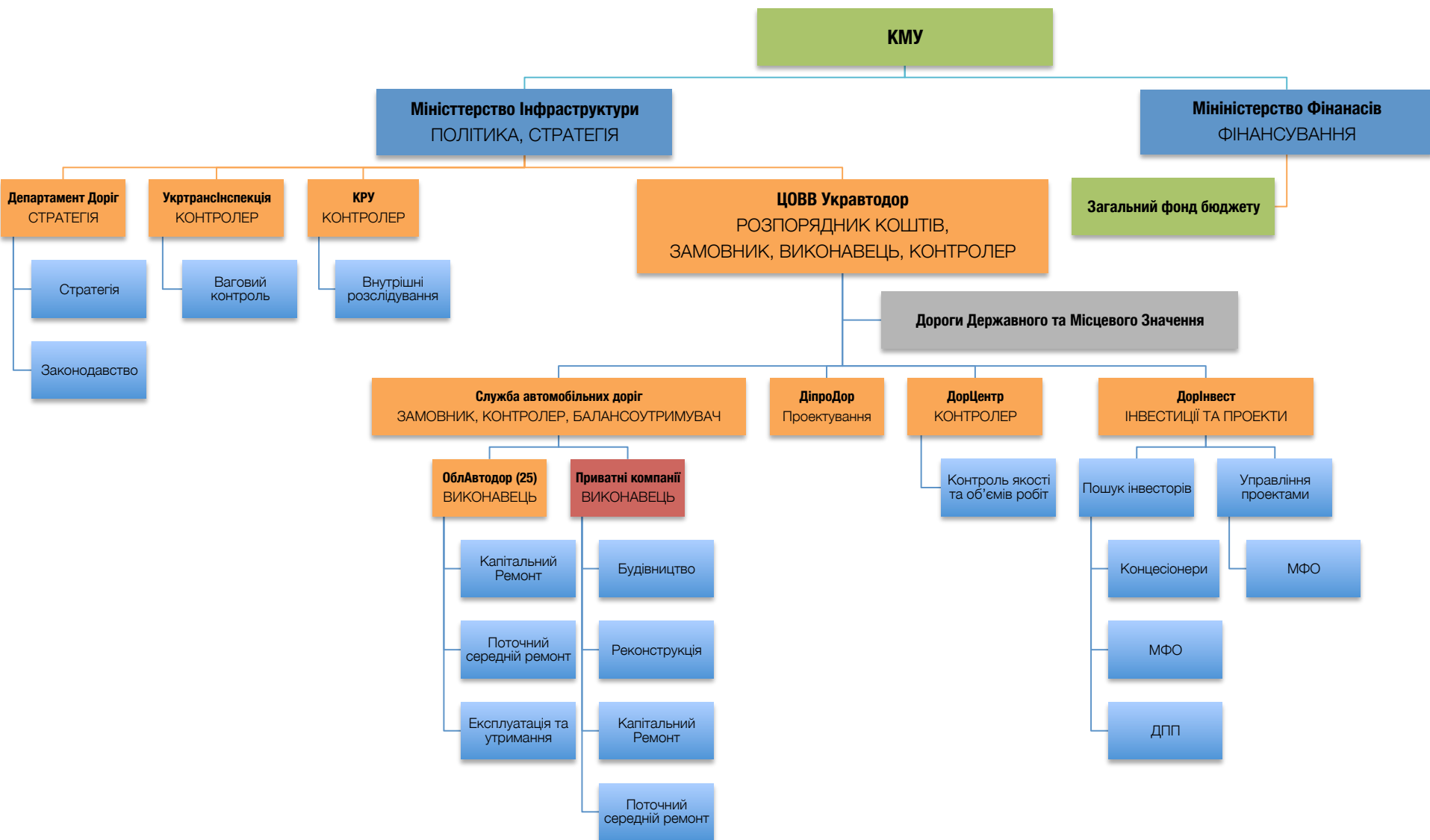


Розподіл функціональних повноважень



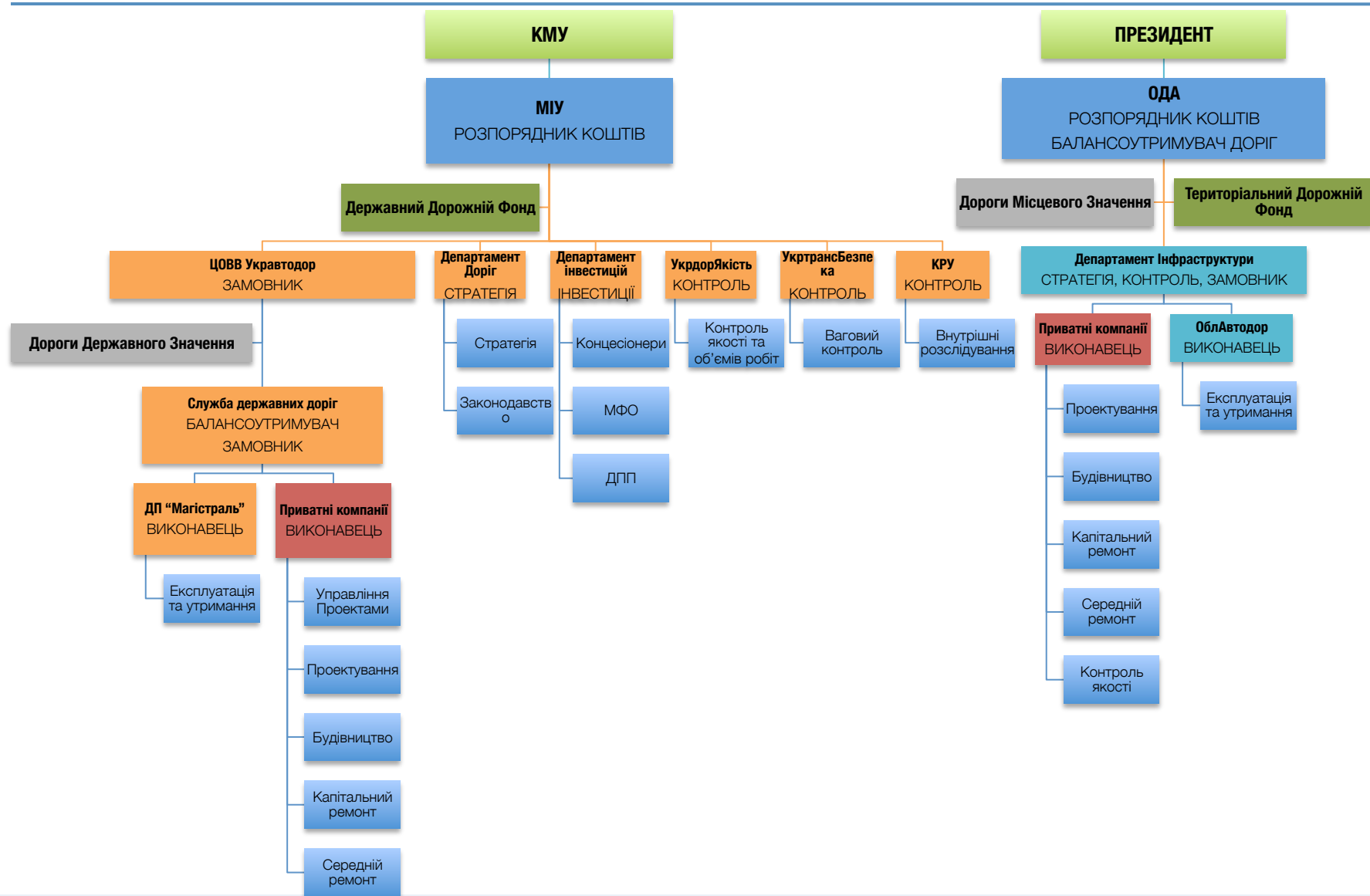


Існуюча система управління - деталізація



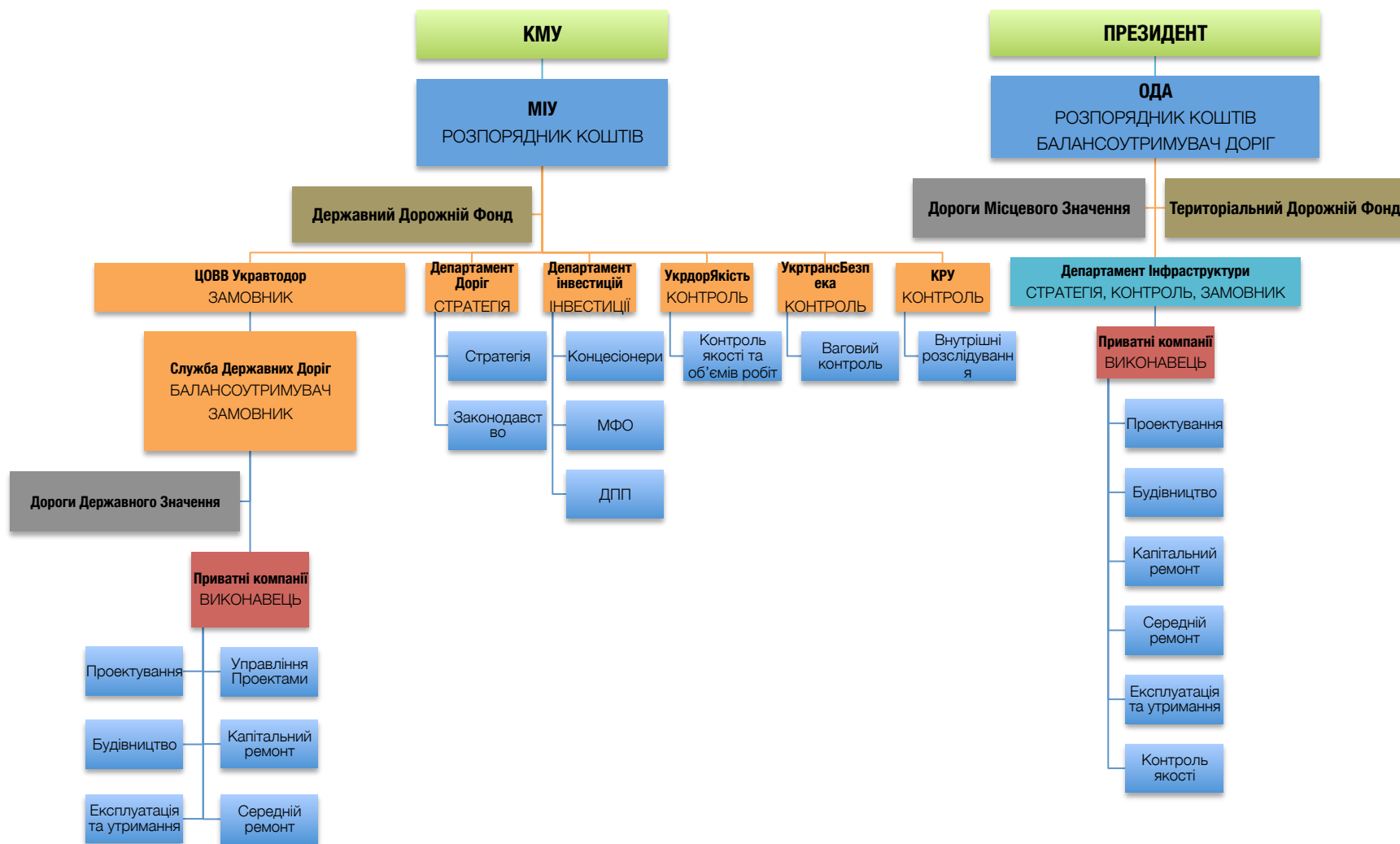


Перспективна система управління - деталізація



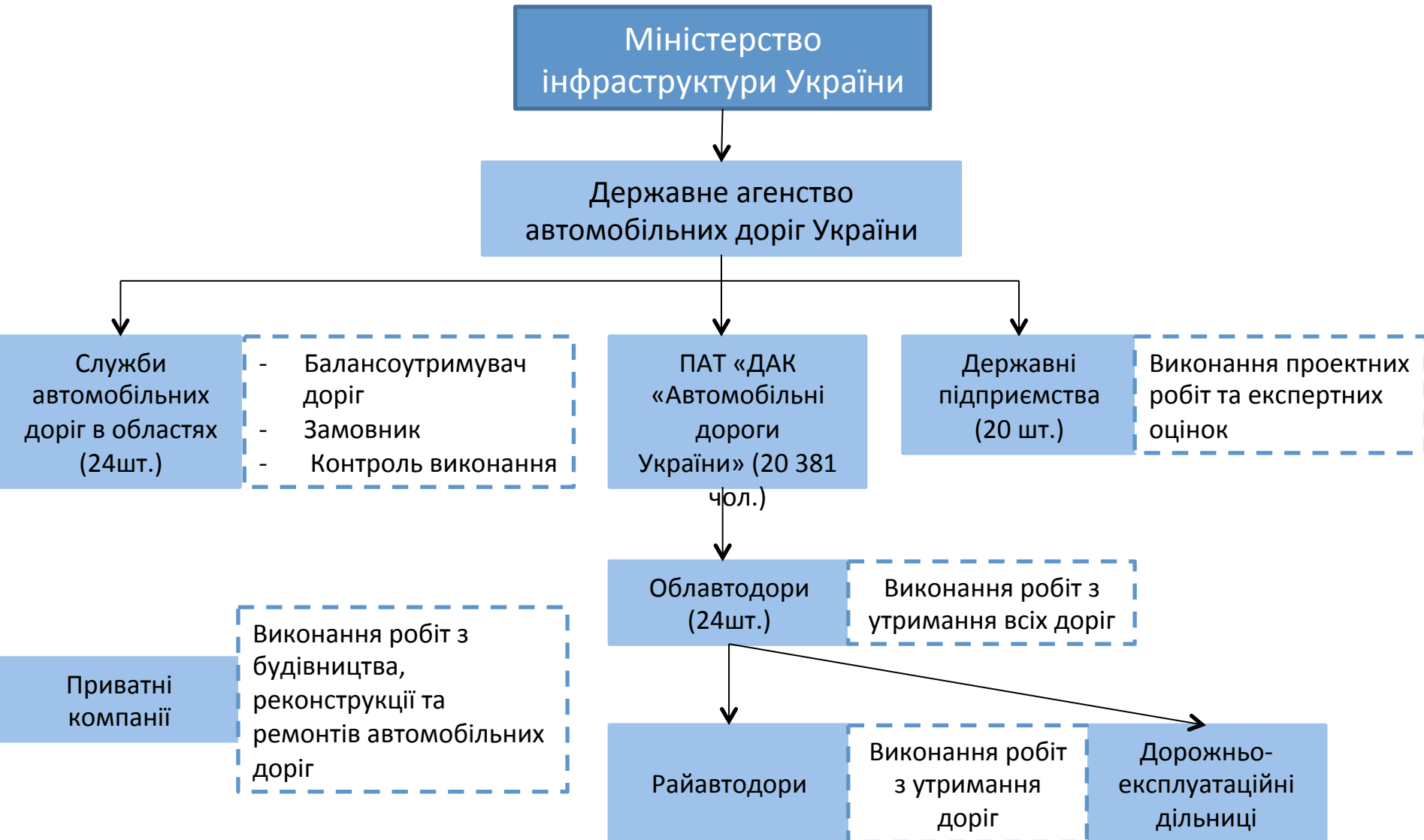


Перспективна система управління - деталізація





Етапи реформування системи управління: 2015



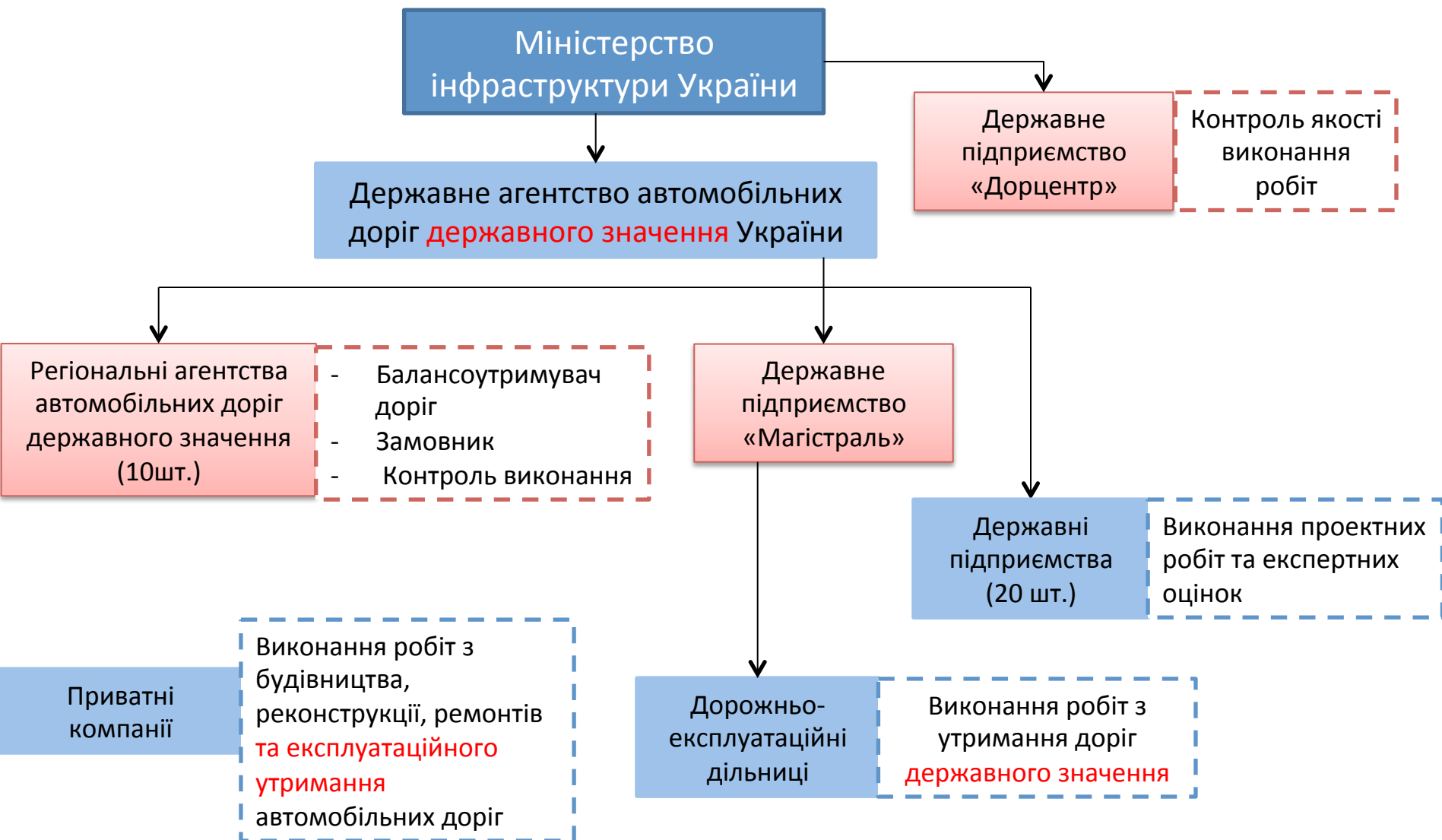


Етапи реформування системи управління: 2016





Етапи реформування системи управління: 2017





Етапи реформування системи управління: 2018





Дорожня карта – план заходів

Захід		2015			2016			2017			2018		
ПАТ ДАК*	Робота ліквідаційної комісії: - Інвентаризація майна; - Оцінка майна компанії.			IV									
Укравтодор**	Внутрішній аудит державних підприємств, що входять до сфери управління Укравтодору, визначення стратегії роздержавлення/реорганізації по кожному з них			IV									
ПАТ ДАК*	Розрахунки з кредиторами Створення державного підприємства «Магістраль» (далі ДП «Магістраль») з віднесенням його до сфери управління Укравтодору				I-II								
	Виділення із ДП «Магістраль» Райавтодорів та передача їх на баланс Обласних державних адміністрацій					III-IV							
Укравтодор* * I	Реформа управління державними підприємствами Укравтодору (11 шт.). Виділення ДП «Дорцентр» та передача до сфери управління Міністерства інфраструктури			I									
	Передача доріг місцевого значення разом з Райавтодорами у підпорядкування Обласних державних адміністрацій					III-IV							
ПАТ ДАК*	Завершення ліквідації ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»							I					
Укравтодор**	Створення регіональних агентств автомобільних доріг державного значення на базі Служб автомобільних доріг в областях (попередньо – 10 шт.)							I-II					
	На базі територіальних регіональних агентств автомобільних доріг та підприємств по утриманню автомобільних доріг (ДП «Магістраль») створення служби замовника з функціями експлуатанта											I-IV	

*Публічне акціонерне товариство «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України»

**Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор)





Нормативно-правове забезпечення

Прийняті	Необхідно підготувати та прийняти
2013 рік	
Розпорядження КМУ від 02.10.2013 № 759-р «Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення». Розпорядження набуде чинності після прийняття проекту Закону України № 0954 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління дорогами загального користування»	
2015 рік	
Розпорядження КМУ від 31.03.2015 № 432 «Про схвалення Концепції реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування».	Проект закону України № 2724 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення Державного дорожнього фонду України» (на розгляді у ВРУ).
Постанова КМУ від 10.07.2015 №576 «Про деякі питання акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України».	Проект закону України № 2725 «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного дорожнього фонду України» (на розгляді у ВРУ).
Наказ Державного агентства автомобільних доріг України від 16.09.2015 № 215 «Про припинення ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України».	Проект Закону України № 0954 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування (на розгляді у ВРУ).
Наказ Державного агентства автомобільних доріг України від 28.10.2015 № 254 «Про створення робочої групи з питань розробки стратегії реформування Укравтодору, ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» та розвитку дорожнього господарства України.	Проект Закону України «Про внесення змін до податкового кодексу України щодо особливостей оподаткування підприємств дорожнього господарства».
	Проект закону України «Про деякі питання заборгованості підприємств дорожнього господарства України».
	Проект розпорядження КМУ «Про внесення змін до розпорядження Кабінету Міністрів України від 02.10.2013 № 759».





Нормативно-правове забезпечення

Необхідно підготувати та прийняти

2016 рік

Постанову КМУ «Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» (Положення врахує всі зміни системи управління в рамках проведення реформування).

Наказ Укравтодору (за погодженням з Міністром) «Про структуру Державного агентства автомобільних доріг України».

Наказ Укравтодору (за погодженням з Міністром) «Про реформування державних підприємств, що входять до сфери управління Укравтодору».

Наказ Мінінфраструктури (Укравтодору) про створення державного підприємства «Магістраль».

Постанову КМУ «Про створення в структурі Обласних державних адміністрацій структур власника та замовника для управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення».

2017 рік

2018 рік

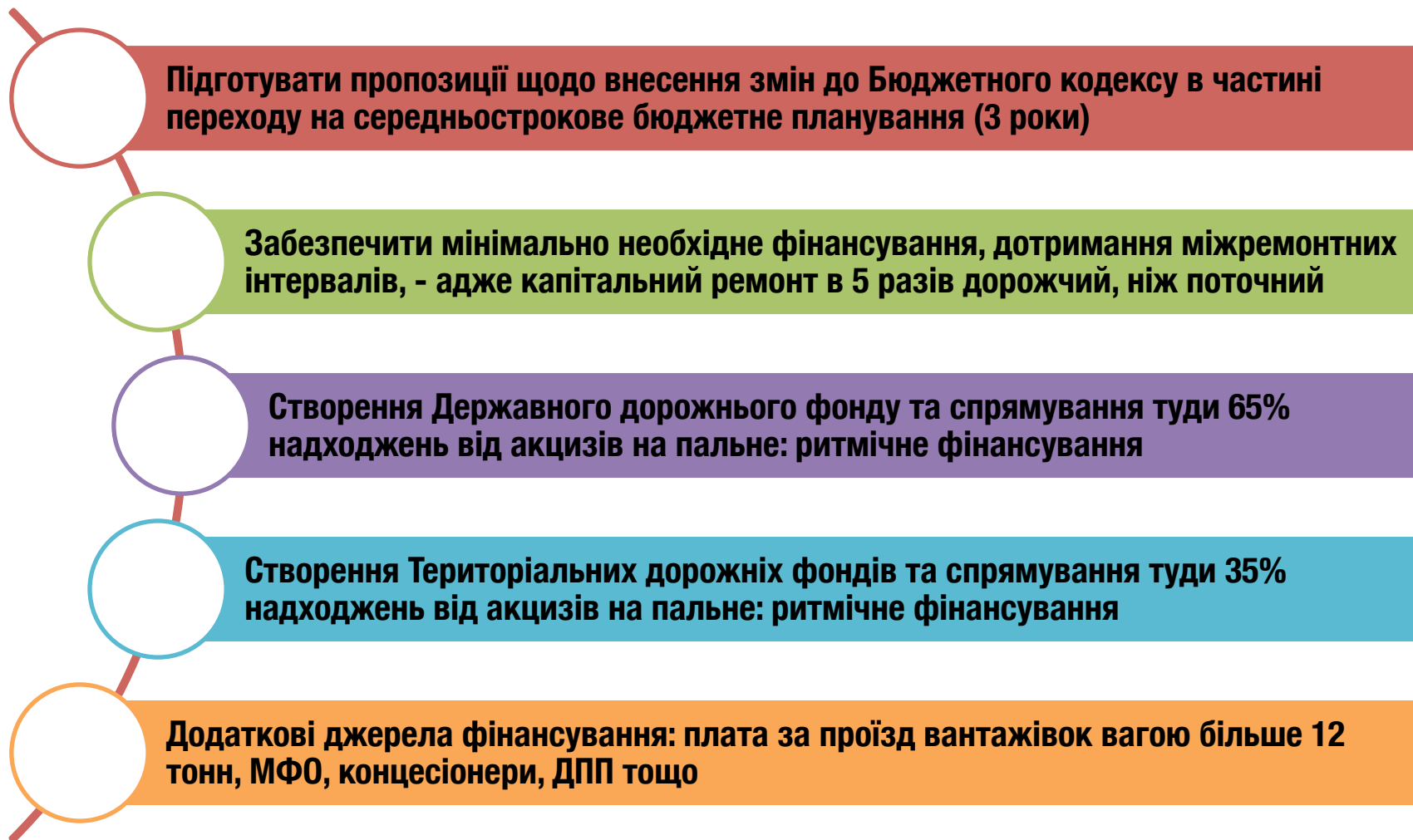
Постанову КМУ «Про створення служби замовника з функціями експлуатанта на дорогах загального користування державного значення».

Накази Мінінфраструктури та Укравтодору про функціонування служби замовника.





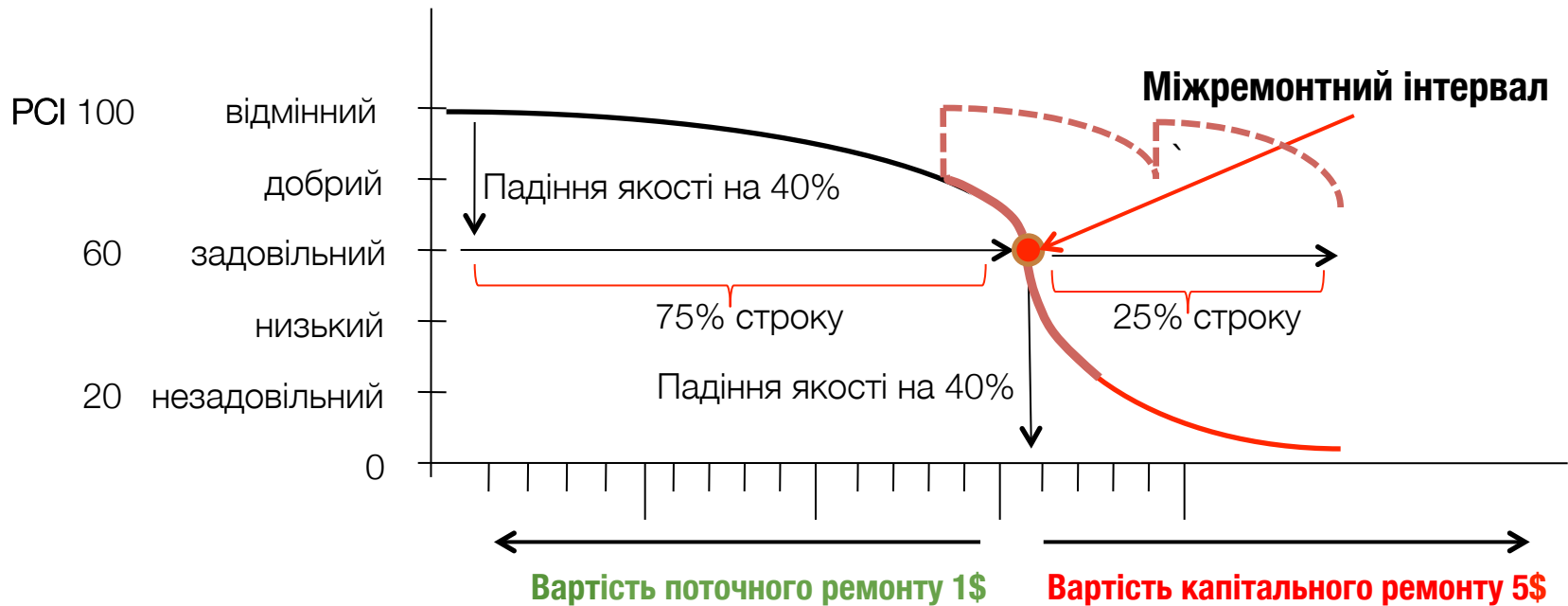
Крок 4: Ритмічне та достатнє фінансування





Закони життя і смерті доріг

Закон деградації дороги (Pavement Condition Index)



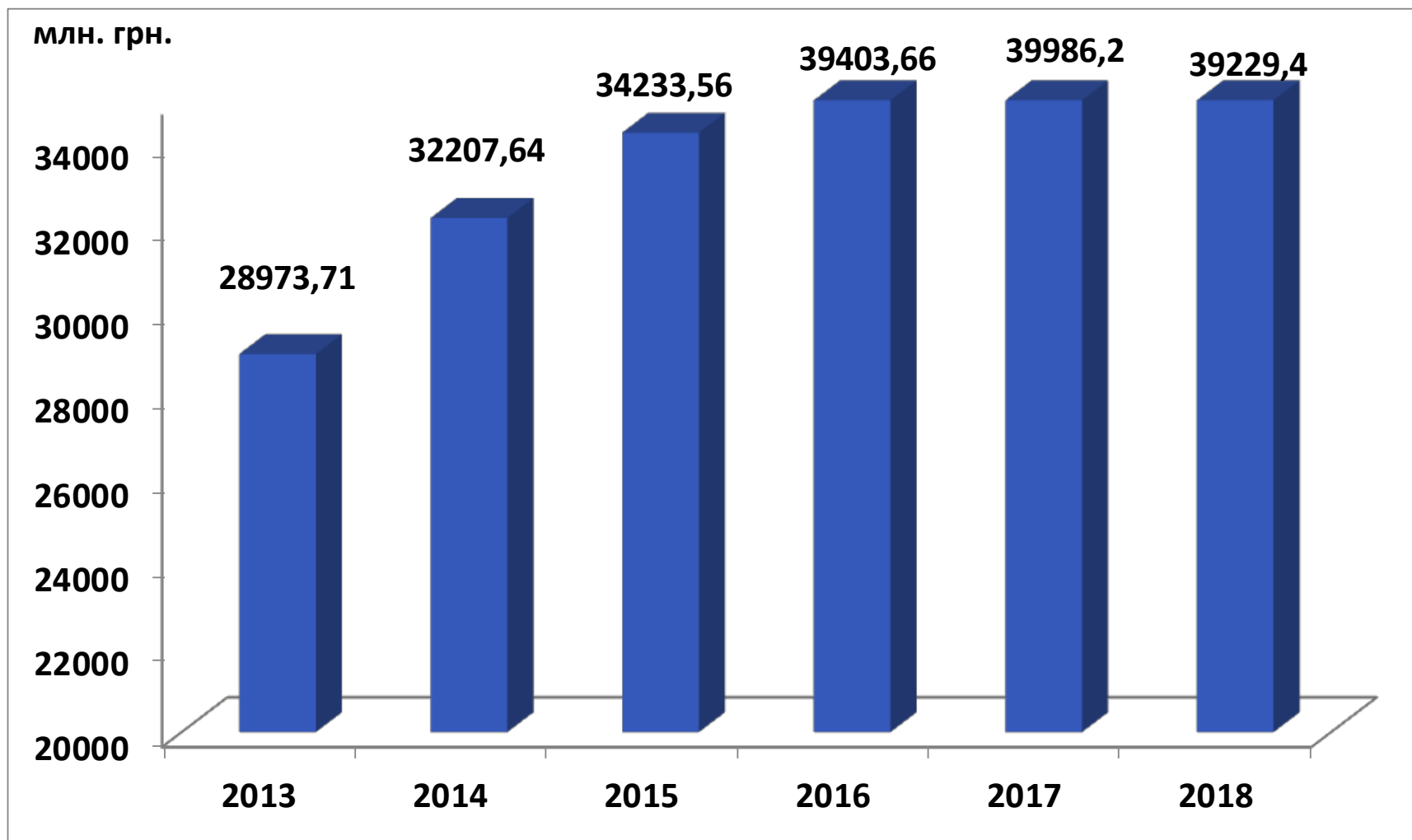
Висновок: Профілактика в 5 разів дешевша ніж кап. ремонт!

Критично важливо витримувати міжремонтні інтервали та вчасно виконувати поточний ремонт, адже капітальний у 5 разів дорожче!!!





Потреба в фінансових ресурсах на 2013-2018 рр.

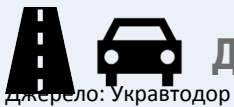
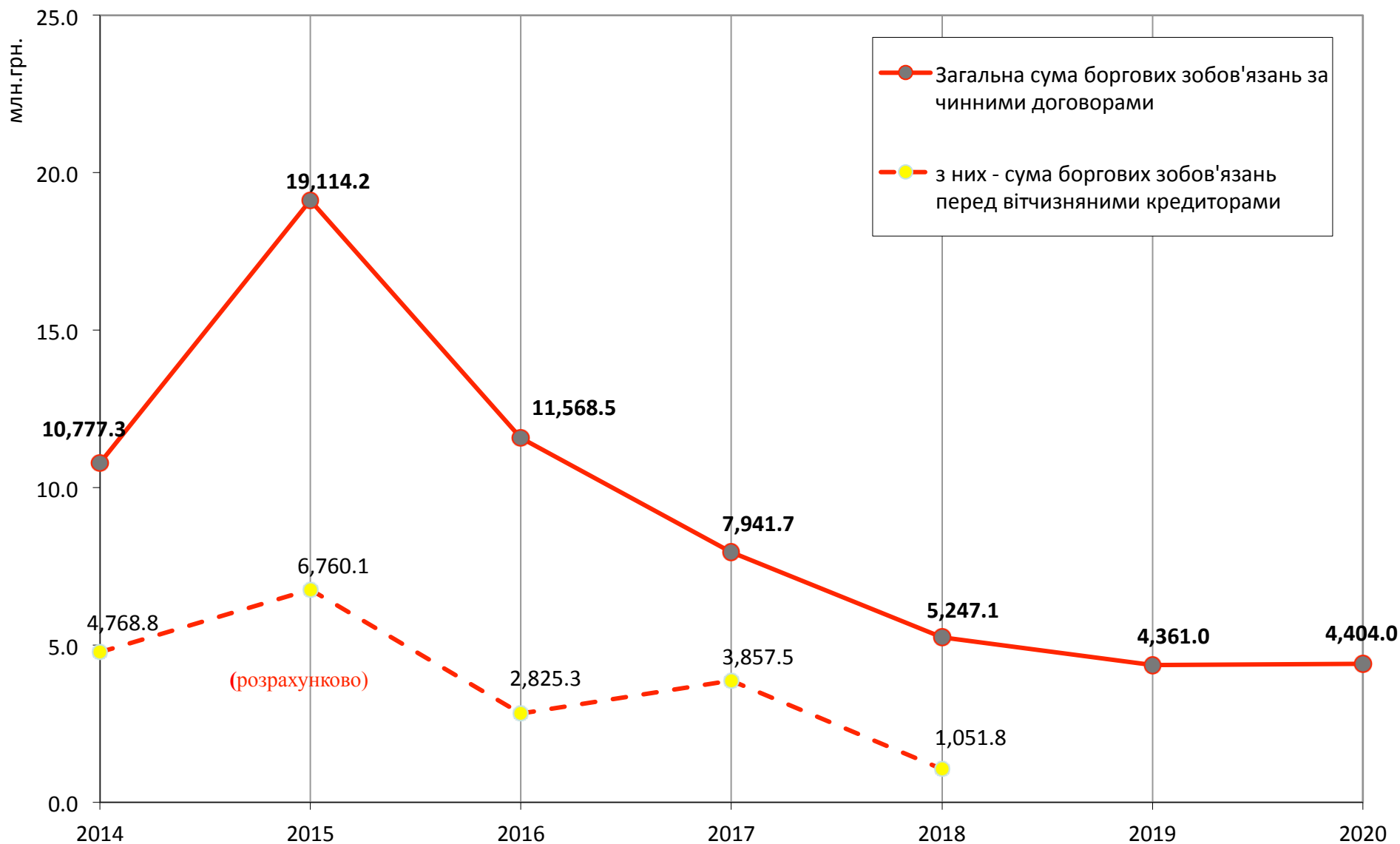


Джерело: Укравтодор





Графік виплат за борговими зобов'язаннями



Реформа системи фінансування





Державний дорожній фонд





Територіальні дорожні фонди

Підготовлено зміни до законодавства :

Бюджетний кодекс
Статті: 24²; 30; 64; 69; 69¹; 97; 103²

ЗУ «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» Статті: 3; 4

Схема роботи територіальних фондів:

Акцизний податок 5% з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі нафтопродуктів, скрапленого газу, речовин, що використовуються як компоненти моторних палив, палива моторного альтернативного

100% - до бюджету м. Києва;
40% - до обласних бюджетів
60% - до бюджетів об'єднаних територіальних громад, міст обласного значення, міст районного значення, селищ і сіл

Територіальний дорожній фонд
(Спеціальний фонд місцевого бюджету)

Автоматична субвенція з Державного дорожнього фонду (35%) місцевим бюджетам на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення

На дороги та вулиці комунальної власності

На дороги загального користування місцевого значення





Пошук додаткових джерел фінансування



Запровадження плати за проїзд з вантажних транспортних засобів повною масою більше 12 тонн

Створити сприятливі умови для розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) на базі доопрацьованого законопроекту №1058

Активізувати співпрацю з міжнародними фінансовими організаціями (МФО) для залучення додаткового інвестиційного ресурсу

Доопрацювати законодавство про концесії, після чого активно просувати потенційні концесійні проекти





Впровадження плати за проїзд з авто >12 тонн

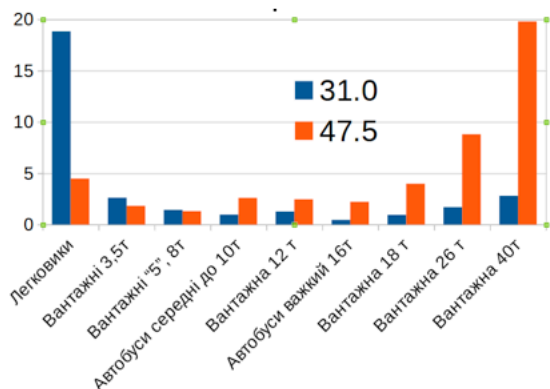
СЬОГОДНІ



ЗАВТРА: e-Vignette (“за часовий період”)

Несправедливе і замале фінансування доріг

Графік — сплачуваний акциз та збиток дорогам, млрд грн на рік, по типах ТЗ:



1. Фінансують — легковики, “вбивають” — вантажівки. На 1 км дороги категорії II:

Легковик: **0.34** | **0.05+0.01**, переплата в **5.9**,

Фура 40т: **0.86** | **0.24+3.91**, недоплата в **4.8**

2. Невірний сигнал економіці:

Викривлена вартість перевезень фурами заохочує види бізнесу, потенційно збиткові для країни в сумі (+збитки дорогам)

✓ Feasibility study, роз'яснення результатів, суспільна згода

✓ Розробити Road Charge законопроект, пройти Раду

Передумови: ДДФ, оновлена УТБ, реформа Укравтодору

✓ Впровадження e-Vignette, **Фаза 1:** 2000 км Категорії I + 6000 км Категорії II з прийнятною рівністю IRI (**8 тисяч км, 22.9% трафіку, 6.03 млрд грн**)

✓ Відновлення Категорії II (3-5 років / 82 млрд грн), поступове додавання до e-Vignette “покриття”, вихід на **Фазу 2 (14.8 тисяч км, 40.7% трафіку, 10.77 млрд грн)**

Цілі: менше фур 24..40т на дорогах (повернути на залізницю+Дніпро), більше грошей на дороги, вирівнювання структури економіки, відродити дорожню газуль, збирати статистику

ПІСЛЯЗАВТРА: +e-Toll (“покілометрова плата”)

✓ Тарифи диференційовані уточнити, врахувавши зібрану Статистику

✓ Додати технологію GNSS для - фур 24-40т та важких автобусів

✓ Відновлюємо Категорію III (8років / 119 млрд грн), щоб вийти на **Фазу 3 (41.4 тисяч км, 76.2% трафіку, 26.7 млрд грн на рік збір)**

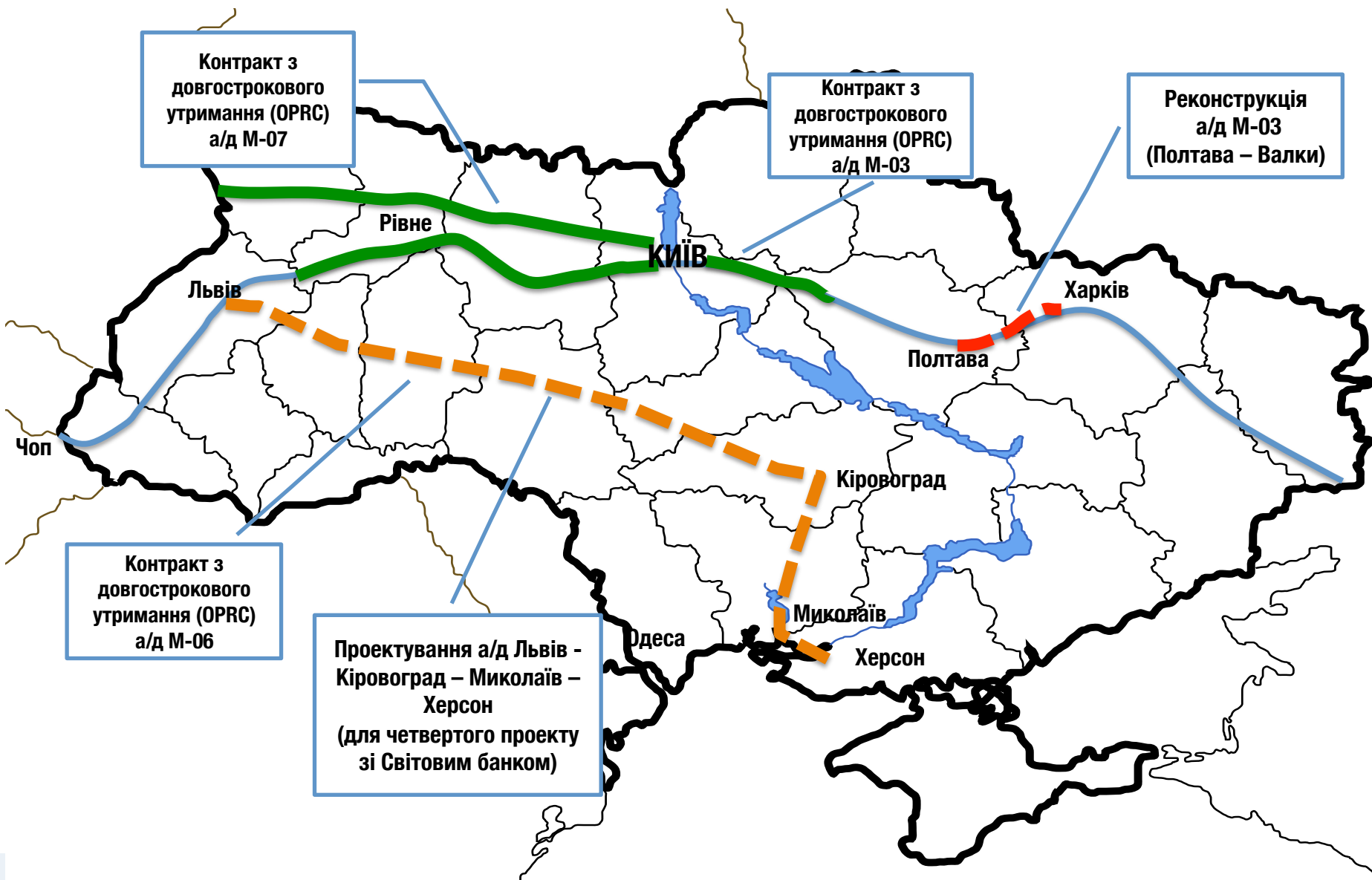
Ціль: Покрито дороги категорії I+II+III комбінацією e-Vignette для вантажівок 12-18т, GNSS - для фур 24-40т + важкі автобуси

Далі: Відновлювати IV+V, будувати якісно нові дороги (“автобани”)



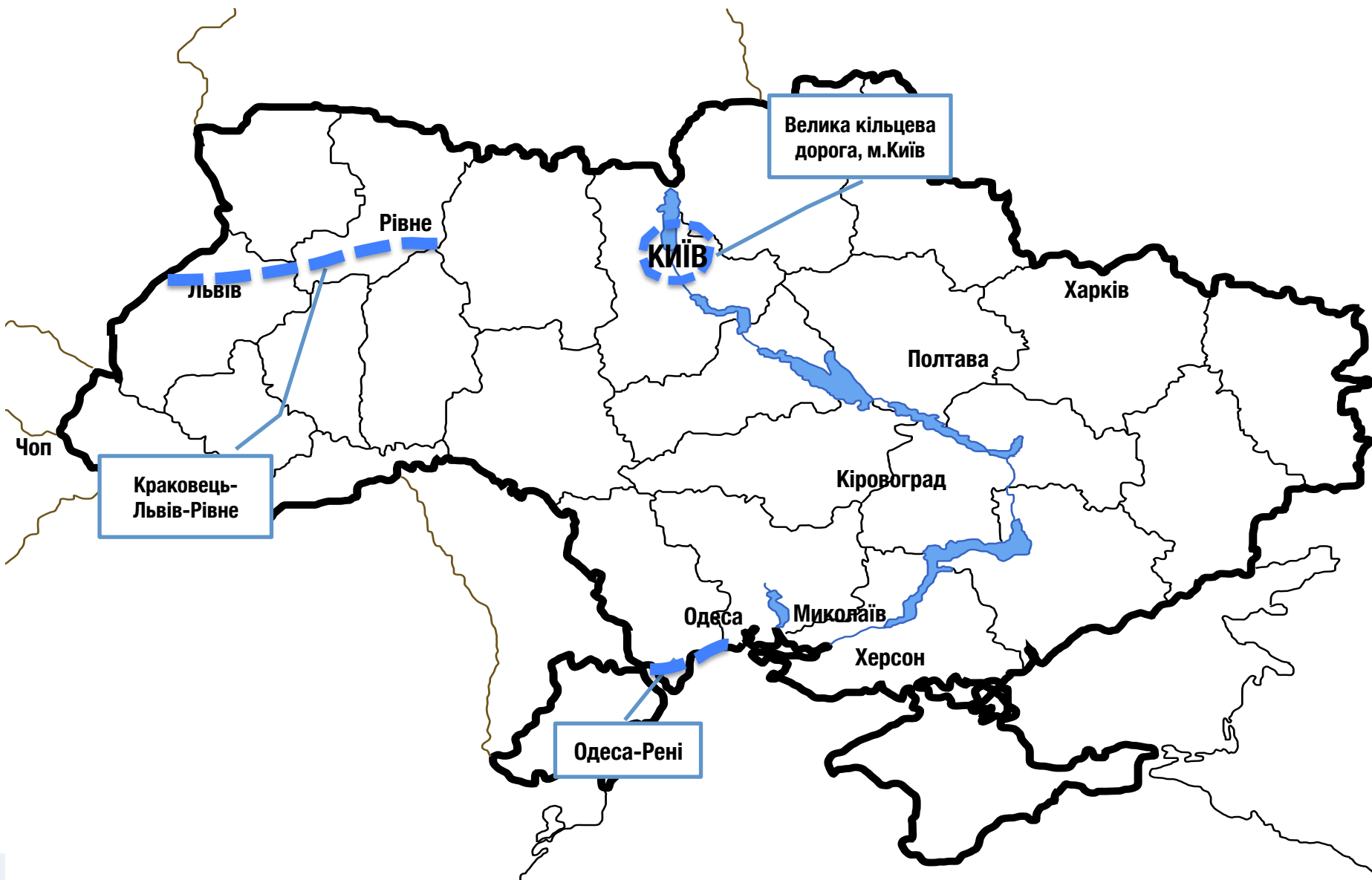


Проекти МФО: Світовий Банк, 560 млн.дол.США





Потенційні концесійні проекти та ДПП





Крок 5: розвиток конкурентного ринку

1 Розділення **критичних повноважень**

СЬОГОДНІ

Замовник	Укравтодор
Виконавець	Укравтодор
Контролер	Укравтодор

ЗАВТРА

Замовник	Укравтодор через Службу державних доріг (СДД) та ОДА через Служби місцевих доріг (СМД) на місцях
Виконавець	Аутсорсинг приватним та державним компаніям
Контролер	Аутсорсинг приватним та державним компаніям

2 Створення **висококонкурентного ринку дорожніх послуг**

Прозорі тендери



Контроль якості робіт

Проектування та інжинірінг

Експлуатація та ремонт доріг





Крок 6: Європейські норми та стандарти

Напрями змін / Удосконалення

Стандарти безпеки



Принципи організації дорожнього руху (дорожні знаки, розмітка, напрямні пристрої)
Принципи проектування розв'язок
Безпечне розташування примикань та перехресть
Збільшення довжини смуг розгону та гальмування
Облаштування пішохідних переходів острівцями безпеки, виділеними над поверхнею, та їх освітлення
Застосування дорожніх огорожень з високою стримуальною здатністю
Передбачення зупиночних смуг з «твердим» покриттям
Облаштування безпечних майданчиків для відпочинку

Будівництво, реконструкція, ремонт та утримання



Приведення норм проектування до європейських стандартів
Підвищення надійності та довговічності доріг
Розвиток технологій будівництва
Удосконалення правил виконання будівельних робіт
Підвищення параметрів контролю
Технічне переоснащення доріг
Обов'язкове освітлення доріг на небезпечних ділянках та в населених пунктах

Стандарти матеріалів, виробів та конструкцій



Покращення якості матеріалів шляхом застосування сучасних технологій їх виробництва
Використання нових матеріалів
Встановлення жорсткіших нормативних значень до фізико-технічних показників матеріалів
Удосконалення методів випробувань
Розвиток та удосконалення технологічних режимів приготування матеріалів

Стандарти

- **ДБН В.2.3-4:2015** Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво;
- **ГБН В.2.3-37641918-555:201X** Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування (на погодженні в Мінрегіоні);
- **ДСТУ 2587:2010** Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування;
- **ДСТУ 4100-2014** Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування;
- **ДСТУ 4158:2003** Безпека дорожнього руху. Автоматизовані системи керування дорожнім рухом. Загальні вимоги;
- **СОУ 45.2-00018112-048:2010** Безпека дорожнього руху. Проект (схема) організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення та вимоги до змісту
- Інші
- **ГБН В.2.3-37641918-186:201X** Автомобільні дороги. Дорожній одяг нежорсткий. Проектування (розробляється шляхом перегляду ВБН 2004 р.);
- **ДСТУ Б В.2.7-xxx:201X** Настанова щодо влаштування покриттів дорожніх одягів з використанням щебенево-мастикових асфальтобетонних сумішей (розробляється);
- **ГБН В.2.3-37641918-xxx:201X** Автомобільні дороги. Дорожній одяг жорсткий. Проектування (розробляється шляхом перегляду ВБН 1997 р.);
- **ДСТУ-Н Б В.2.3-xxx:201X** Настанова з влаштування жорстких дорожніх одягів (розробляється);
- **ДСТУ-Н Б В.2.3-xxx:201X** Спорудження земляного полотна автомобільних доріг (розробляється шляхом перегляду ВБН 2003 р.);
- **ГБН В.2.3-37641918-556:2015** Автомобільні дороги. Споруди шумозахисні. Вимоги до проектування
- Інші
- **ДСТУ Б В.2.7-127:2015** Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон щебенево-мастиковий. Технічні умови;
- **ДСТУ Б В.2.7-xxx:201X** Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Методи випробувань (розробляється шляхом перегляду ДСТУ 1999 р.);
- **ДСТУ Б В.2.7-135:2014** Бітуми дорожні, модифіковані полімерами. Технічні умови;
- **ДСТУ Б В.2.7-121:2014** Порошок мінеральний для асфальтобетонних сумішей. Технічні умови;
- **СОУ 45.2-00018112-057:2010** Асфальтобетонні суміші та асфальтобетон на основі модифікованих полімерами бітумів;
- **ДСТУ-Н Б В.2.7-298:2013** Настанова щодо приготування та застосування бітумів дорожніх, модифікованих полімерами;





Впровадження міжнародного стандарту FIDIC

FIDIC – це найкращий міжнародний стандарт контрактів у сфері будівництва, що вже 50 років використовується більшістю країн світу

Переваги впровадження системи FIDIC:

- Поштовх для інноваційного розвитку вітчизняних компаній;
- Забезпечення гарантованих термінів виконання робіт;
- Підвищення якості дорожніх робіт;
- Зменшення вартості робіт

Нормативно-правове забезпечення:

- Проект Закону “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування ” – **zareestrovano, №0954, napravleno na povtorne drughe chytannya**





Порівняльний аналіз системи FIDIC

За умовами, які діють в Україні

Склад проектної документації:

- пояснювальна записка;
- креслення;
- кошторисна документація.

Розділ «Технічні специфікації» відсутній

Вартість будівництва визначається проектною організацією з застосуванням чинних кошторисних норм

Кошторис визначають на опису обсягів суті і методів виконання робіт з багаторазовим повторенням одних і тих же визначень

В проектній документації обов'язково повинні бути розділ «Організація будівництва» та «Складні допоміжні облаштування і пристрої»

За умовами контракту FIDIC

Склад проектної документації:

- пояснювальна записка;
- креслення;
- відомості основних обсягів робіт;
- технічні специфікації

Вартість будівництва визначається Підрядником на основі «Відомості обсягів робіт»

«Відомість обсягів робіт» складається з застосуванням системи CESMM3

В проектній документації відсутній розділ «Організація будівництва» та «Складні допоміжні облаштування і пристрої»





Резюме реформ

Децентралізація системи управління	☐ Передача доріг місцевого значення разом з джерелами фінансування місцевим органам влади ☐ Децентралізація експлуатаційних потужностей шляхом ліквідації ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» та передачі Облавтодорів на місцевий рівень
Забезпечення достатнього фінансування	☐ Створення Державного та Територіальних Дорожніх Фондів ☐ Введення плати за проїзд з вантажних авто вагою більше 12 тонн ☐ Залучення коштів інвесторів через механізм концесії та ДПП
Реформування системи експлуатації	☐ Створення нової Служби Державних Доріг, шляхом укрупнення САДів у 8-10 Упродорів, що є територіальними підрозділами СДД ☐ Поступовий допуск на ринок експлуатації приватних підрядників шляхом аутсорсингу цих робіт, запровадивши контракти з виплатами за кінцевим результатом (OPRC) ☐ Запровадження довгострокових (5-10 років) договорів на будівництво та одночасну подальшу експлуатацію дороги
Незалежна система контролю якості та аудиту	☐ Створення системи незалежного контролю якості всіх дорожніх робіт, залучення незалежних інжинірингових компаній ☐ Запровадження механізмів фінансових гарантій якості з перестрахуванням ризику банкрутства підрядника ☐ Громадський контроль, прозорість, інформування громадськості та користувачів доріг про плани та виконання робіт





РЕФОРМА ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ (СЬОГОДНІ)

ЗА ЯКІ ДОРОГИ І ХТО ВІДПОВІДАЄ?

52 тис. км
Державні дороги

Кабінет
Міністрів
(Держава/Укравтодор)

118 тис. км
Місцеві дороги

Кабінет
Міністрів
(Держава/Укравтодор)

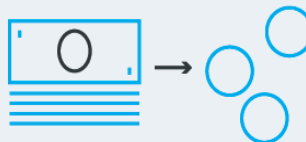
260 тис. км
Комунальні дороги

Місцева
Адміністрація
(Село, Місто)

Придомува
територія

ЖЕК/ОСББ
(Будинок, Квартал)

ХТО ПЛАТИТЬ?



Субвенції
з державного бюджету *



Місцеві податки



Жителі будинків

СКІЛЬКИ?

3,2
млрд грн

1
млрд грн

?
грн

Самостійно

ХТО РЕМОНТУЄ УСІ ДОРОГИ?



УКРАВТОДОР

ХТО КОНТРОЛЮЄ УСІ ДОРОГИ?



УКРАВТОДОР

* В 2015 році з державного бюджету виділено на дороги 23,2 млрд грн з яких 19 млрд грн пішли на відшкодування зовнішніх запозичень і лише близько 4 млрд пішло на Укравтодор.



РЕФОРМА ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ* (ЗАВТРА)

ЗУ № 0954 щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування

ЗУ про Державний дорожній фонд

Реформа Укравтодору

ЗА ЯКІ ДОРОГИ І ХТО ВІДПОВІДАЄ?

49 тис. км
Державні дороги

Кабінет
Міністрів
(Держава/Укравтодор)

121 тис. км
Місцеві дороги

Обласна
Адміністрація
(Область)

260 тис. км
Комунальні дороги

Місцева
Адміністрація
(Село, Місто)

Придорожня
територія

ЖЕК/ОСББ
(Будинок, Квартал)

ХТО ПЛАТИТЬ?



Нафтотрейдери,
вантажівки
(цільовий дорожній фонд)



АЗС/акцизний податок 5%



Жителі будинків

СКІЛЬКИ?*

26
млрд грн

14
млрд грн

10
млрд грн

Самостійно

ХТО РЕМОНТУЄ УСІ ДОРОГИ?

Тендери
та конкурси



Будівельні та
експлуатаційні
компанії
(приватні/державні)

ХТО КОНТРОЛЮЄ УСІ ДОРОГИ?



Незалежні експерти
та інжинірингові
компанії

* У разі прийняття Закону щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування та Закону про Державний дорожній фонд, змін до Закону про державні закупівлі (що дозволить укладати договори на експлуатацію доріг на 5-7 років).

** Оцінка на 2016 рік. Державний дорожній фонд розподіляється наступним чином: 35% - на місцеві дороги (облдержадміністраціям), 65% - на державні дороги (Укравтодору).

Важливо: 43 млрд грн (станом на 01.03.15) – державний борг за кредитними запозиченнями попередніх років. Кредиторська заборгованість перед підрядниками розподіляється між місцевими органами влади.



Ключові “дорожні” законопроекти



Проект Закону №954

про децентралізацію
дорожнього господарства

Зареєстрований
у Верховній Раді України



Проект Закону №2725

про внесення змін до
Бюджетного кодексу України
щодо створення Державного
дорожнього фонду

Зареєстрований
у Верховній Раді України



Проект Закону №2724

про створення Державного
дорожнього фонду

Зареєстрований
у Верховній Раді України



Проект Закону

про підвищення
відповідальності
автоперевізника та
автоматичну фіксацію ваги

Зовнішнє погодження



Проект Закону

про впровадження плати
за проїзд для вантажівок
більше 12 тонн

Зовнішнє погодження



Проект Закону

про внесення змін до
Бюджетного кодексу України
щодо впровадження плати за
проїзд для вантажівок
більше 12 тонн

Зовнішнє погодження





Нормативно-правове забезпечення

1. Ухвалення Верховною Радою України законопроекту № 0954 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування»;
2. Ухвалення Верховною Радою України проектів законів України про створення державного та територіальних Дорожніх Фондів;
3. Набуття чинності підзаконними актами Кабінету Міністрів України «Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення» (розпорядження № 759 від 02.10.2013 набуде чинності одночасно з набранням чинності законопроектом №0954 щодо надання місцевим державним адміністраціям відповідних повноважень);
4. Створення відповідних комісій з прийому-передачі автомобільних доріг місцевого значення в областях - актуалізація інвентаризаційних матеріалів та фактична процедура передачі згідно з постановою Кабміну № 1482 від 21.09.1998.
5. Передача частини майна дочірніх підприємств ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги» окремому державному підприємству ДП «Магістраль» для обслуговування доріг державного значення
6. Завершення ліквідації ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги» та прийняття рішення Кабінетом Міністрів України про передачу до сфери управління відповідних місцевих державних адміністрацій цілісних майнових комплексів дочірніх підприємств Компанії в областях (за виключенням ДЕУ та виробничих баз, що знаходяться на дорогах державного значення).





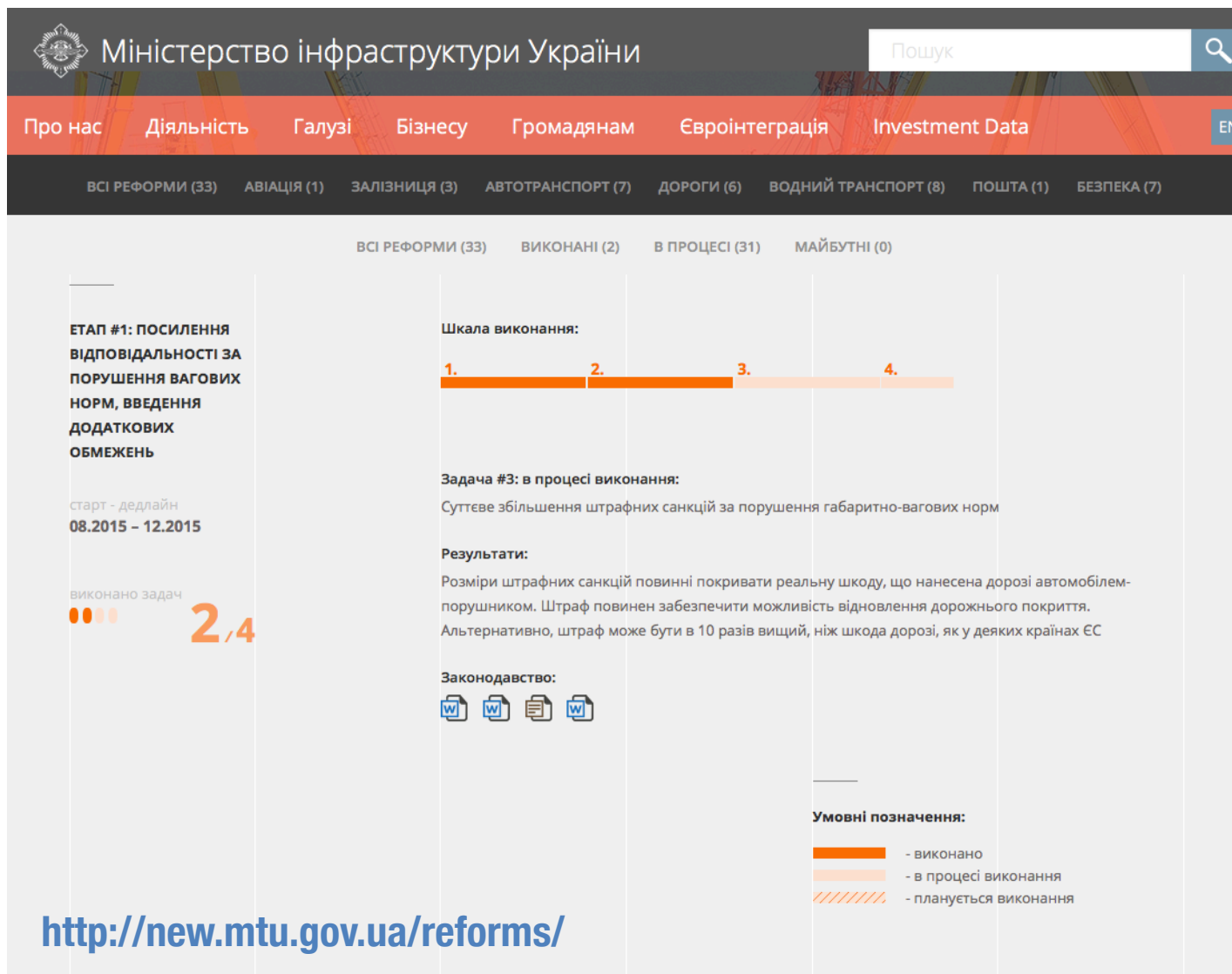
ЗАХИСТ ДОРІГ ВІД ПЕРЕДЧАСНОГО РУЙНУВАННЯ: СИСТЕМА ГАБАРИТНО- ВАГОВОГО КОНТРОЛЮ



Міністерство інфраструктури України | Листопад 2015 | 72



Дорожня карта реформ на 2015-2017 р.





РОЗВИТОК ДОРОЖНЬОГО РИНКУ

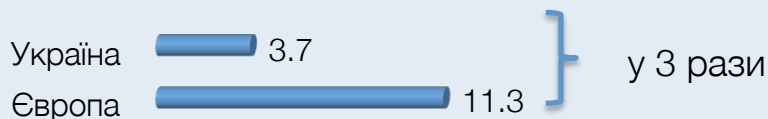




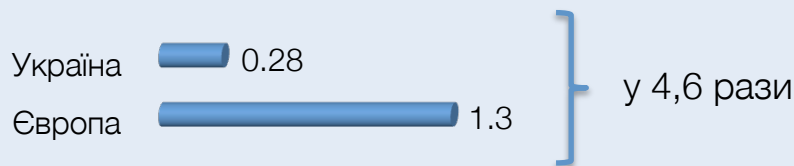
Стан мережі автодоріг України

Недостатньо розвинута, порівняно з європейськими сусідами, мережа

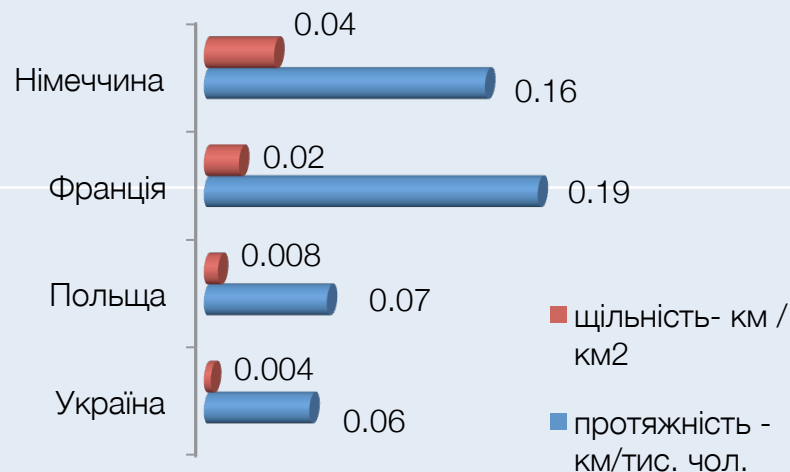
➤ Рівень забезпеченості (км/тис. чол.)



➤ Щільність доріг (км/км²)



Незадовільний рівень забезпеченості дорогами I категорії



Відсутні суцільні транспортні коридори “від кордону до кордону”

Середня швидкість на сьогодні складає 30 км/год, замість 60-70 км/год.

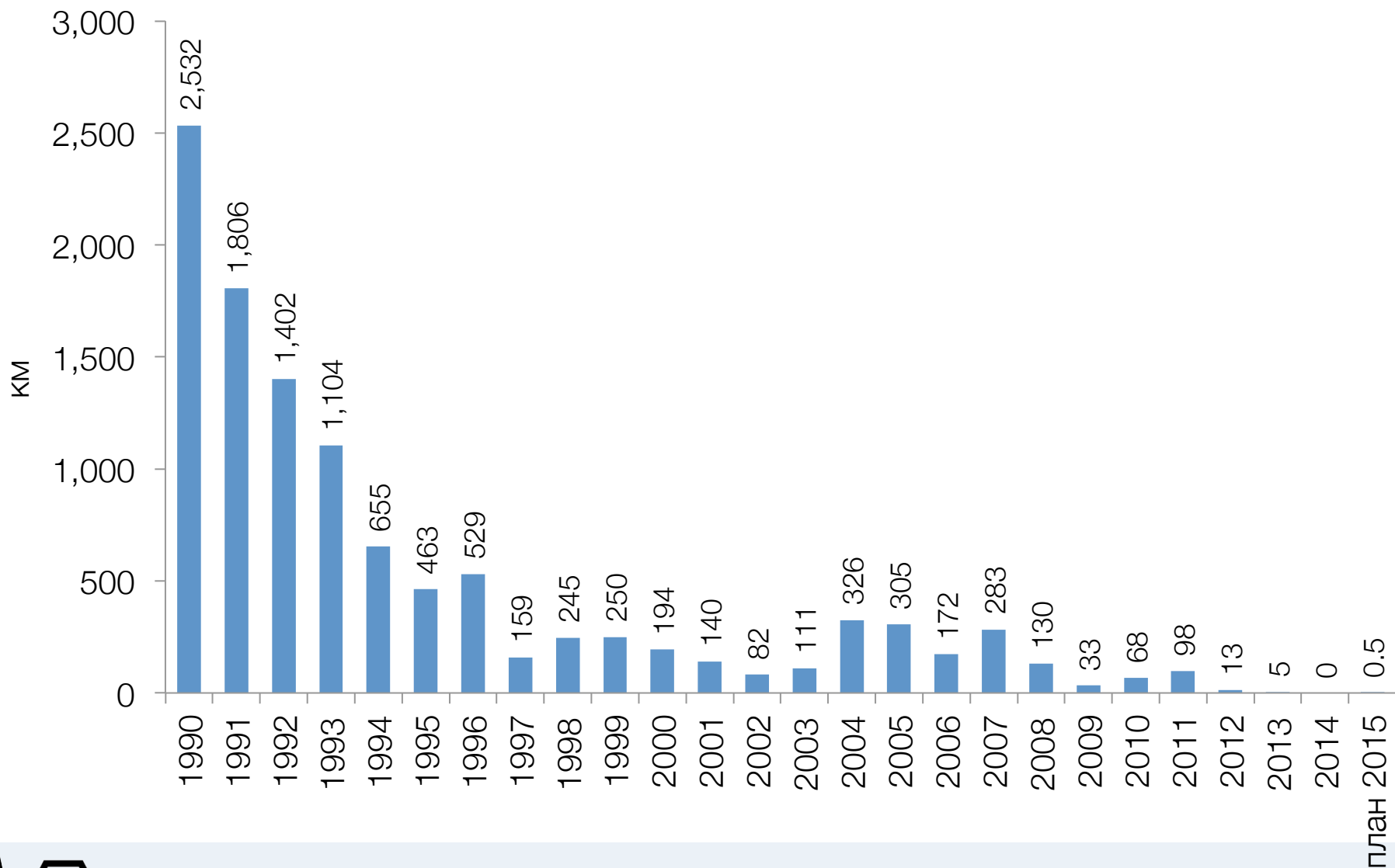
➤ Необхідно розширити основні транспортні коридори, забезпечивши як мінімум по дві полоси руху в кожную сторону

➤ Необхідно забезпечити обходи населених пунктів та двох-рівневі розв'язки на основних транспортних коридорах





Обсяги будівництва та реконструкції



план 2015





Розвиток опорної дорожньої мережі - пріоритети

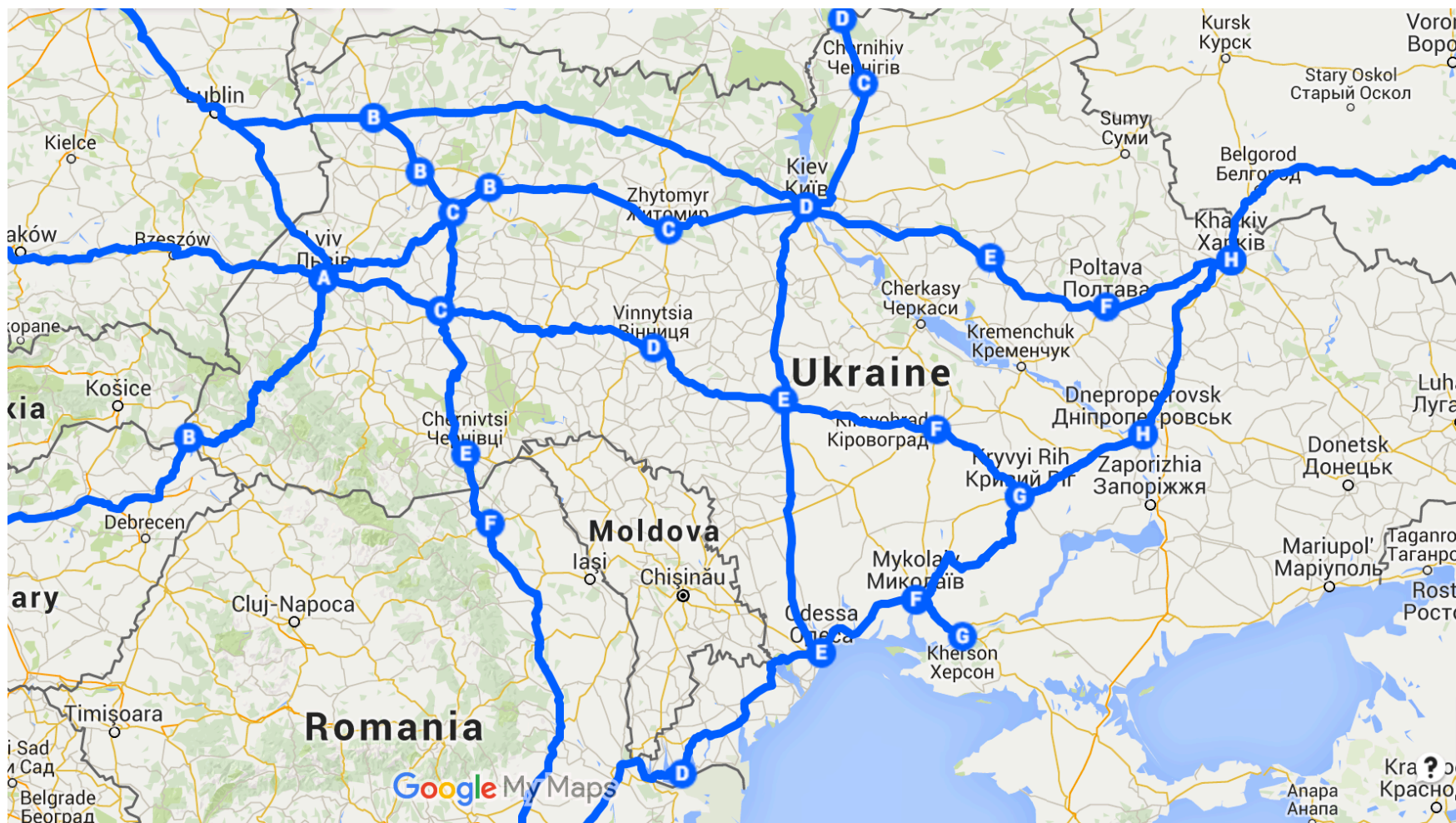
Пріоритети в ремонті, реконструкції та розвитку опорної мережі:

- 1. Міжнародні транспортні коридори**, що забезпечують транзитні перевезення вантажів (реконструкція та розширення до 4х смуг руху по всій довжині коридорів)
 - Львів-Умань-Кіровоград та відповідні дороги на чорноморські порти (Одеса, Миколаїв та Херсон), для забезпечення транспортування вантажів з Китаю до Європи, в рамках проекту “новий шовковий шлях”
 - Рені-Одеса-Миколаїв, для забезпечення транспортування вантажів між країнами поясу “причорноморської економічної співпраці”
- 2. Національні транспортні коридори**, що поєднують між собою міста-мільйонники та промислові регіони, забезпечуючи перетоки товарів та населення
- 3. Відновлення мостів**, що знаходяться в аварійному стані, та забезпечують рух опорною мережею
- 4. Розвиток сільськогосподарського потенціалу** – забезпечення перевезень с/г продукції з полів до елеваторів, залізничних станцій та річкових/морських портів для подальшого експорту за кордон
- 5. Розвиток туристичного потенціалу** - підходів до відповідної інфраструктури



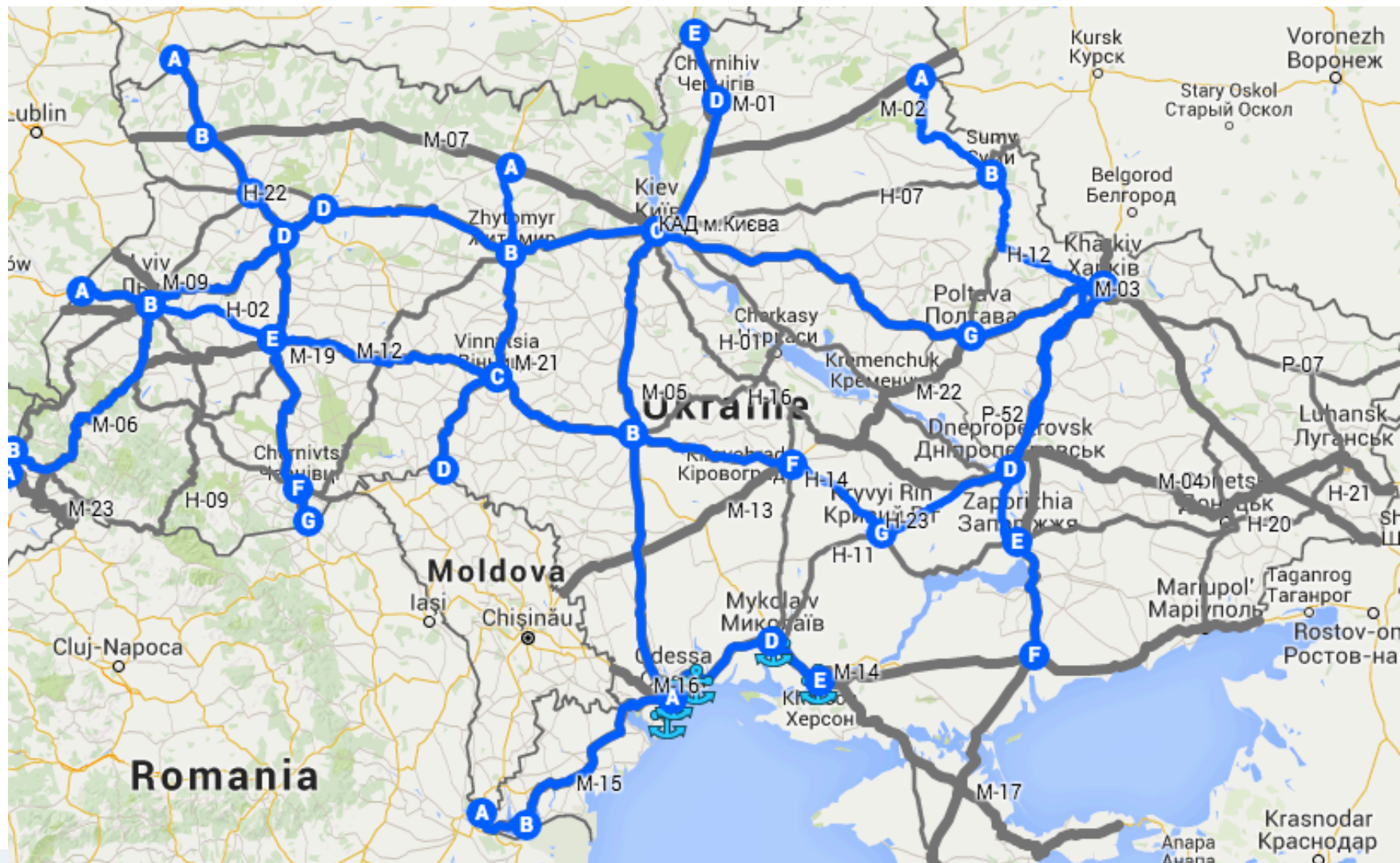


Пріоритетні міжнародні транзитні коридори





Пріоритетні національні транспортні коридори







Посилення заходів з безпеки руху

- Запровадження систем електронного автоматичного контролю швидкості руху (спільний проект з МВС на кошти Світового Банку)
- Забезпечення перерозподілу на заходи з безпеки дорожнього руху до 5% від всіх надходжень у Державний дорожній фонд
- Затвердження технічного регламенту з обов'язкових заходів безпеки при проектуванні та будівництві доріг
- Обов'язковий незалежний технічний аудит з безпеки всіх проектів капітального ремонту, реконструкції та будівництва доріг
- Масове встановлення світло-відбиваючих елементів (катафоти) та штучного освітлення. Посилений контроль наявності та якості дорожньої розмітки, світловідбиваючих характеристик знаків.
- Будівництво надземних пішохідних переходів у місцях концентрації ДТП





Стимулювання інноваційного розвитку

- Розробити та затвердити в установленому порядку Програму інноваційного розвитку дорожнього господарства
- Провести аудит українських стандартів з проектування, будівництва, ремонту та утримання доріг на їх відповідність європейським та адаптувати сучасну нормативну базу до європейських стандартів
- Створити єдину інформаційно-аналітичну систему управління автомобільними дорогами загального користування з доступом громадськості до інформації щодо стану автомобільних доріг
- Впровадити систему автоматизованого контролю за дотриманням норм вагового навантаження для автомобільних доріг загального користування





Впровадження гео-інформаційної системи

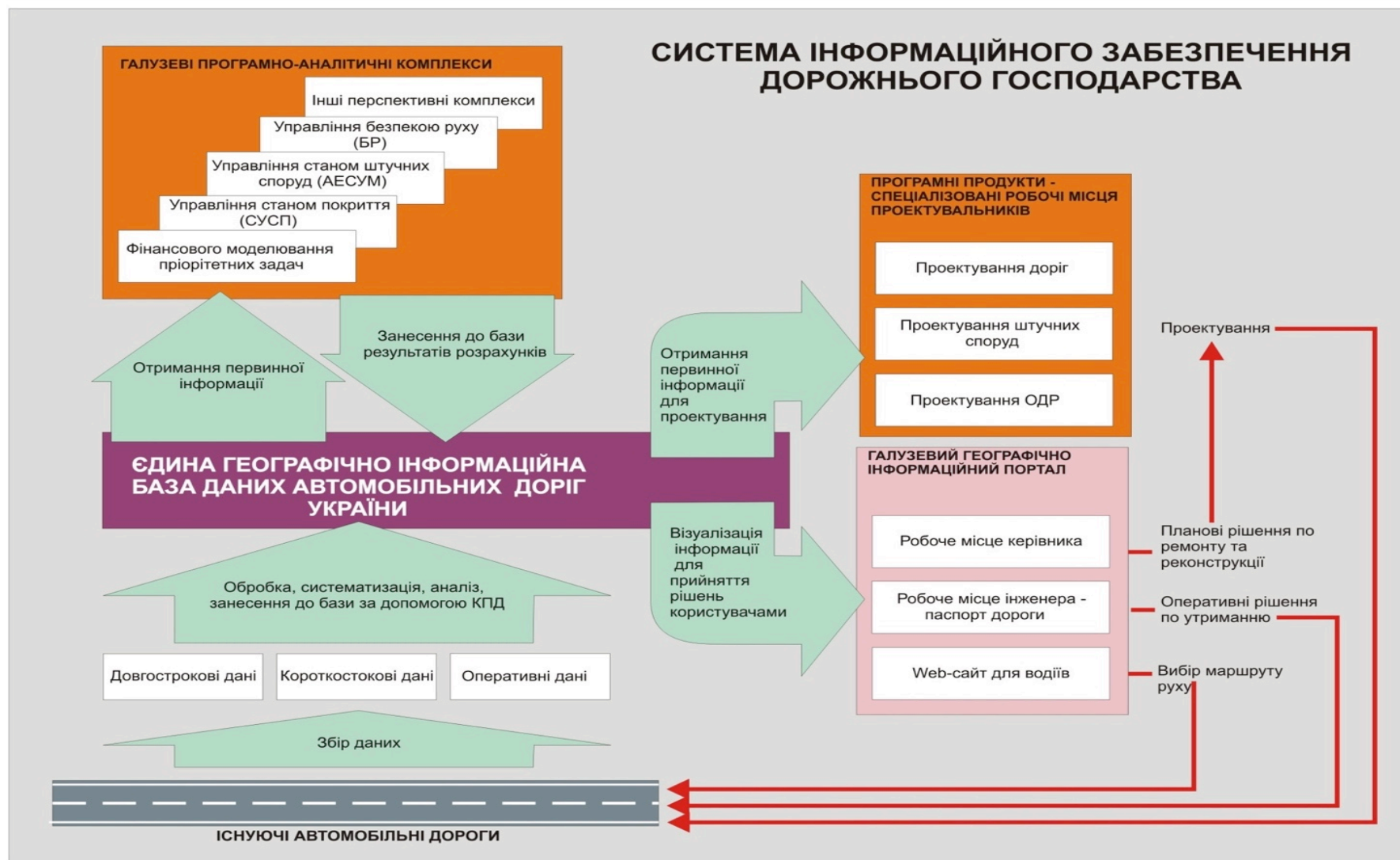
В Україні розроблені фактично всі необхідні інструменти для створення ефективної системи інформаційного забезпечення дорожньої галузі, яка дозволить:

- Діагностувати стан автомобільних доріг та прогнозувати проведення необхідних видів ремонтних робіт
- зменшити витрати коштів та часу на прийняття ефективних управлінських рішень щодо забезпечення безпечних умов руху на існуючих автомобільних дорогах;
- оптимально спрогнозувати необхідні фінансові ресурси для утримання мережі доріг в межах кожної області;
- об'єктивно інформувати всі зацікавлені організації та суспільство про стан автомобільних доріг та дорожню обстановку.





Прийняття рішень за допомогою ГІС-УСАД



ДЯКУЄМО ЗА УВАГУ!