

УДК 330.322.54

к.е.н., доцент Денисенко Н.О.,
Київський національний університет будівництва та архітектури

СУЧАСНІ ПИТАННЯ ОБГРУНТУВАННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНИХ ПРОЕКТІВ

Розглянуто актуальні проблеми реалізації інвестиційних проектів в галузі автотранспортної інфраструктури. На основі узагальнення теоретичного та практичного вітчизняного і зарубіжного досвіду запропоновано рекомендації щодо підвищення результативності обґрунтування реалізації проектів.

Для збалансованого розвитку територій необхідна зміна суспільних уявлень про інструменти та засоби управління. Багато років транспортна галузь в структурі народного господарства розглядалась як вторинна, забезпечуюча, обслуговуюча. Це відбивалося на фінансуванні та, як слідство, відставанні розвитку дорожньої інфраструктури в порівнянні з промисловістю. Хоча транспорт створює додану вартість так само, як будь яка інша галузь економіки.

Збільшення концентрації та масштабів виробництва одночасно з нерівномірним розподілом ресурсів створює умови для підвищення значущості транспортного фактора при визначенні ефективного розміщення продуктивних сил.

Витрати на дорожньо-будівельний комплекс (на відміну від інших витрат) виступають сильним стимулом розвитку економіки. Але дія цього стимулу проявляється лише в тому випадку, коли бюджетні кошти використовують ефективно. Тому методика визначення доцільності інвестицій в дорожньо-будівельні проекти повинна бути точною та об'єктивною.

Вивчення літературних джерел з даної проблематики показало, що останнім часом вчені та практики приділяють багато уваги питанням теоретико-методологічного, методичного та практичного характеру з проблем реалізації дорожньо-транспортних проектів. Проте, досвід обґрунтування нетранспортних ефектів реалізації подібних проектів ще мало досліджений і потребує систематизації та рекомендацій щодо практичного застосування. Це обумовило вибір теми та предмету дослідження.

Мета дослідження – узагальнити специфічні аспекти інвестиційної діяльності в дорожньо-будівельному комплексі та особливості методики оцінки ефективності інвестицій в цій сфері.

Для досягнення мети ставляться та вирішуються наступні завдання:

- визначити проблеми реалізації проектів в галузі автотранспортної інфраструктури;
- узагальнити особливості реалізації дорожньо-будівельних проектів;
- розглянути зарубіжну практику обґрунтування наслідків реалізації дорожньо-будівельних проектів.

Обґрунтування реалізації проектів в галузі автотранспортної інфраструктури в першу чергу спирається на короткочасні інтереси учасників та визначення прямого ефекту, що викликає низку проблем, а саме:

- невідповідність доріг транспортним потребам;
- невідповідність автотранспортної інфраструктури соціальним потребам населення та економічним потребам територій;
- локальний принцип реалізації транспортних проектів та відсутність розвитку автодорожньої інфраструктури як єдиного цілого.

Неякісна автодорожня інфраструктура призводить до збільшення зношення транспортних засобів, часу пересування, потреби у паливо-мастильних матеріалах, підвищення небезпеки дорожнього руху та збитків від ДТП.

Діюча практика обґрунтування інвестицій в дорожні проекти стосується лише основних принципів оцінки та немає конкретного поетапного алгоритму. Це зрозуміло, оскільки це група специфічних проектів, методика обґрунтування доцільності яких значно відрізняються від обґрунтування інвестицій в комерційні проекти.

Головною особливістю інвестиційних проектів в дорожньо-будівельній галузі є складність залучення зацікавлених інвесторів, оскільки відсутність плати за використання автомобільних доріг відкидає стимули до фінансування розвитку дорожньої інфраструктури. Усі вигоди від подібних проектів отримують лише користувачі доріг.

Тому виникає потреба в організації будівництва та експлуатації доріг за рахунок державних коштів. При обґрунтуванні інвестицій в дорожньо-будівельній сфері основним критерієм ефективності є співвідношення приросту ВВП в результаті реалізації проекту та витрат на його реалізацію.

Найбільш складним завданням в обґрунтуванні подібних проектів є прогнозування наслідків інвестування. Раніше, в умовах планової економіки, робити розрахунки було легше. Ринкова економіка містить фактор невизначеності, що потребує нових підходів до оцінки вигід та витрат як прямих, так і опосередкованих, що супроводжують дорожньо-будівельні проекти.

Соціально-економічна система території розглядається як складний динамічний механізм. В свою чергу транспортна система як частина складних

процесів господарчого освоєння території, міжгалузевого обміну, відтворення ресурсів знаходиться під впливом як власних внутрішніх факторів, так і зовнішніх, системних. Тому екстраполяція даних про транспортні потоки як метод не може відображати всі ефекти та наслідки від реалізації інвестиційного проекту. Тільки аналіз довгострокових тенденцій розвитку соціально-економічної системи, вивчення існуючих та потенційних ринків зони тяжіння дороги дозволять отримати максимально достовірний прогноз наслідків реалізації проектів в цій сфері.

Дорожньо-будівельні проекти завжди крупно масштабні та затратні, тому їх реалізація впливає на різні складові (економічні, соціокультурні, екологічні, виробничі та ін..) соціально-економічної системи території. Причому ці впливи можуть мати як позитивні, так і негативні наслідки та ефекти.

Економічний ефект від реалізації подібних проектів може бути наступним:

- скорочення транспортних витрат за рахунок скорочення відстані перевезення, покращення стану доріг, оптимізації режиму руху і, як слідство – зниження витрат на оплату праці водіїв, витрат на паливо мастильні матеріали, скорочення зносу автомобілів);
- скорочення матеріальних витрат внаслідок підвищення безпеки дорожнього руху;
- скорочення матеріальних витрат внаслідок зниження витрат швидкопсувної продукції;
- оптимальний перерозподіл перевезень між різними видами транспорту та маршрутами руху;
- ефективне розміщення продуктивних сил та використання територій;
- розширення ринку за рахунок посилення конкуренції, розвитку притрасового сервісу та обслуговування транзиту.

Економічний ефект може бути розрахований шляхом співставлення сукупних суспільних витрат «з проектом» та «без проекту».

Соціальний ефект від реалізації дорожньо-будівельних проектів враховує:

- скорочення витрат часу пасажирями;
- забезпечення свободи пересування пасажирів;
- реструктуризацію ринку праці за рахунок створення нових робочих місць в період будівництва та експлуатації доріг та перерозподілу робочої сили між територіями;
- підвищення доступності соціально-культурних установ (медичного обслуговування, освіти, торгівлі, побуту та сфери послуг);

- перерозподіл фінансових, матеріальних, інформаційних потоків між територіями.

Якщо в багатьох випадках прями економічні ефекти нескладно визначити, соціальні ефекти важко піддаються кількісній та вартісній оцінці. Сучасні методики майже зовсім не оцінюють нетранспортні економічні ефекти від реалізації дорожньо-будівельних проектів.

Оцінку нетранспортних економічних ефектів деякі експерти пропонують робити на базі розрахунку міжгалузевого інвестиційного мультиплікатора. Оцінку ж ефектів від оптимізації господарчих зв'язків пропонують робити на основі комплексних маркетингових досліджень.

Соціальні ефекти взагалі важко піддаються кількісним економічним оцінкам. Можна говорити про необхідність визначення впливу проекту на охорону здоров'я, освіту, торгівлю, комунально-побутове обслуговування населення. Але подібні дослідження досить трудомісткі, а сума ефектів як правило складає незначну частку в загальній сумі ефектів. У зв'язку з цим розвиток територіальної дорожньої системи пропонують здійснювати на основі нормативного соціально-гарантованого мінімуму транспортної забезпеченості.

Оскільки при прийнятті рішень про доцільність реалізації дорожньо-будівельних проектів саме соціальні критерії можуть мати пріоритет над фінансовими критеріями, для оцінки соціальних ефектів потрібно провести всебічний кількісний та якісний аналіз достовірних статистичних даних.

Крім того, як було підкреслено раніше, необхідно враховувати й можливі негативні наслідки та ефекти від реалізації дорожньо-будівельних проектів. Наприклад, зростання екологічного навантаження при розширенні мережі автошляхів. Автотранспорт є одним з найбільших джерел негативного впливу на навколишнє середовище (шум, вібрація, споживання енергоресурсів, забруднення ґрунту та викиди). Ще необхідно враховувати те, що реалізація подібних проектів передбачає вилучення з обігу значних площ земельних ресурсів. Тому при прийнятті інвестиційних рішень порівнюються позитивні економічні та соціальні ефекти з можливими негативними наслідками.

Коли замість фінансових критеріїв оцінки на перший план стають нефінансові критерії прийняття інвестиційних рішень, то це потребує від експерта володіння знаннями не тільки в сфері транспортної та будівельної економіки, а й в сфері економічної та транспортної географії, маркетингу, статистики, логістики та інших сферах науки та практики.

В економічній теорії з метою обґрунтування проекту використовують термін «вигоди переливу». За відсутності зацікавленості інвестора в фінансуванні розвитку дорожньої інфраструктури, функція перерозподілу

покладається на державу або територію. Існують наступні способи трансформації вигід переливу:

- субсидування споживання (державна або територія стимулюють попит на окремі види товарів);
- субсидування виробництва (державна або територія компенсують виробнику частину витрат на виробництво продукції);
- виробництво суспільних благ державним сектором економіки.

Що стосується дорожньо-будівельної сфери, тут використовують переважно третій спосіб. Субсидування попиту практично неможливо, оскільки неможливо перевести всі дороги на платну експлуатацію. Субсидування пропозиції не забезпечить ефективне використання суспільних коштів. Так само практично не діє механізм конкуренції у цій сфері. Тому найбільш ефективним способом спрямування ресурсів в цій сфері – організація будівництва та експлуатації доріг за рахунок державних коштів або коштів території з залученням на конкурсній основі приватних будівельних, торгівельних компаній.

На сучасному етапі розвитку постає необхідність обґрунтування алгоритму аналізу витрат та вигід реалізації інвестиційних проектів в дорожньо-будівельній сфері. В Таблиці 1 проаналізовано параметри інвестиційного обґрунтування комерційних та дорожньо-будівельних проектів.

Таблиця 1

Порівняння параметрів інвестиційного обґрунтування комерційних та дорожньо-будівельних проектів

Параметр інвестиційного обґрунтування	Комерційні проекти	Дорожньо-будівельні проекти
Критерій ефективності проекту	NPV(чиста приведена вартість) проекту для інвестора	Приріст ВВП або ВРП
Обґрунтування потреби в товарі проекту	Маркетинговий аналіз та оцінка ринку	Комплексне дослідження районів тяжіння; аналіз міжрегіональних, міжгалузевих, транспортних та сировинних балансів
Визначення загальних витрат	Оцінка капітальних та поточних витрат на реалізацію проекту	Оцінка капітальних та поточних витрат будівництва та експлуатації об'єкту

Визначення операційних доходів	Виручка від реалізації	Вигоди користувачів автомобільних доріг)
Фінансові критерії	$NPV \geq 0$, $NPV \rightarrow \max$.	Можуть мати другорядне значення
Соціально-демографічні критерії	Можуть використовуватись як додаткові критерії або обмеження.	Можуть мати визначальне значення при прийнятті рішення про реалізацію проекту.
Екологічні критерії	Можуть використовуватись як додаткові критерії або обмеження.	Можуть мати визначальне значення при прийнятті рішення про реалізацію проекту.

Розрахунок оцінки впливу дорожньо-будівельного проекту на соціально-економічний розвиток території при прийнятті управлінських рішень полягає в визначенні показників соціально-економічної ефективності на основі розрахунку сукупного транспортного та поза транспортного економічного ефекту.

В якості поза транспортного ефекту можна розглядати додаткові надходження в результаті підвищення ефективності роботи автотранспорту, збільшення обсягів перевезення та, як слідство, обсягу випуску продукції в зоні впливу нових або реконструйованих доріг, скорочення часу поїздок населення та інші соціальні ефекти.

Оцінка комерційної ефективності проекту можлива тільки за умови наступної експлуатації дороги на платній основі або за рахунок розміщення вздовж дороги комерційних об'єктів (сервісу, реклами та ін.).

З метою визначення ефектів від реалізації дорожньо-будівельних проектів необхідно в першу чергу:

- 1) обґрунтувати та впровадити методи економіко-математичного моделювання для визначення собівартості перевезень залежно від дорожніх умов;
- 2) створити систему збирання та аналізу статистики про матеріальні збитки від ДТП (щоб оцінити та прогнозувати ефект від підвищення безпеки дорожнього руху).
- 3) сформулювати та обґрунтувати поняття просторової самоорганізації населення, що характеризується середньодобовими витратами часу на пересування (що дозволить визначити економію робочого та особистого часу пасажирями та підвищення мобільності населення).

Таким чином, на сучасному етапі розвитку реалізація проектів в дорожньо-будівельній сфері потребує створення об'єктивної методики обґрунтування інвестицій. Це дозволить раціонально використовувати кошти в умовах жорсткого обмеження бюджетних ресурсів.

Список використаних джерел

1. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку/ В.М. Геєць. – К.: НАН України. Ін-т економіки та прогноз. НАН України, 2009. - 864 с.
2. Григоров М.А., Дащенко А.Ф., Усов А.В. Проблемы моделирования и управления движением транспортных потоков в крупных городах. — Одесса: Астропринт, 2004. — 272 с.
3. Дингес Э.В. Опыт разработки бизнес-плана строительства платного дорожного объекта. Автомоб. дороги: Обзорная информация. Вып. 3. М.: Информавтодор, 2001
4. Руководство по оценке эффективности инвестиций в дорожные проекты. (Проект). - М.: Институт управления РАН, 1995.
5. Carel Eijgenraam, Carl Koopmans, Paul Tang and Nol Verster. Evaluation of transport infrastructure. 2000, Athena; CPB Report 2000/1
6. Litman T. Generated Traffic and Induced Travel. -Victoria Transport Policy Institute, 2002.

Аннотация

В статье рассмотрены актуальные проблемы реализации инвестиционных проектов в области автотранспортной инфраструктуры. На основе обобщения теоретического и практического отечественного и зарубежного опыта предложены рекомендации по повышению результативности обоснования реализации проектов.

Annotation

The article describes the current problems of the implementation of investment projects in the area of transport infrastructure. According to the analysis of the theoretical and practical domestic and foreign experience offered recommendations to improve study projects.