

REVIEWERS:

Pasichnyk V.I., Ph.D. Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of the department of economics, Kyiv, Ukraine.

Daleka V.Kh., Ph.D. Engineering (Dr.), Professor, Kharkiv National Academy of Municipal Economy, Professor of the department of electric transport, Kharkiv, Ukraine.

УДК 330:625.7

UDC 330:625.7

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИКЛАДІ АВТОДОРОЖНЬОЇ КОНЦЕСІЇ

Жулин О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

EFFECTIVENESS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP FOR EXAMPLE OF ROAD CONCESSIONS

Zhulyin O.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИМЕРЕ АВТОДОРОЖНОЙ КОНЦЕССИИ

Жулын О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Занепад дорожньої галузі спостерігається нині в усіх пострадянських країнах, які отримали у спадок усі проблеми адміністративної економіки і не трансформували галузь до ринкових умов, а як відомо, проблеми дорожнього комплексу гальмують подальший соціально-економічний розвиток країни. Економічні витрати, зумовлені низьким рівнем утримання доріг, лягають переважно на плечі користувачів автомобільних доріг. Оскільки економія кожної гривні на утримання і поточний ремонт автомобільної дороги призводить до збільшення собівартості автомобільних перевезень. Це підвищує вартість товарів через збільшення транспортної складової. Тому будівництво та експлуатаційне утримання автомобільних доріг та дорожніх об'єктів на концесійній основі набули поширення не тільки у країнах Європи, а і в пострадянських країнах, зокрема в Росії і Білорусі. Основною передумовою ефективного залучення бізнесу в дорожнє господарство України може стати гарантування повернення інвестицій, отримання прибутків та економічна зацікавленість споживачів послуг і держави. В умовах хронічного дефіциту державного бюджету важливим є розвиток та забезпечення належного функціонування мережі автомобільних доріг на загальнодержавному і місцевому рівнях. Як правило, суспільно значущі інфраструктурні проекти, що реалізують виключно через бюджетне фінансування, показують низький рівень ефективності, бо держава не здатна бути ефективним менеджером у цій сфері. Державно-приватне партнерство проявило себе як інструмент антикризових заходів розвитку народного господарства. В умовах реалізації програм соціально-економічного розвитку, інвестиційних інфраструктурних проектів шляхом партнерських відносин між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та приватним сектором набуває важливості оцінювання ефективності впровадження державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві. Нині в Україні бракує розуміння форм і методів управління державно-приватним партнерством упродовж життєвого циклу, методології оцінювання пропозицій бізнесу і держави, ризиків, соціально-економічного ефекту від впровадження проектів партнерства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зростання наукових інтересів щодо дослідження державно-приватного партнерства зумовлює особливу увагу до вивчення і визначення ефективності впровадження проектів автодорожніх концесій. Особлива увага до питань державно-приватного партнерства зосереджена у наукових роботах Базилюк А.В. [1], Варнавського В.Г. [2], Винницького Б., Лендьела М., Онищука Б., Сегварі П. [4], Грищенко С. [6], Делмона Д. [7], Запатріної І. В. [8], В.М. Геєця та інших науковців. Проведений аналіз методик економічного

оцінювання інноваційних проектів показав, що нині при визначенні ефективності проектів державно-приватного партнерства використовуються здебільшого окремі показники комерційної ефективності, проте доцільно враховувати науково-технічні та фінансові ризики і соціальний ефект. Виходячи з цього, виникла об'єктивна необхідність дослідження методів оцінювання інвестиційних проектів з метою підвищення ефективності реалізації автодорожніх концесій.

Мета статті. Метою статті є проведення фінансового аналізу та оцінювання ефективності реалізації проектів державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві України на прикладі Великої кільцевої дороги навколо м. Києва.

Основний матеріал дослідження. Нині державно-приватне партнерство є однією з найбільш ефективних форм співробітництва між державою і бізнесом. Ця співпраця заснована на можливості отримання вигоди від інвестування фінансових ресурсів у інфраструктурні проекти, спільне використання сучасних технологій і управлінських знань з метою підвищення рівня послуг для громадян. Окрім того, державно-приватне партнерство поєднує переваги держави (соціальну відповідальність, громадську підзвітність і дотримання екологічних стандартів) та бізнесу (фінансові ресурси, інновації, управлінську ефективність). Крім того, державно-приватні партнерства сприяють підвищенню якості надання послуг унаслідок впровадження інновацій, починаючи з проектування і будівництва автомобільної дороги і завершуючи експлуатаційним утриманням. Державно-приватне партнерство дає змогу перекласти фінансові ризики (ризики низького попиту на послуги та незадовільної пропозиції) із споживача послуг на приватний сектор та державу. Тому доцільним є визначення економічної і соціальної ефективності автодорожніх концесій з метою: вибору найкращого з можливих варіантів; ухвалення рішення щодо впровадження проектів державно-приватного партнерства; оцінювання соціально-економічного ефекту державно-приватного партнерства для суб'єктів автодорожньої концесії: держави, концесіонера і споживача послуг.

Серед основних етапів оцінювання ефективності проектів державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві можна виділити такі:

- аналіз проекту протягом усього життєвого циклу автодорожньої концесії;
- моделювання грошових потоків;
- врахування нерівномірності витрат і доходів у різні проміжки часу;
- розрахунок внутрішньої норми доходності проекту та дюрації;
- порівняння різних варіантів реалізації державно-приватного партнерства;
- розрахунок та оптимізація соціально-економічного ефекту від реалізації проекту.

Автодорожня концесія, як і будь-який інвестиційний проект, породжує грошові потоки. Грошовий потік концесії представляє собою залежність від часу грошових надходжень і платежів при її реалізації. Грошові потоки утворюються у результаті здійснення інвестиційної, інноваційної, виробничої і фінансової діяльності. У кожному періоді реалізації проекту значення грошового потоку характеризується грошовими надходженнями, розміром платежів і ефектом, який визначається як різниця між надходженнями і відтоком грошових ресурсів. Грошові потоки у фінансовому аналізі автодорожньої концесії є різницею між усіма отриманими та сплаченими у ході реалізації інвестиційним проектом грошима за певний період часу. Тому основною умовою реалізації автодорожньої концесії повинні бути достатні значення кумулятивної маси касової готівки на будь-якому етапі фінансового планування. Ефективність проекту державно-приватного партнерства визначимо за допомогою моделі дисконтованих грошових потоків. Інтегральний економічний ефект автодорожньої концесії доцільно розраховувати як загальний чистий дохід від проекту за весь період його існування, що уявляє собою суму дисконтованих чистих грошових надходжень за винятком усіх грошових відпливів (витрати, податки) за роками. Усі інвестиції здійснюються на початку реалізації проекту при певному коефіцієнті дисконту, тому інтегральний економічний ефект проекту розраховується за формулою:

$$NPV = -J_0 + \sum_{t=1}^T \frac{1}{(1 + \alpha^t)^t} [ND_t - NZ_t] = -J_0 + \frac{ND_1 - NZ_1}{(1 + \alpha^1)} + \dots + \frac{ND_t - NZ_t}{(1 + \alpha^t)^t} \quad (1)$$

де NPV – чиста поточна вартість чи інтегральний економічний ефект проекту, дисконтована ний до моменту здійснення розрахунків за час життєвого циклу автодорожньої концесії;

J_0 – загальні інвестиції у реалізацію концесії;

ND^t – чистий приплив коштів від реалізації проекту в році t у цінах початкового року;

NZ^t – чистий відплив коштів на реалізацію проекту в році t у цінах початкового року;

α^t – реальний коефіцієнт дисконтування, %;

t – строк життя проекту, роки.

Сутність розрахунків NPV полягає в тому, що це визначення можливостей приведеної (дисконтованої) суми чистих грошових потоків інвестиційного проекту може перевищити дисконтовану суму всіх інвестицій і забезпечити достатню прибутковість за всіма роками його реалізації. Позитивне значення NPV є обов'язковою умовою ухвалення рішення інвестором про інвестування у концесію. Негативне значення цього критерію є підставою для відмови фінансування проекту. Розрахунки чистої поточної вартості автодорожньої концесії (NPV) для Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва було проведено для двох ставок дисконтування 12 і 27 %. Основні результати розрахунків при ставці дисконту 12 % показали, що інтегральний економічний ефект складатиме 9202,05 млн. грн., а при ставці дисконту 27 % – -11346,82 млн. грн. Позитивна величина чистого дисконтованого прибутку свідчить про рентабельність проекту. Термін окупності інвестицій Великої кільцевої дороги навколо м. Києва на засадах державно-приватного партнерства з дисконтуванням складає 18 років, а без дисконтування – 12 років.

Важливим показником для оцінювання ефективності інвестицій є внутрішня норма дохідності (IRR). Це ставка дисконту за якої дисконтовані доходи від проекту дорівнюють інвестиційним витратам. Внутрішня норма дохідності визначає максимально прийнятну ставку дисконту за якої можна інвестувати кошти без будь-яких втрат для суб'єктів концесії. Економічний сенс цього показника полягає в тому, що він показує очікувану норму дохідності або максимально допустимий рівень інвестиційних витрат. Автодорожня концесія буде ефективною, якщо IRR буде перевищувати задану ставку дисконту або дорівнює їй. Якщо цієї умови дотримуються, то концесіонер може прийняти проект, якщо ні – реалізацію проекту слід відхилити. Якщо інвестиційний проект генерує грошовий дохід протягом усього терміну концесії, то внутрішню норму дохідності для нього можна визначити таким чином:

$$IRR = r_a + (r_b - r_a) \frac{NPV_a}{NPV_a - NPV_b}, \quad (2)$$

де r_a – ставка дисконту, при якій NPV має додатне значення;

r_b – ставка дисконту, при якій NPV має від'ємне значення;

NPV_a – чистий приведений ефект при ставці дисконту r_a ;

NPV_b – чистий приведений ефект при ставці дисконту r_b .

Результати розрахунку внутрішньої норми дохідності при ставці дисконту $r=12\%$ і $r=27\%$ показали, що $IRR=12,94\%$, отже концесія може бути рекомендована до фінансування. Якщо NPV вимірює обсяг одержаного доходу, то IRR оцінює здатність проекту генерувати дохід з кожної гривні інвестицій у автодорожню концесію. Високе значення NPV не може бути єдиним аргументом у виборі інвестиційного рішення, оскільки воно багато в чому залежить від масштабу інвестиційного проекту і може бути пов'язане з високими ризиками. Крім того, якщо проект цілком фінансується за рахунок кредитних ресурсів, то значення IRR показує верхню межу припустимого рівня процентної ставки, перевищення якої робить концесію збитковою.

Наступним етапом є визначення дюрації (D) автодорожньої концесії, середньозваженого терміну надходження доходів, який враховує поточні вартості грошових потоків, що надходять у період t . Вона дає змогу привести до єдиного стандарту найрізноманітніші за своїми характеристиками проекти. Ключовим моментом цієї методики є не те, як довго кожен інвестиційний проект буде давати дохід, а передовсім те, коли він буде давати дохід і скільки надходжень буде кожного місяця чи року протягом усього терміну його дії. За допомогою розрахунку дюрації можна виміряти ефективний час дії автодорожньої концесії.

Для розрахунку дюрації використовують формулу:

$$D = \frac{\sum t \cdot PV_t}{\sum PV_t}, \quad (3)$$

де PV_t – поточна вартість доходів за n періодів до закінчення терміну дії проекту;

t – періоди надходження доходів.

Розрахунок дюрації для автодорожньої концесії Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва показав, що ефективний термін дії партнерства становитиме 25,7 років. Слід зазначити, що світовий досвід довів, що автодорожні концесії ефективні, якщо термін їх дії від 30 до 50 років. Графічне відображення грошових потоків проекту державно-приватного партнерства Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва наведено на рис. 1.

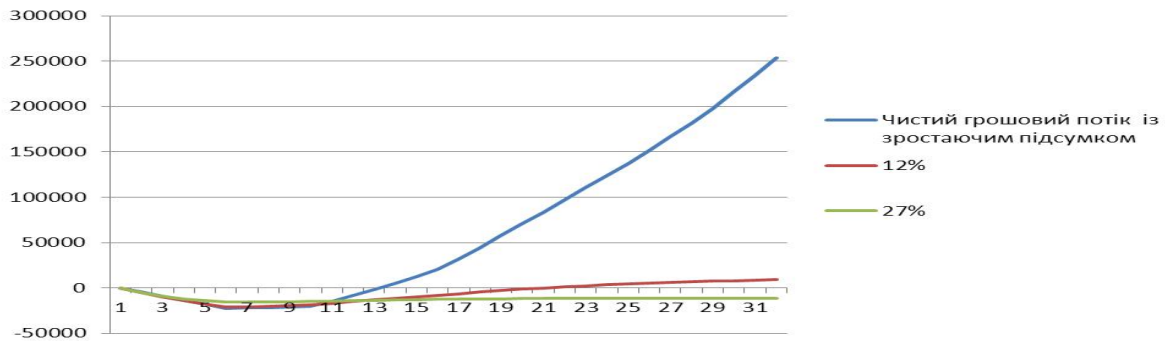


Рисунок 1 – Фінансовий профіль проекту державно-приватного партнерства

Таким чином, внутрішня норма дохідності та дюрація є цінними індикаторами ефективності автодорожньої концесії. Крім того, проект надасть нові робочі місця, зменшить аварійність, залучить бізнес до інвестування у державні проекти, зменшить витрати пального, часу та витрат на ремонт транспортних засобів. Оцінювання сумарної вигоди ($\sum E$) користувача автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, пропонуємо визначати за формулою:

$$\sum E = E_{ep} + E_{ydg} + E_{ep} + E_{\sigma} + E_{ic}, \quad (4)$$

де E_{ep} – економія витрат на експлуатацію транспортного засобу при проїзді платним дорожнім об'єктом порівняно з альтернативним проїздом;

E_{ydg} – економія від прискорення доставки вантажів і пасажирів;

E_{ep} – економія від скорочення часу перебування в дорозі;

E_{σ} – економія від зниження ризиків ДТП;

E_{ic} – економія від зниження рівня забруднення навколишнього середовища.

Економічна вигода споживача послуг відображає сумарну економію, що отримує споживач у разі проїзду автомобільною дорогою, побудованою на концесійній основі, порівняно з альтернативною. Розрахунки економічної вигоди споживачів послуг проїзду Великою кільцевою автомобільною дорогою навколо м. Києва показали, що вигода користувача становитиме 0,75 грн./км, а за проїзд усією кільцевою дорогою (213 км) – в середньому 160 грн. Таким чином, можна зробити висновки, що доцільним є гармонійне поєднання не тільки методів оцінювання економічної ефективності інвестиційних проектів, а й врахування соціального ефекту. Усі описані вище методи оцінки ефективності реалізації автодорожньої концесії доцільно використовувати комплексно для врахування усіх особливостей проекту. Всебічний фінансовий аналіз дорожніх проектів сприятиме оцінюванню поточного й прогнозованого фінансового стану автодорожньої концесії та життєздатності проекту в цілому, а також визначенню рентабельності й ефективності проекту виходячи не тільки з інтересів і вигод концесіонера та держави, а й споживача послуг.

Висновки і пропозиції, перспективи подальших розробок. Підсумовуючи вище викладене, слід зазначити, що при оцінці економічної ефективності проектів автодорожньої концесії необхідно спиратися на загальні принципи оцінки економічної ефективності інвестиційних проектів. Окрім економічного і фінансової оцінки ефективності проектів державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві, варто проводити соціальний, екологічний, технічний, організаційний

аналіз, а також аналізувати бюджетну ефективність. Основним фактором розвитку автодорожніх концесій в Україні є нормативно-правові аспекти. Разом з тим, не менш важливим є врахування економічних, організаційних та соціальних факторів. До економічних факторів впливу на ефективність реалізації автодорожніх концесій належать рівень розвитку економіки країни, поточний стан дорожньої інфраструктури, наявність і доступність фінансових ресурсів, платоспроможність громадян. Серед соціальних факторів впливу можна виокремити популярність і доступність концесійних послуг для споживача. До організаційних факторів належать рівень державної підтримки проектів державно-приватного партнерства, наявність регулюючого і контролюючого органу, чіткі і прозрі процедури. Варто підкреслити, що для кожного окремого проекту передумови ефективної реалізації повинні бути визначені і адаптовані до поточної та прогнозованої ситуації, особливостей дорожнього господарства та соціально-економічного рівня розвитку держави. Перспективами подальших розробок може бути розроблення методології оцінювання ефективності автодорожніх концесій для різних моделей державно-приватного партнерства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Базилук А.В. Впровадження та розвиток автодорожніх концесій в Україні: монографія / А.В. Базилук, О.В. Жулин – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 218 с.
2. Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / Варнавский В. Г. // РАН; Институт мировой экономики и международных отношений. М.: Наука, 2005. – 315 с.
3. Виленский П.Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика / П.Л. Виленский, В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк. – М.: Дело, 2004. – 888 с.
4. Винницький Б. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. / Винницький Б., Лендбел М., Онищук Б., Сегварі П. – К.: «К.І.С.», 2008. – 146 с.
5. Вітлінський В. В. Ризикологія в зовнішньоекономічній діяльності. навч. посіб. / Вітлінський В. В., Маханець Л. Л. — К. : КНЕУ, 2008. – 435 с.
6. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К.: ФОП Москаленко О.М., 2011. – 140 с.
7. Делмон Д. Государственно – частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти / Д. Делмон // The World Bank, PPIAF, 2010. – 250 с.
8. Запатріна І. В. Бюджетна підтримка як елемент розвитку публічно-приватного партнерства в житлово-комунальній сфері / І. В. Запатріна // Фінанси України. – 2008. – № 4. – С. 3 – 11.
9. Порядок проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерств. Постанова КМУ від 11.04.2011 року № 384 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 28. – С. 74. – Ст. 1168
10. Федулова Л.І. Інноваційна економіка: Підручник. / Федулова Л.І. – К.: Либідь, 2006.– 480 с.
11. Шарп У. Инвестиции: Пер. с англ. / У. Шарп, Г. Александер, Дж. Бэйли. – М.: ИНФРА, 2007. – 1027 с.

REFERENCES

1. Bazyliuk A.V., Zhulyn O.V. Introduction and development of highway concessions in Ukraine: monograph. Kyiv: Centre textbooks. 2013. 218 p. (Ukr)
2. Varnavskyy V.G. Partnership State and Private sector: forms, projects, risk. Academy of Sciences: Institute of world economy and International Relations. Moscow: Nauka. 2005. 315 p. (Rus)
3. Vilensky P.L. Evaluating the effectiveness of investment projects: Theory and Practice. Moscow: Delo. 2004. 888 p. (Rus)
4. Vynnytskyi B., Lendel M., Onischuk B., Segvari P. Experience and prospects of public-private partnerships in Ukraine and abroad. Kyiv: "K.I.S". 2008. 146 p. (Ukr)
5. Vitlinskiy V.V. Makhanets L.L. Riskologiya in foreign economic activity. teach. guidances. Kyiv: Kyiv National Economic University. 2008. 435 p. (Ukr)
6. Gryschenko C. Preparation and implementation of public-private partnership: a practical guide for local authorities and business. Kyiv: IE A. Moskalenko, 2011. 140 p. (Ukr)
7. Delmon D. Public-private partnership in infrastructure. A practical guide for public authorities. The World Bank: PPIAF. 2010. 250 p. (Ukr)

8. Zapatrina I.V. Budget support as part of public-private partnership in the housing and utilities sector. Finance Ukraine. 2008. No 4. P. 3 – 11. (Ukr)
9. The procedure of analyzing the effectiveness of the implementation of public-private partnerships. Order from 11.04.2011 No 384. Official Herald of Ukraine. 2011. No 28. – P. 74. - Art. 1168. (Ukr)
10. Fedulova L.I. Innovation economy: a handbook. Kyiv: Lybid. 2006. 480 p. (Ukr)
11. Sharpe W. Investments: trans. with the english. Moscow: INFRA. 2007. 1027 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Жулин О.В. Ефективність впровадження державно-приватного партнерства на прикладі автодорожньої концесії. / О.В. Жулин // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2013. – Вип. 11.

У статті запропоновано методи оцінювання ефективності реалізації проектів державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві України на прикладі великої кільцевої дороги навколо м. Києва.

Об'єкт дослідження – ефективність проектів державно-приватного партнерства на прикладі автодорожньої концесії.

Мета роботи – оцінити ефективність реалізації партнерських проектів між державою і бізнесом із врахуванням особливостей дорожнього господарства.

Метод дослідження – метод дисконтованих грошових потоків та дюрації, метод порівняльного аналізу.

Результати та їх новизна – досліджено і проаналізовано ефективність проектів державно-приватного партнерства на прикладі автодорожньої концесії за допомогою трьох основних методів оцінювання інвестиційних проектів: дисконтованих грошових потоків, розрахунку внутрішньої норми доходності та дюрації. Саме комплексне використання цих трьох методів дозволить об'єктивно оцінити економічну ефективність будівництва і експлуатації автомобільної дороги на умовах концесії, дозволить обирати найбільш доцільний за соціально-економічним критерієм проект і попередить можливі ризики, зокрема фінансові. Проведено оцінювання економічної вигоди споживача послуг, яка відображає сумарну економію, яку він отримує у разі проїзду автомобільною дорогою, побудованою на концесійній основі, порівняно з альтернативною. Всебічний фінансовий аналіз дорожніх проектів сприятиме не тільки визначенню рентабельності й ефективності проекту з погляду концесіонера та держави, а оцінюванню поточного й прогнозованого фінансового стану автодорожньої концесії та життєздатності проекту в цілому.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту дослідження – оцінювання ефективності проектів державно-приватного партнерства на прикладі автодорожньої концесії є передумовою реалізації інвестиційних проектів у дорожньому господарстві України з максимальним соціально-економічним ефектом.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПРОЕКТ, ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, КОНЦЕСІОНЕР, ДИСКОНТОВАНІ ГРОШОВІ ПОТОКИ, ДОХОДНІСТЬ, ДЮРАЦІЯ.

ABSTRACT

Zhulyn O.V. Effectiveness of public-private partnership for example of road concessions. Management of projects, system analysis and logistics. Kyiv. National Transport University. 2013. Vol. 11.

The paper proposes methods for evaluating the effectiveness of implementation of public-private partnership in road branch of Ukraine as an example of a Big ring road around Kyiv.

The object of study – effectiveness of public-private partnership as an example of road concessions.

Purpose of the study – evaluate the effectiveness of the implementation of partnership projects between government and business, taking into account characteristics of roads.

Method of the study – method of discounted cash flow and duration, method of comparative analysis.

Results and innovation of the study – investigated and analyzed determine the effectiveness of public-private partnership as an example of road concessions by three main methods of evaluating investment projects: the discounted cash flows, calculating the internal rate of return and duration. This integrated use of these three methods allow to objectively assess the economic efficiency of construction and operation of the road on the concession will choose the most appropriate for the socio-economic criteria of the project and prevent possible risks including financial. Estimation of economic benefit to the consumer of road which reflects the total savings it receives when drive on a concession road compared to the alternative. A comprehensive financial analysis of road projects will not only determine the profitability and efficiency of

the project in terms of the concessionaire and the state and the evaluation of current and projected financial condition of road concessions and viability of the project.

Forecast assumptions about the object of study – evaluating the effectiveness of public-private partnerships for example road concession is a precondition for the implementation of investment projects in the road sector of Ukraine with maximum social and economic benefit.

KEYWORDS: PROJECT, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, CONCESSIONER, DISCOUNTED CASH FLOWS, DURATION.

РЕФЕРАТ

Жулын О.В. Эффективность внедрения государственно-частного партнерства на примере автодорожной концессии. / О.В. Жулын // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К.: НТУ – 2013. – Вып. 11.

В статье предложены методы оценки эффективности реализации проектов государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве Украины на примере Большой кольцевой дороги вокруг Киева.

Объект исследования – эффективность проектов государственно-частного партнерства на примере автодорожной концессии.

Цель работы – оценить эффективность реализации партнерских проектов между государством и бизнесом с учетом особенностей дорожного хозяйства.

Метод исследования – метод дисконтированных денежных потоков и дюрации, метод сравнительного анализа.

Результаты и их новизна – исследованы и проанализированы определения эффективности проектов государственно-частного партнерства на примере автодорожной концессии с помощью трех основных методов оценки инвестиционных проектов: дисконтированных денежных потоков, расчета внутренней нормы доходности и дюрации. Именно комплексное использование этих трех методов позволит объективно оценить экономическую эффективность строительства и эксплуатации автомобильной дороги на условиях концессии, позволит выбирать наиболее целесообразный по социально-экономическому критерию проект и предотвратит возможные риски, в том числе финансовые. Проведена оценка экономической выгоды потребителя услуг, которая отражает суммарную экономию, которую он получает в случае проезда по автомобильной дороге, построенной на концессионной основе, по сравнению с альтернативной. Всесторонний финансовый анализ дорожных проектов будет способствовать не только определению рентабельности и эффективности проекта с точки зрения концессионера и государства, а оценке текущего и прогнозируемого финансового состояния автодорожной концессии и жизнеспособности проекта в целом.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – оценка эффективности проектов государственно-частного партнерства на примере автодорожной концессии является предпосылкой реализации инвестиционных проектов в дорожном хозяйстве Украины с максимальным социально-экономическим эффектом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРОЕКТ, ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, КОНЦЕССИОНЕР, ДИСКОНТИРОВАННЫЕ ДЕНЕЖНЫЕ ПОТОКИ, ДЮРАЦИЯ.

АВТОР:

Жулин Ольга Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: OLGA1715@ukr.net, тел. +380965112929, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

AUTHOR:

Zhulyn Olga V., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor department of finance, accounting and auditing, e-mail: OLGA1715@ukr.net, tel. +380965112929, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 424.

АВТОР:

Жулын Ольга Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: OLGA1715@ukr.net, тел. +380965112929, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Юхименко П.І., доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки і управління, професор кафедри фінансів, м. Біла Церква, Україна.

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Yukhymenko P.I., PhD., Economics (Dr.), professor, Bilotserkivskiy Institute of Economics and Management, professor, department of finances, Bila Tserkva, Ukraine.

Bazyliuk A.V. PhD., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor department of finance, accounting and auditing, Ukraine, Kyiv.

УДК 338:625.7/8

UDC 338:625.7/8

КОНЦЕСІЙНІ ДОГОВОРИ, МАЙБУТНЄ ДЛЯ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ

Маковська Ю.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна.

CONCESSION AGREEMENT FUTURE FOR CONSTRUCTION OF HIGHWAYS UKRAINE

Makovska Yu.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine.

КОНЦЕССИОННЫЕ ДОГОВОРА, БУДУЩЕЕ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

Маковская Ю.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина.

Постановка проблеми.

Будівництво автомобільних доріг є важливою складовою економіки країни. В сучасних економічних умовах виникає потреба постійного пошуку джерел фінансування зокрема в дорожньому господарстві, а саме тому що дорожня галузь у частині нового будівництва найбільше постраждала від фінансово-економічної кризи, і проблема відновлення темпів зростання будівництва доріг є однією з пріоритетних.

В державному та регіональних бюджетах закладаються значні кошти на ремонт і будівництво доріг, але в основному вони витрачаються на підтримку і ремонт вже існуючих доріг, тому через їх недостатність будівництво доріг значно скорочується .

Варіантом вирішення цієї проблеми є будівництво платних автомобільних доріг на базі приватно-державного партнерства(концесійні дороги). Залучення приватних інвесторів до будівельних проектів у сфері дорожнього будівництва має важливу відмінність від залучення інвесторів в інші інвестиційні проекти: ресурсами і продуктом проекту є грошові кошти, тобто співвласник проекту в результаті отримує не об'єкт реальних інвестицій (фактично дорога є суспільною власністю), що постійно зростає в ціні, а приріст грошових коштів. У цьому випадку чистий грошовий потік залежить від вартості джерел фінансування, і таким чином вартість капіталу впливає на обсяги нового будівництва і вартість експлуатації доріг, і питання мінімізації вартості капіталу для такого проекту є важливим для регіону і населення[1].

Дорожній кластер важливий для території, і зростання кількості функціонуючих доріг зумовлює зростання регіонального продукту в суміжних галузях, приріст податків до бюджетів. Таким чином, питання розробки інструментів і моделей, що дають змогу збільшувати кількість об'єктів дорожнього будівництва, зокрема за рахунок залучення приватних інвесторів, є вкрай актуальним як для регіонів України, так і для бізнес-товариства та населення [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Дослідженням питань концесійної діяльності в Україні займалися О. Григоров, Р. Джумагельдієва, О.Р. Зельдіна, Л. Ніколаєва, С. Сосна, Є. Сич, О. Романенко, О. Медведєва та ін. Серед іноземних вчених-юристів, які досліджували окремі питання застосування концесії, можна назвати В. Варнавського, Б. Ландау, Л. Таля, В.Шретера, І.Бернштейна. Також існує достатня кількість праць з економіки будівництва транспортної інфраструктури, зокрема Р. Бірман, А. Васина, М. Грашина, Е. Дубінін, Д. Крістенсен, Б. Сазонов, Д.Фрідман, З. Черняк, Ц. Шмідт провели детальні дослідження процесу оцінювання таких проектів.