

УДК 338.49: 334.012

UDC 338.49:334.012

## ОСОБЛИВОСТІ ІНВЕСТИВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ніжнік А.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна

## FEATURES OF INVESTING ROAD TRANSPORT SECTOR ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Nizhnik A.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine

## ОСОБЕННОСТИ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Нижник А.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Розвинена дорожньо-транспортна інфраструктура є необхідною передумовою економічного і соціального розвитку країни, адже дозволяє задовольнити потреби підприємств та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів, налагодити стабільні виробничі зв'язки, досягнути збалансованого розвитку, збільшити інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність. Україна в ряді європейських країн має один з найнижчих показників по забезпеченості транспортною інфраструктурою, що є серйозною перешкодою для прискорення темпів зростання економіки. Не зважаючи на те, що Україна виступає в якості «транзитера» транспортної стратегії Євросоюзу на основних маршрутах міжнародних вантажів і сьогодні спостерігається проблема низької якості дорожньо-транспортного комплексу.

Забезпечити потребу у фінансуванні виключно за рахунок бюджетного забезпечення неможливо, тому особливу актуальність набуває питання про необхідність активізації залучення приватних українських і іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру для розвитку нових ринків, підвищення інвестиційної, ділової та соціальної активності.

Державно-приватне партнерство з його сучасними механізмами фінансування на основі взаємоузгодженої політики і координації спільних дій державного і приватного секторів здатний інтенсифікувати їх спільні зусилля по забезпеченості фінансовими ресурсами процесу модернізації та розвитку транспортної інфраструктури при збереженні невід'ємних повноважень і функцій держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні засади державно-приватного партнерства представлені в роботах вітчизняних та зарубіжних авторів, серед яких виділяють: Аткінсона Л., Сота Е., Твігга Д.Л., Томаса П., Хикла У., Пашенка Ю.Є., Рибчука А.В., Рудь Н.Т., Шевчука Я.В., Самуельсона П.Э., Розенштейн-Родана П., Стиглиця Дж., Кушліна В.І. та ін. Незважаючи на те, що в численних публікаціях, на науково-практичних конференціях і симпозиумах розглядаються багатоаспектні економічні та фінансові питання розвитку дорожньо-транспортного комплексу, наукова розробленість проблеми фінансування проектів у сфері транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства поки що багато в чому носить дискусійний характер.

Постановка завдання. Метою дослідження є визначення особливостей здійснення приватних та державних інвестицій у об'єкти дорожньо-транспортного комплексу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток інфраструктури стримується обмеженістю фінансових ресурсів держави, які спрямовуються на будівництво нових і реконструкцію існуючих інфраструктурних об'єктів. Мережа автомобільних доріг загального користування України поділяється на дороги державного значення – 52,0 тис. км і дороги місцевого значення – 117,6 тис. км (рис. 1).

У зв'язку з обмеженим фінансуванням біля 90 відсотків автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Відтак автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%) [1].

В останні роки в усьому світі спостерігається тенденція активної взаємодії державного і приватного секторів економіки при реалізації інфраструктурних інвестиційних проектів. Особливу актуальності вона набула в умовах світової фінансової кризи і, в першу чергу, проявилася у сфері дорожнього будівництва.

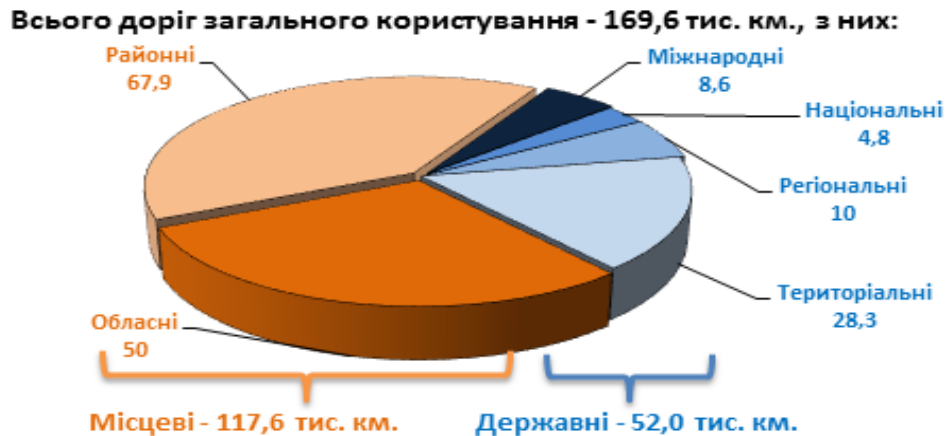


Рисунок 1 – Структура мережі автомобільних доріг загального користування

Залучення державою приватного бізнесу є однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту. При цьому таке залучення відбувається у найрізноманітніших формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури.

Під державно-приватним партнерством у сфері транспортного будівництва розуміється взаємовигідне співробітництво держави і приватного сектора на довгостроковий період, протягом якого сторони об'єднують свої вклади для реалізації інвестиційного проекту в сфері транспортного будівництва, з метою вирішення соціально-економічних завдань для держави і отримання прибутку для приватного партнера при справедливому розподілу ризиків і пропорційному розподілу отриманих результатів в залежності від внесених вкладів.

Міністерство інфраструктури України готове до відкритого діалогу та плідної співпраці щодо інвестування в інфраструктуру України. На 1 серпня 2016 на засадах державно-приватного партнерства реалізується 185 проектів, з них будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури 16 проектів, що становить 8,7% від загальної кількості [1].

Впровадження довгострокових контрактів державно-приватного партнерства на експлуатаційне утримання автомобільних доріг вже дозволила підвищити рівень безпеки та умови руху автотранспорту. Однією з головних умов таких контрактів є залучення незалежних інженер-консультантів для здійснення жорсткого контролю за якістю та термінами виконання дорожньо-будівельних робіт. За таким контрактами проведено реабілітацію ділянок автомобільних доріг М-03 Київ – Харків – Довжанський, М-06 Київ – Чоп; М-07 Київ – Ковель – Ягодин. Зазначені ділянки автомобільних доріг мають високу якість та відповідають світовим стандартам.

Особливість інвестування дорожніх проектів на засадах державно-приватного партнерства пов'язана з специфікою об'єктів фінансування.

По-перше, майже у всіх проектах держава є власником довгострокових активів. Приватний партнер інвестуючи не може ліквідувати, продати або змінювати цільове призначення активів.

По-друге, дорожньо-транспортний комплекс має особливий характер споживання, колективний.

По - третє, при будівництві доріг рівень державного регулювання дуже високий, зокрема, існує ряд спеціальних законів, які регулюють як схеми, так і фінансові аспекти таких проектів, існує ряд національних і міжнародних стандартів.

По-четверте, на будівельні проекти досить сильно впливають погодні умови, зокрема, в зимовий період дорожні будівельні роботи практично не здійснюються. Отже, при плануванні і реалізації проекту питання термінів виконання робіт є особливо гострим.

По-п'яте, великі об'єкти (особливо мости) можуть будуватися роками, що породжує проблему «омертвляння капіталу», підвищує ризик прийнятих рішень і вимагає особливо точних техніко-економічних розрахунків з урахуванням фактора часу.

Широкого застосування державно-приватного партнерства для транспортного будівництва перешкоджає те, що українське законодавство передбачає застосування обмеженого числа моделей. Ця обставина суттєво стримує більш широке застосування позабюджетного фінансування.

Основна проблема в дорожніх проектах полягає у непередбачуваності рівня попиту на послуги. У той час як попит в інших галузях, наприклад, на електроенергію відносно легко може бути розрахований, в транспортних проектах майбутніми споживачами послуг зазвичай є окремі фізичні особи, що ускладнює складання прогнозу попиту. Тому в проектах платних автомобільних доріг складніше оцінити і розподілити ризик попиту.

Висока вартість проектів і необхідність значних обсягів інвестицій на початкових етапах проекту є важливою особливістю. Транспортна система потребує значної кількості складових інфраструктур, і з створенням кожного нового проекту необхідно мати великі інвестиції, необхідні для ресурсного забезпечення будівництва інфраструктур. У цьому зв'язку початковий етап реалізації проекту стає найбільш капіталомістким (а так як термін експлуатації інфраструктури є тривалим, амортизаційні відрахування розраховуються також на тривалий час).

Вигоди для держави являють собою виконання соціальних зобов'язань; надання більш якісних послуг населенню; зниження бюджетних витрат; підвищення ефективності використання бюджетних коштів; впровадження інноваційних технологій; поліпшення якості життя населення.

Позитивний момент для держави полягає в тому, що воно отримує готовий об'єкт відразу, а розраховується за неї поступово або надає інвестору можливість окупити будівництво за рахунок експлуатації побудованої споруди. Для фінансистів і підрядників достоїнство в тому, що вони отримують стабільну роботу на певний строк і стабільний прибуток протягом часу дії концесійної угоди. Ідея державно-приватного партнерства в такій формі виглядає дуже привабливо, але на шляху її здійснення чимало перешкод, особливо в будівництві автомобільних доріг і інших об'єктів з тривалим терміном окупності. Будь-який інвестор, вкладаючи кошти, розраховує не тільки на повернення витрат, але і на прибуток. Для окупності побудованої автодороги потрібна велика інтенсивність руху (не менше 20 тисяч автомобілів на добу) або висока плата за проїзд.

Крім платності, окупність проекту залежить від використання придорожньої смуги, але цю сферу не завжди можливо передати у відання концесіонера, особливо на реконструйованих дорогах, де смуги відведення добре освоєні. До всього іншого, інвестор, розуміє, що в інших галузях і сферах діяльності можна отримати більш високий і швидкий прибуток, не зацікавлений у фінансуванні будівництва автодоріг з їх 5-7 відсотками рентабельності і терміном окупності в найкращому разі 15-20 років.

Із-за перерахованих вище особливостей розвиток дорожньо-транспортного комплексу стримується, а це, в свою чергу, гальмує економічне зростання всієї країни. Тому розвиток цієї інфраструктури залишається пріоритетом у порядку денному економічних реформ.

Висновки. Одним з перспективних рішень інвестиційної проблеми на сьогоднішній день є об'єднання дій і ресурсів, як держави, так і приватного сектора, при використанні різних форм державно-приватного партнерства. Реалізація заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства націлена на те, щоб приватні інвестиції стали одним із джерел інвестування основних фондів дорожньо-транспортної сфери. Використання механізму державно-приватного партнерства з розвитку автодорожньої сфери на сучасному етапі розвитку економіки країни призведе не тільки до поліпшення дорожніх умов, але і вирішення злободенних соціально-економічних проблем окремих міст і регіонів. У кінцевому рахунку, саме транспортна інфраструктура з'єднує регіони, підприємства, громадян України в єдину країну, а українську економіку інтегрує у світову.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Технічний стан автомобільних доріг загального використання – Міністерство інфраструктури України – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>.

2. База даних проектів державно-приватного партнерства у світі // Світовий банк [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ppi.worldbank.org/index.aspx>.

3. Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.

4. Наказ «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо застосування Методики виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0944731-16>.

#### REFERENCES

1. Technical condition of motor roads for General use – Ministry of Infrastructure of Ukraine – Retrieved from: <http://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>.

2. Project database public-private partnerships in the world // the World Bank [Electronic resource]. Retrieved from: <http://ppi.worldbank.org/index.aspx>.

3. The law of Ukraine «On public-private partnership» [Electronic resource]. Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.

4. Order «On approval of Methodological recommendations on application of Methods to identify risks to the implementation of public-private partnership, their evaluation and determination of the form management» [Electronic resource]. Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0944731-16>.

#### РЕФЕРАТ

Ніжнік А.А. Особливості інвестування дорожньо-транспортного комплексу на засадах державно-приватного партнерства / А.А. Ніжнік // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2017. – Вип. 4.

У статті досліджено інвестиційні аспекти проектів державно-приватного партнерства; обґрунтовані особливості інвестиційного фінансування дорожньо-транспортного комплексу на засадах державно-приватного партнерства; визначені позитивні моменти та ризики даного партнерства у будівництві транспортної інфраструктури.

Об'єкт дослідження – процес реалізації державно-приватного партнерства.

Мета дослідження – визначення специфіки здійснення приватних та державних інвестицій у об'єкти дорожньо-транспортного комплексу.

Методи дослідження – абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, системний підхід.

Залучення країни в глобальну торгівлю веде до підвищення навантаження на вітчизняну автодорожню мережу, передбачає суттєве збільшення транзитних зовнішньоторговельних вантажопотоків, що з неминучістю обумовлює необхідність розвитку дорожньо-транспортного комплексу для приведення її у відповідність з технічними, економічними та екологічними показниками економічно розвинених країн (забезпечення цілорічної доступності транспортної інфраструктури, створення і реконструкція транспортних комунікацій для подолання технологічного відставання від передових транспортних систем, оновлення техніко-технологічної бази з використанням інноваційних технологій та ін.). Таким чином, важливим елементом сучасної політики української держави по інтенсифікації процесу нарощування інвестицій в транспортну інфраструктуру економіки повинні складати об'єднання фінансових вкладів держави і приватного бізнесу, всебічна підтримка інвестиційної діяльності, створення сприятливого інвестиційного клімату, через механізм державно-приватного партнерства, що відкриває нові горизонти у розвитку даного напрямку.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ІНВЕСТУВАННЯ, ІНВЕСТИЦІЇ, ІНФРАСТРУКТУРА, ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС, ДЕРЖАВНИЙ ТА ПРИВАТНИЙ ПАРТНЕР.

#### ABSTRACT

Nizhnik A.A. Features of investing road transport sector on the basis of public-private partnership. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2017. Vol. 4.

The article investigates aspects of investment projects, public-private partnerships; the features of investment financing of road transport system on public-private partnerships; identified the positive aspects and risks of this partnership in building transport infrastructure.

Object of the research – the process of implementation of public-private partnerships

Purpose of the study – the definition of the specificity of private and public investments in the road transport sector.

Methods of research – method of abstracting, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

The country's involvement in global trade leads to increased load on the domestic road network, provides a substantial increase in transit trade flows, which inevitably necessitates the development of road transport system to bring it in line with technical, economic and environmental indicators of economically developed countries (to ensure year-round availability of transport infrastructure, creation and reconstruction of transport communications to overcome the technological gap with advanced transport systems the upgrading of the technological base with the use of innovative technologies, etc.). Thus, an important element of modern policy of the Ukrainian state on the intensification of the process of increasing investment in the transport infrastructure of the economy should be the pooling of the financial contributions of the state and the private sector, comprehensive support for investment activities, creation of favorable investment

climate, through the mechanism of public-private partnership that opens new horizons in the development of this direction.

**KEYWORDS:** PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, INVESTMENT, INFRASTRUCTURE, ROAD TRANSPORT SECTOR, THE STATE AND THE PRIVATE PARTNER.

#### РЕФЕРАТ

Нижник А.А. Особенности инвестирования дорожно-транспортного комплекса на основе государственно-частного партнерства / А.А. Нижник // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2017. – Вып. 4.

В статье исследованы инвестиционные аспекты проектов государственно-частного партнерства; определены особенности инвестиционного финансирования дорожно-транспортного комплекса на принципах государственно-частного партнерства; определены положительные моменты и риски данного партнерства в строительстве транспортной инфраструктуры.

Объект исследования – процесс реализации государственно-частного партнерства.

Цель исследования – определение специфики осуществления частных и государственных инвестиций в объекты дорожно-транспортного комплекса.

Методы исследования – абстрагирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, системный подход.

Вовлеченность страны в глобальную торговлю ведет к повышению нагрузки на отечественную автодорожную сеть, предусматривает существенное увеличение транзитных внешнеторговых грузопотоков, что с неизбежностью обуславливает необходимость развития дорожно-транспортного комплекса для приведения ее в соответствие с техническими, экономическими и экологическими показателями экономически развитых стран (обеспечение круглогодичной доступности транспортной инфраструктуры, создание и реконструкция транспортных коммуникаций для преодоления технологического отставания от передовых транспортных систем, обновление технико-технологической базы с использованием инновационных технологий и др.). Таким образом, важным элементом современной политики украинского государства по интенсификации процесса наращивания инвестиций в транспортную инфраструктуру экономики должны составлять объединения финансовых вкладов государства и частного бизнеса, всесторонняя поддержка инвестиционной деятельности, создания благоприятного инвестиционного климата, через механизм государственно-частного партнерства, что открывает новые горизонты в развитии данного направления.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, ИНВЕСТИРОВАНИЕ, ИНВЕСТИЦИИ, ИНФРАСТРУКТУРА, ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ И ЧАСТНЫЙ ПАРТНЕР.

#### АВТОР:

Нижник Анастасія Анатоліївна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри «Економіка», e-mail: anastasiia\_anatoliivna@mail.ua, тел. +380954216144, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

#### AUTHOR:

Nizhnik Anastasiia A., National Transport University, postgraduate, department of Economics, e-mail: anastasiia\_anatoliivna@mail.ua, tel. +380954216144, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

#### АВТОР:

Нижник Анастасія Анатольевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры экономики, e-mail: anastasiia\_anatoliivna@mail.ua, тел. +380954216144, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

#### РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», Київ, Україна.

#### REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

Kozak L.S., Ph.D., professor, National Transport University, head, department of Economics, Kyiv, Ukraine.