

УДК 336.7

## КОНЦЕСІЙНІ МЕХАНІЗМИ ІНВЕСТУВАННЯ В АВТОМОБІЛЬНУ ІНФРАСТРУКТУРУ УКРАЇНИ

Слободянюк Н.О.

Донецький національний університет економіки і торгівлі  
імені Михайла Туган-Барановського

Охарактеризовано концесійні механізми інвестування в автомобільну інфраструктуру України за рахунок бюджетних коштів та інших джерел, проведено критичну оцінку їх правових засад. Визначено переваги такого варіанта фінансування дорожнього господарства: формування стабільних джерел, запровадження механізму державно-приватного партнерства, залучення концесіонерів, покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг. Надано критичну оцінку реалізації концесійних договорів на будівництво автомобільних доріг Львів-Краковець, Львів-Броди. Виявлено причини їх розірвання: низька якість підготовки договорів, відсутність проектно-кошторисної документації, нечітко визначення обсягів фінансування із боку держави і приватних інвесторів, відсутність ідентифікації ризиків та їх розподілення. Визначено перспективи розвитку концесійних механізмів інвестування в автомобільну інфраструктуру України, пов'язані з принциповою оцінкою конкурсних пропозицій на конкурентних засадах за чітко визначеними критеріями з метою забезпечення рівності потенційних приватних партнерів, а також прозорості та неупередженості проведення концесійного конкурсу.

**Ключові слова:** концесійні механізми, інвестування, автомобільна інфраструктура, конкурс.

**Постановка проблеми.** Державно-приватне партнерство широко використовуються у світі вже понад сотню років, але найбільшого поширення воно набуло у форматі концесії. За даними експертів Світового Банку, на даний час понад 70% договорів, що укладаються державою у галузі інфраструктури, приходиться на концесії [1, с. 309]. Концесія надає можливість приватним національним та іноземним компаніям ефективно експлуатувати та управляти державним майном. У процесі використання даних механізмів створюються елементи ринкових відносин у раніше монополізованих державою сферах економіки. Країни Центральної та Східної Європи (ЦСЄ) відчувають потребу в різних формах концесій як способу залучення прямих іноземних інвестицій у розвиток інфраструктури. Зумовлено це тим, що вони значно поступаються країнам ЄС-15 у забезпеченні інфраструктурою та її якістю. Наприклад, країни ЦСЄ більше ніж на чверть поступаються країнам ЄС-15 розгалуженістю сітки автомобільних доріг загального користування на 100 км<sup>2</sup> площі та майже на 10% у забезпеченні на 10 тис. чол., а протяжність швидкісних доріг першої категорії у країнах ЦСЄ в середньому в 11 разів менша, ніж у країнах ЄС-15. Тому країни ЦСЄ також активно включилися у світові процеси ефективного залучення прямих іноземних інвестицій у національні економіки через ДПП, зокрема, концесійні та приватизаційні механізми [2, с. 8]. В умовах євроінтеграції проблема розбудови та покращення автомобільної інфраструктури є актуальною і для України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання використання концесійних механізмів для інвестування в національну економіку присвячені праці багатьох учених. Бурмакою М. запропоновано методичний підхід до визначення ставки дисконту для оцінки інвестиційних проектів державно-приватних партнерств, що базується на соціальній та комерційній ставках дисконту, які корегуються у відповідності до обсягів капіталовкладення держави та інвестора та здійснено апробацію запропонованої формули на прикладі

будівництва та реконструкції автомобільних доріг [3, с. 153]. До транспортного інфраструктурного проекту на засадах державно-приватного партнерства відносяться рекомендації Бондар Н., які дають змогу комплексно врахувати низку чинників [4, с. 63], які впливають на здійсненість проекту як із точки зору наявності технічних можливостей, підтримки з боку суспільства, так й економічної доцільності та узгодження інтересів зацікавлених осіб: держави, приватних учасників, суспільства.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Високо оцінюючи науковий доробок указаних авторів, слід указати на те, що їх праці присвячені теоретичним підходам до використання концесійних механізмів державно-приватного партнерства, утім вони не містять критичної оцінки вітчизняного досвіду в автомобільній інфраструктурі.

**Мета статті** – розробка рекомендацій із активізації використання концесійних механізмів інвестування в автомобільну інфраструктуру України.

**Виклад основного матеріалу.** Закон України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг», який діє в редакції від 15.01.2009 р. № 891-VI, визначає особливості будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії [5]. Існує окремий Порядок, який визначає процедуру підготовки і проведення концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних (позаміських) доріг загального користування, що надаються у концесію, згідно з переліками, затверджуваними Кабінетом Міністрів України [6]. Завданням концесійного конкурсу є визначення юридичної особи, яка забезпечить створення найкращих умов під час будівництва та експлуатації автомобільної дороги.

Відповідно до підпункту 18 пункту 4 Положення про Державне агентство автомобільних доріг України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 року № 439, Укравтодор відповідно до покладених на

нього завдань забезпечує проведення концесійного конкурсу, укладення концесійного договору та виконання зобов'язань, що випливають з нього, щодо будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг [7].

Визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загальногo користування здійснюється на підставі державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг з урахуванням економічної доцільності надання їх у концесію та згідно з нормами і правилами проектування, будівництва та експлуатації автомобільних доріг [8].

Пропозиції щодо визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування подаються Укравтодору Верховною Радою Автономної Республіки Крим, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними, районними та Севастопольською міською радами, відповідними держадміністраціями.

До Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію, входять такі об'єкти автомобільної інфраструктури – автомобільна дорога Львів-Краковець протяжністю 84,4 км (Львівська область), Львів-Броди протяжністю 80,2 км (Львівська область) та автомагістраль I категорії Броди-Рівне протяжністю 94,8 км (Рівненська область). Концесієдавцем визначено Укравтодор. Однак, на сьогоднішній день проектна та конкурсна документація відносно цих об'єктів відсутня, що унеможливує розгляд конкурсних пропозицій щодо них конкурсною комісією.

Концесійний проект на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Краковець є пілотним концесійним проектом. Відповідно до Указу Президента України від 04 липня 1998 року № 739/98 «Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів-Краковець» [9] було проведено концесійний конкурс та 23 грудня 1999 року між Міністерством транспорту України, від імені та за дорученням якого діяла Українська державна корпорація по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг (концесієдавцем) та Консорціумом «Концесійні транспортні магістралі (Трансмагістраль)» (концесіонером) було укладено Концесійний договір на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів-Краковець. Додатково угодою від 24 червня 2003 року концесієдавцем за концесійним договором було визначено Державну службу автомобільних доріг, правонаступником якої є Державне агентство автомобільних доріг (Укравтодор).

26 грудня 2002 року між Державною службою автомобільних доріг України (Укравтодором) (концесієдавець) та Відкритим акціонерним товариством «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ» (концесіонер) було укладено концесійний договір на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Броди. У подальшому цей концесійний договір був розірваний.

13 жовтня 2010 року між концесієдавцем – Державною службою автомобільних доріг України (Укравтодор) та концесіонером – Консорціумом «Концесійні транспортні магістралі» укладено Угоду про розірвання Концесійного

договору на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів-Краковець від 23 грудня 1999 року, із змінами від 31 жовтня 2001 року та 24 червня 2003 року у зв'язку з невиконанням концесіонером протягом 11 років взятих на себе зобов'язань щодо залучення фінансування і початку будівництва об'єкту концесії. Оскільки концесійний договір було припинено, то будь-які активи, які були створені на його виконання, залишаються у власності держави (передані Консорціумом «Трансмагістраль» за Актом приймання-передачі об'єкта незавершеного будівництва – нової автомобільної дороги Львів-Краковець на баланс Служби автомобільних доріг у Львівській області).

27 жовтня 2010 року у зв'язку з розірванням Концесійного договору було укладено договір генерального підряду між Службою автомобільних доріг у Львівській області та ТОВ «Альтком» на будівництво нової автомобільної дороги Львів-Краковець. Однак, будівельні роботи на об'єкті не було розпочато внаслідок відсутності фінансування, а станом на сьогодні – договір втратив чинність.

Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 696 [10], передбачено продовження роботи із залучення інших додаткових джерел фінансування для будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства, зокрема розроблення конкурсної документації на найбільш капіталомісткі об'єкти (в тому числі Краковець-Львів-Броди-Рівне та інші). Передбачено продовження роботи із залучення інших додаткових джерел фінансування для будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства (концесії), зокрема розроблення конкурсної документації на найбільш капіталомісткі об'єкти (Краковець – Львів – Броди – Рівне, Щербаківка – Харків – Новомосковськ – Дніпропетровськ – Запоріжжя – Сімферополь, Ульяновка – Миколаїв – Херсон – Красноперекопськ – Сімферополь, перша черга великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва від автомобільної дороги Київ – Знам'янка до автомобільної дороги Київ – Чернігів – Нові Яриловичі з мостовим переходом через р. Дніпро, Одеса – Рені на ділянці Одеса – Монаші з мостовим переходом через Дністровський лиман), проведення концесійних конкурсів тощо.

Для практичної реалізації договорів розроблено механізм проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії [11]. Плата за експлуатаційну готовність автомобільної дороги складається із суми витрат на будівництво автомобільної дороги та її експлуатацію. Плата обчислюється за один місяць експлуатації автомобільної дороги від дати введення її в експлуатацію до закінчення строку дії концесійного договору. Витрати на будівництво автомобільної дороги включають вартість будівництва або реконструкції та (або) капітального ремонту автомобільної дороги відповідно до проектної документації, затвердженої в установленому законодавством порядку, та

положень концесійного договору. Витрати на експлуатацію автомобільної дороги складаються з вартості поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільної дороги відповідно до стандартів і норм утримання автомобільних доріг загального користування, що затверджені в установленому законодавством порядку, та положень концесійного договору.

**Висновки і пропозиції.** 1. Концесійні механізми інвестування в автомобільну інфраструктуру України засновані на фінансуванні дорожнього господарства за рахунок бюджетних коштів, інших джерел (залучених коштів міжнародних фінансових організацій, кредитів під державну гарантію та коштів інвесторів, залучення концесіонерів). Перевагами такого варіанта є формування стабільних джерел фінансування дорожнього господарства, запровадження механізму державно-приватного партнерства, залучення концесіонерів, покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг.

2. Надано критичну оцінку реалізації концесійних договорів на будівництво автомобільних доріг Львів-Краковець (укладений у 1999 р.), Львів-Броди (укладений у 2002 р.). У подальшому ці концесійні договори були розірвані через низьку якість їх підготовки, відсутність проектно-кошторисної документації, нечітке визначення обсягів фінансування із боку держави і приватних інвесторів, відсутність ідентифікації ризиків та їх розподілення.

3. Перспективи розвитку концесійних механізмів інвестування в автомобільну інфраструктуру України пов'язані з принциповою оцінкою конкурсних пропозицій на конкурентних засадах за чітко визначеними критеріями з метою забезпечення рівності потенційних приватних партнерів, а також прозорості та неупередженості проведення концесійного конкурсу.

Перспективами подальших досліджень є проведення swot-аналізу сутності концесійних договорів.

## Список літератури:

1. Озерчук О. В. Державно-приватне партнерство та активізація інвестиційної діяльності в Україні / О. В. Озерчук // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. – 2013. – № 2. – С. 306-315.
2. Крутилко О. І. Державно-приватне партнерство як форма прямого іноземного інвестування в інфраструктурний розвиток країн ЦСЄ / О. І. Крутилко // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – № 1. – С. 7-9.
3. Бурмака М. М. Визначення ставки дисконту оцінки інвестиційних проектів державно-приватних партнерств / М. М. Бурмака // Сталий розвиток економіки. – 2014. – № 3. – С. 150-155.
4. Бондар Н. М. Концептуальні засади обґрунтування рішень щодо реалізації транспортних інвестиційних проектів на принципах державно-приватного партнерства / Н. М. Бондар // Вісник Національного транспортного університету. – 2013. – № 28. – С. 58-70.
5. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 14.12.1999 № 1286-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>
6. Про затвердження Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.10.2000 № 1521 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1521-2000-%D0%BF>
7. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>
8. Порядок визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.07.2000 № 1064 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1064-2000-%D0%BF>
9. Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів-Краковець: Указ Президента України від 04 липня 1998 року № 739/98 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/739/98>
10. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 696 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>
11. Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 493 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/493-2013-%D0%BF>

**Слободянюк Н.А.**

Донецкий национальный университет экономики и торговли  
имени Михаила Туган-Барановского

## **КОНЦЕССИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В АВТОМОБИЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ УКРАИНЫ**

### **Аннотация**

Охарактеризованы концессионные механизмы инвестирования в автомобильную инфраструктуру Украины за счет бюджетных средств и других источников, проведена критическая оценка их правовых основ. Определены преимущества такого варианта финансирования дорожного хозяйства: формирование стабильных источников, введение механизма государственно-частного партнерства, привлечение концессионеров, улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог. Дана критическая оценка реализации концессионных договоров на строительство автомобильных дорог Львов-Краковец, Львов-Броды. Выявлены причины их расторжения: низкое качество подготовки договоров, отсутствие проектно-сметной документации, нечеткое определение объемов финансирования со стороны государства и частных инвесторов, отсутствие идентификации рисков и их распределения. Определены перспективы развития концессионных механизмов инвестирования в автомобильную инфраструктуру Украины, связанные с принципиальной оценкой конкурсных предложений на конкурентных принципах по четко определенным критериям с целью обеспечения равенства потенциальных частных партнеров, а также прозрачности и неубежденности проведения концессионного конкурса.

**Ключевые слова:** концессионные механизмы, инвестирование, автомобильная инфраструктура, конкурс.

**Pozdnyakov E.M.**

Donetsk National University of Economics and Trade  
named after Mikhail Tugan-Baranovskij

## **CONCESSION MECHANISM OF INVESTMENT IN THE AUTOMOBILE INFRASTRUCTURE OF UKRAINE**

### **Summary**

The concession arrangements of investment in the automobile infrastructure of Ukraine from the budget and other sources are characterized, a critical assessment of their legal basis is conducted. The advantages of this option financing of roads are determined: forming a stable source implementation of public-private partnerships to attract concessionaires, improving transport and operating state highways. The critical assessment of the implementation of the concession contracts for the construction of roads Lviv-Krakovets Lviv-Brody is given. The reasons of termination are determined: low quality of contracts, lack of design and estimate documentation, unclear definition in funding from the state and private investors, the lack of risk identification and their distribution. The prospects of concession mechanisms of investment in automobile infrastructure Ukraine are related: fundamental evaluation of the bids on a competitive basis on clearly defined criteria in order to ensure equality of potential private partners, as well as transparency and impartiality of the concession tender.

**Keywords:** concession arrangements, investment, automobile infrastructure competition.