

## **КОНЦЕСІЙНІ АСПЕКТИ БУДІВНИЦТВА Й РЕКОНСТРУКЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ**

У статті авторами опрацьовано концесійні аспекти будівництва й реконструкції автомобільних доріг України. Проаналізовано мережу автомобільних доріг загального користування та проведено її порівняння з міжнародними концесійними автомагістралями. Розглянуто ситуацію на концесійних об'єктах України, що склалася на сьогодні.

В статье авторами проведено исследование концессионных аспектов строительства и реконструкции автомобильных дорог Украины. Проанализирована сеть автомобильных дорог общего пользования и проведено ее сравнение с международными концессионными автомагистралями. Рассмотрена ситуация на концессионных объектах Украины, сложившаяся на сегодняшний день.

In this article the authors worked concession aspects of construction and reconstruction of roads in Ukraine. Analyzed the network of public roads and held its comparison with international concession highways. We consider the situation in the concession facilities in Ukraine, which happened today.

Ключові слова: концесія, автомобільні дороги, довгострокові інвестиції, концесійні об'єкти, перша концесійна дорога.

Розвиток і ефективність господарювання в Україні безпосередньо пов'язані зі становищем загальнодержавного інвестиційного потенціалу, який формується за рахунок різних фінансових джерел, у тому числі й іноземних інвестицій. В умовах гострої нестачі інвестиційних ресурсів особливо актуальним є пошук нових механізмів залучення інвестицій, а саме застосування такої привабливої для інвестора форми вкладення коштів, яка б гарантувала високі прибутки й одночасно забезпечувала приплив довгострокових інвестицій в національну економіку.

Публікацій, в яких розглядаються проблеми концесійної діяльності в Україні, є не так багато. Окрім того, значна частина з них стосується висвітлення юридичної сторони проблеми. Досліджено лише окремі аспекти автодорожніх концесій в Україні у роботах В.Г.Варнавського [2], Ю.С.Вдовенко [5], Є.М.Сича [5] та ін.

Концесія як форма залучення приватного, у тому числі іноземного, капіталу широко розповсюджена сьогодні у світі. В Україні, незважаючи на актуальність проблематики, концесії практично не затребувані практикою вітчизняних реформ. У сучасних умовах в Україні основною сферою застосування концесійного державно-приватного партнерства є транспорт, насамперед, сфера будівництва автомобільних доріг, що пов'язано із прийняттям у 1999-му Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [4]. Проте приклади автодорожніх концесій в Україні поодинокі та не досить вдалі.

Мета дослідження – розглянути основні концесійні аспекти будівництва й реконструкції автомобільних доріг України та проаналізувати їх стан на сьогодні.

Автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних

засобів, що має задовольняти потреби суспільства в автомобільних пасажирських і вантажних перевезеннях [5].

Єдину транспортну систему України складають автомобільні дороги загального користування, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, відомчі (технологічні) автомобільні дороги, автомобільні дороги на приватних територіях. Поліпшення транспортного сполучення та оптимізація мережі автомобільних доріг відповідно до вимог розвитку економіки держави вимагають будівництва нових автомобільних доріг та збереження від руйнування існуючих. Комплекс дорожньо-будівельних робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією та капітальним ремонтом автомобільної дороги, за визначенням Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" [4] і є будівництвом автомобільних доріг.

Актуальним питанням будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг є фінансування цих робіт. Законодавством передбачено різні шляхи фінансування будівництва автомобільних доріг:

1) з використанням бюджетних коштів – будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування;

2) за рахунок бюджетів міст та інших населених пунктів, а також інших джерел фінансування, визначених законодавством – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

3) за рахунок юридичних або фізичних осіб – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання відомчих (технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях;

4) а також будівництво доріг за кошти інвесторів [7].

В Україні мережа автомобільних доріг загального користування становить майже 170 тис. км. Географічне та геополітичне розташування України унікальне. Наша держава посідає за транзитним потенціалом одне з перших місць у Європі. Через країну здійснюються інтенсивні транспортно-економічні зв'язки держав Західної та Центральної Європи, Скандинавії з Росією та Азією.

Україна розташована у центрі Європи і її територією проходить сім міжнародних транспортних коридорів (Критські №№ 3, 5, 9, Європа – Азія, Гданськ – Одеса, Європа – Кавказ – Азія, ЧЕС). Важливу роль в економіці держави відіграє транзит, а наявність якісних автомобільних доріг, що відповідають європейським стандартам, є основною умовою збільшення транзитного руху.

В умовах дефіциту бюджетних коштів для розвитку автомобільних доріг в Україні та обмежених можливостей щодо залучення кредитів під державні гарантії, з одного боку, а також необхідністю швидкої модернізації і розбудови автомобільних доріг, з іншого боку, одним із шляхів фінансування дорожніх видатків є механізм концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг [1].

На сьогодні ситуація на концесійних об'єктах України є складною. Рішення щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії

приймає Кабінет Міністрів України на підставі техніко-економічного обґрунтування. Перший концесійний договір між Укравтодором та консорціумом «Концесійні транспортні магістралі» на будівництво автомобільної дороги Львів – Краковець підписано 23.12.1999. Його правовою основою був Указ Президента України від 04.07.1998 № 739 «Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів – Краковець». Крім автомобільної дороги Львів – Краковець, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 11.12.1999 №2293, до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію, входять: Західний кордон України (с.Косини) – м. Київ протяжністю 735 км (міжнародні транспортні коридори №№5, 3); автомагістраль I категорії від кордону з Російською Федерацією до автодороги Київ – Харків – Довжанський протяжністю 48,7 км; автомагістраль I категорії Львів – Броди протяжністю 80,2 км; автомагістраль I категорії Броди – Рівне протяжністю 94,8 км; велика кільцева автомобільна дорога навколо м. Київ протяжністю 213 км, Київська область; автомобільна дорога Одеса – Рені протяжністю 261 км, Одеська область. Укравтодором на кінець 2009 р. підписано два концесійні договори на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Львів – Краковець та Львів – Броди [8].

У жовтні 2012 року у готелі «Київ» відбулася зустріч неурядових організацій України, що зацікавлені в доброчесних державних закупівлях «Як розвивати громадський контроль за державними закупівлями України? В контексті змін у тендерному законодавстві України», де було розглянуто концесійні проекти в Україні. У своїй презентації «Концесійні дороги: перші кроки України та досвід Європи» С.Євтушенко, керівник InvestUkraine детально розглянув будівництво та експлуатацію автомобільних доріг на умовах концесії за останні більш як 10 років та прийшов до висновку, що жодний з концесійних проектів в Україні не був реалізованим (табл. 1) [9].

Таблиця 1

*Нереалізовані концесійні проекти в Україні [9]*

№	Проекти автодоріг	Концесіонер	Вартість, млрд. грн.	Фінансування	Чому не реалізовано
1	Львів-Краковець, 84 км	Консорціум «Трансмагістраль»	2,9	Держбюджет – 40% Концесіонер –60%	відсутня належна державна підтримка
2	Львів-Броди, 79 км	ВАТ «ВНК «Розточчя СТ»	2,7	Держбюджет – 21% Концесіонер – 79%	відсутня належна державна підтримка
3	Броди-Рівне, 95 км		3,6	Держбюджет – 15%	відсутній концесіонер
4	Одеса-Рені, 261 км		12,9	Держбюджет – 15%	відсутній концесіонер
5	Київ-Вінниця, 146 км		5,1	Держбюджет – 15%	відсутній концесіонер
6	Дніпропетровськ-Сімферополь, 475 км		21		відсутній концесіонер
7	Дніпропетровськ-Львів, 925 км		43		відсутній концесіонер

Станом на 02.11.2012, як повідомив голова Державного агентства з інвестицій та управління національними проектами України Владислав Каськів, перша концесійна Київська міська кільцева дорога вартістю 428 млн. євро буде побудована до 2018 р. Очікується, що реалізація проекту забезпечить скорочення трафіку через Київ на 20 тис. автомобілів на день, у тому числі 11 тис. вантажівок. Економія часу кожного водія складе мінімум 20 хвилин. При цьому проект дозволить створити 2,1 тис. нових робочих місць. Дорога зв'яже Столичне і Харківське шосе. Її протяжність – 18 км. Середня швидкість руху по цій дорозі складе 110 км / ч. Кількість смуг – по дві на основній ділянці і по три на мосту в кожную сторону. Прогноз інтенсивності руху – 20 тис. авто в день в 2017 р. і до 80 тис. авто – в 2050 г. Концесіонер планує витратити 125 млн. євро впродовж цього часу на утримання об'єкта. Орієнтовна вартість проїзду через концесійну ділянку буде коштувати 58 євроцентів для легкових автомобілів і від 1,66 євро до 3,55 євро для вантажних залежно від габариту [10].

Відзначимо, що першою концесійною дорогою в Україні мала стати магістраль Львів-Краковець протяжністю 84 км, будівництво якої передбачав указ президента №739 від 4 липня 1998 р.

Проведене дослідження дало змогу зробити висновок про те, що в Україні присвячено недостатню увагу концесійним проектам, зокрема, приклади автодорожніх концесій – поодинокі та не досить вдалі. Саме тому в наступних дослідженнях необхідно приділити увагу подальшому ґрунтовному вивченню механізму широкого запровадження концесійних форм і методів взаємодії у процес розвитку вітчизняних автодорожніх мереж.

#### **Список використаних джерел:**

1. Бабич Т. С. Досвід реалізації проектів будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії / Т. С. Бабич, В. Г. Прокопенко // Дорожня галузь України. – 2012. – №2. – С.23.
2. Варнавский В.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. М. ИМЭМО РАН, 2002. – 147 с.
3. Закон України "Про концесії" від 16 липня 1999 року N 997-XIV / Відомості Верховної Ради (ВВР), 1999. – №41. – ст.372
4. Закон України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" від 14 грудня 1999 року N 1286-XIV // Відомості Верховної Ради. – 2000. – №3. – С.21.
5. Закон України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV (Редакція станом на 12.01.2012)
6. Сич Є.М. Концесійна модернізація транспортної мережі "Євро регіону "Дніпро"/ Є.М.Сич, Ю.С.Вдовенко // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту Міністерства транспорту України: Серія "Економіка і управління". Вип. 4. – КУЕТТ, 2003. – С. 6-11.
7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.myland.org.ua/index.php?id=1141&lang=uk>
8. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.solum.com.ua/news/Kontsesij\\_na\\_budivnitstv](http://www.solum.com.ua/news/Kontsesij_na_budivnitstv)
9. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://investukraine.com/wpcontent/uploads/2012/11/concession\\_SY.df](http://investukraine.com/wpcontent/uploads/2012/11/concession_SY.df)
10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.u-e-p.eu/news/2012/november/ukrana->