

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.

Мета статті

Здійснити короткий аналіз формування інституту концесії в Україні. Проаналізувати світові досягнення в будівництві концесійних доріг. Розглянути можливі концесійні проекти в Україні, та зробити прогнози, щодо їх виконання.

Виклад основного матеріалу.

На сучасному етапі економічних перетворень підвищується актуальність розвитку концесійної діяльності в Україні, як одного з типів державно-приватного партнерства(ДПП). Запровадження інституту концесій є однією з найбільш вдалих спроб у майбутньому відновити та значною мірою поживити нормальний інвестиційний процес, що, природно, матиме позитивний вплив на економіку. Це, зокрема, допоможе залучити додаткові кошти у вигляді приватного капіталу на вирішення низки проблем державного значення.

Вперше інститут концесій на законодавчому рівні було закріплено в ст. 22 Закону України від 19 березня 1996 р. № 93/ 96-ВР "Про режим іноземного інвестування", відповідно до якої за допомогою концесій, зокрема, передбачалося надавати іноземним інвесторам права на розробку та освоєння відновлюваних та не відновлюваних природних ресурсів. У 1999 р. було прийнято спеціальну нормативну базу, присвячену правовому регулюванню відносин концесії: 16 липня - Закон України № 997-ХІУ "Про концесії" та 14 грудня - Закон України № 1286-ХІУ "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг", які істотно розширили сферу застосування цього інституту. На загальному рівні відносини концесії отримали законодавче закріплення і у гл. 40 ГК України. Також зараз відносини концесії регулюються численними постановами Кабінету Міністрів України, що були прийняті на виконання означених вище законів "Про концесії" та "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" [2,3,5].

З вище переліченої нормативної бази та її віку, можна сказати проте, що в Україні зроблено значний прогрес для підґрунтя застосування концесій для будівництва концесійних доріг. Але чому ж тоді в Україні відсутня практика застосування концесій? На це питання ми зможемо відповісти проаналізувавши світовий досвід, та оцінивши існуючі проекти в Україні які ніяк не можуть бути виконані.

Наразі у світі налічується 25 мільйонів кілометрів автомобільних доріг, у тому числі 240 тис. км магістральних, із яких 150 тис. км є платними для користувачів. Платний проїзд, як правило, запроваджується на швидкісних автомагістралях, мостах, і естакадах. У Європі протяжність автомагістралей становить більше 50 тис. км, з яких платні автомагістралі – 61 % від їх загальної протяжності. При цьому щороку протяжність платних автомагістралей збільшується.

Таблиця 1 - Порівняння частки концесійних автомобільних доріг в деяких країнах світу[6].

Країна	Загальна протяжність автомобільних доріг, км	Протяжність автомагістралей, км	у тому числі концесійні платні автомагістралі, км	Відсоток концесійних платних автомагістралей від їх загальної протяжності, %
Китай	1 890 000	42000	34000	81
Франція	960000	11000	8530	78
Великобританія	378000	8200	340	4
Іспанія	347000	8200	3250	40
Італія	320000	6700	5600	85
Австрія	140000	2200	2100	96
Греція	118000	890	467	53
Норвегія	90000	1200	550	46
Республіка Корея	77000	1910	1940	100
Швейцарія	72000	2190	1950	89
Португалія	62000	1200	900	75
Угорщина	69000	1200	1010	83
Хорватія	30000	1420	1290	91
Бельгія	16000	1800	280	16
Україна	169500	280	0	0

У європейських країнах платні магістралі становлять 0,5-3% від загальної протяжності автомобільних доріг у країні, зокрема у Хорватії – 3,3%, Сербії – 2,7%, Швейцарії – 2,7%, Італії – 1,8%, Португалії – 1,3%, Словаччині – 1,1%, Франції – 0,9%, Греції – 0,7%. Однак, якщо порівняти протяжність автомагістралей, збудованих на умовах концесії, із загальною протяжністю магістралей

у Європі, то близько 70% усіх таких доріг збудовані на умовах концесії і більшість із них експлуатуються у платному режимі.

За більш ніж 50 років існування найприбутковішими платні дороги стали в Італії, Іспанії, Норвегії та Франції. Також існують інші проекти концесійних доріг які є успішними, та такі які мають негативний досвід, розглянемо їх [7].

Загальна протяжність автомобільних доріг Великобританії складає 378 тис. км, у тому числі 8,2 тис. км – автомагістралі.

У Великобританії у сфері будівництва автомобільних доріг реалізуються наступні проекти ДПП платних доріг і тунелів: платний тунель через р. Темзу на півдні країни, платна автомагістраль М 6, автомагістралі М 25, М 40, А 1М.

Проект платної автомагістралі М 6. Проект будівництва та експлуатації платної автомагістралі М 6 є одним із найуспішніших у Великобританії. Щодо виручка від плати за проїзд автомагістраллю становить 200 тис. фунтів стерлінгів. Дорога пролягає на північ від Лондона і є північно-східним обходом м. Бірмінгем. Довжина платної ділянки М 06 – 43 км. Концесійний договір на будівництво та експлуатацію М 06 підписано в 1992 році з австралійською компанією «Маккорі». Початок будівництва – 2001 рік, відкриття руху – 2003 рік. Термін завершення концесії – 2054 рік.

Загальна вартість проекту становить 900 млн. фунтів стерлінгів, у тому числі будівництво – 485 млн. фунтів стерлінгів. Вартість проїзду всією автомагістраллю в одному напрямку в залежності від часу доби для легкових автомобілів становить 3,5 фунтів стерлінгів, для вантажних – 7 фунтів стерлінгів. Альтернативними безкоштовними автомобільними дорогами є існуючі дороги М 6 та А 5. Фактична інтенсивність руху платною ділянкою М 06 становить 40 тис. автомобілів на добу, з яких 92% легковий транспорт. Щорічно інтенсивність руху зростає на 5 %. На безплатній дорозі М 6 щодоби проїжджає 160 тис. автомобілів.

Проект ДПП з реконструкції і експлуатації кільцевої автомобільної дороги навколо Лондона М 25. Цей проект є одним із найбільш масштабних у Європі проектів ДПП. Він передбачає роботи з реконструкції окремих секцій дороги довжиною 67 км, будівництва тунелю під р. Темза та експлуатації кільцевої дороги М 25 загальною протяжністю 220 км. Загальна вартість проекту 9 млрд. євро, у тому числі будівництво – 6,2 млрд. євро. Договір укладено у 2008 році із консорціумом «Connex Plus», до складу якого входять 5 приватних компаній. Для фінансового закриття цього проекту у 2009 році залучено зовнішнє фінансування на суму 1,7 млрд. євро. Строк дії договору – 30 років. Інтенсивність руху на М 25 становить більше 200 тис. автомобілів на добу. Оплата здійснюється за доступність автодороги. Її отримує консорціум від Уряду протягом строку дії договору. Для користувачів, незалежно від виду транспортного засобу, автомобільна дорога безкоштовна [7].

Щодо досвіду ДПП при побудові та експлуатації доріг в країнах Південно-Східної Європи то яскравим прикладом є Угорщина, тому що вона має як позитивний досвід так і негативний.

Проект будівництва платної автомагістралі М 1/М 15. Концесійний договір на будівництво та експлуатацію платної ділянки автомагістралі М 01 (Будапешт – Західний кордон, Віденський напрям) протяжністю 42 км та ділянки швидкісної дороги М 15 протяжністю 15 км укладено у 1993 році відповідно до Угорського Закону «Про концесії» від 13.05.1991. Концесіонер – акціонерне товариство «Перша угорська автомагістральна концесійна компанія». Основними акціонерами концесійної компанії були угорські банки з іноземним (австрійським) капіталом. Ділянки автомагістралей М 1 і М 15 були збудовані у стислі строки – 1996 рік. Концесійна угода не передбачала для концесіонера обмежень щодо вартості будівництва та максимального розміру плати для користувачів. Тому вартість будівництва 1 км дороги сягнула більше 8 млн. доларів США. Враховуючи високі інвестиційні витрати та короткий термін концесії (15 років), концесіонером було встановлено рекордні для Європи тарифи за користування автомагістраллю: плата за проїзд 1 км становила: для легкових автомобілів – 0,15 доларів США; для вантажівок 0,45 – доларів США. У зв'язку з високою платою за користування значна частина автотранспорту потоку користувалася альтернативними дорогами, тим самим зменшуючи доходи концесійної компанії, яка для збільшення доходів вдавалася до чергового підвищення тарифів за проїзд. У перший рік платної експлуатації автомагістралі фактичний трафік складав лише 50 % від прогнозованого. Переговори між представниками Угорського уряду та концесійною компанією результатів не дали й у 2000 році остання збанкрутувала. Протягом процедури банкрутства збудовані ділянки автомагістралі (42 і 15 км) придбані державою і на цей час знаходяться в управлінні Державної акціонерної компанії з управління автомагістралями.

Проект будівництва платної автомагістралі М 05. Концесійний договір на будівництво та експлуатацію двох ділянок платної автомагістралі М 5 (Будапешт – Кішкунфеледьхаза, Белградський напрям) протяжністю 80 км та 33 км укладено у 1993 році відповідно до Угорського Закону «Про концесії» від 13.05.1991. Термін концесії 15 років. У 1995 році до договору внесено зміни, згідно з якими Угорський уряд погодився гарантувати концесіонеру мінімальний дохід проекту 14 %. Концесіонер – акціонерне товариство «Алфельд концесійна автомагістраль». Основними акціонерами концесійної компанії були французькі інвестори на чолі з фірмою Буїг Траво Пюблік (Франція). Ділянки автомагістралі (80 і 33 км) були збудовані у 1998 році. Прогнози стосовно рівня трафіку виявилися оптимістичними і тому встановлена плата за проїзд була надто високою. На альтернативних дорогах не було забезпечено належних умов руху транспорту, що призвело після запровадження платної експлуатації ділянок доріг до масових акцій громадського протесту. У результаті тривалого переговорного процесу в лютому 2004 року підписано меморандум про порозуміння між сторонами, який передбачав наступне: включення автомагістралі М 05 до загальнодержавної єдиної матричної системи; скасування плати за користування вказаними ділянками автомагістралі й застосування нової фінансової моделі, при якій держава сплачує концесіонеру «платежі за експлуатаційну готовність дороги»; включення до концесійного договору будівництва чергової ділянки автодороги протяжністю 35 км від м. Кішкунфеледьхаза до м. Сегед; придбання державою 38,9 % акцій концесіонера; передачу прав щодо формування тарифів і щодо збору плати за користування новою ділянкою автомагістралі 35 км державі; продовження терміну концесії до 27 років.

У вересні 2004 року Парламент Угорської Республіки затвердив новий формат концесійної угоди, яка крім вищенаведених новацій, містила положення щодо щорічного виділення з державного бюджету спеціальних асигнувань в обсязі 92,5 мільйонів євро на покриття витрат концесіонера – платежі за експлуатаційну готовність дороги. На цих умовах концесіонером у грудні 2004 року було залучено нове фінансування у розмірі 0,7 млрд. євро та завершено будівництво 35 км нової ділянки автомагістралі.

Проект будівництва платної автомагістралі М 06. Проект із проектування, фінансування, будівництва та експлуатації на умовах концесії ділянки автомобільної дороги М 6 в Угорщині було успішно завершено у грудні 2004 року. Довжина ділянки – 56 км. Загальна вартість проекту 400 млн. євро. Термін концесії – 20 років. Концесіонер, відповідно до укладеної угоди, повертає інвестиції за рахунок платежів за експлуатаційну готовність дороги, що сплачуються державою протягом терміну концесії. Механізм розрахунку таких платежів є універсальним, але може включати особливості залежно від конкретного проекту та його розрахункової окупності [7].

Проаналізувавши впровадження концесійних доріг інших країн їх переваги та недоліки спробуємо дати аналіз нереалізованих концесійних проектів в Україні, та зробимо прогнози що до їх майбутньої реалізації.

З невеликого, та нажаль, невдалого українського досвіду в транспортній галузі варто зазначити, що в сфері дорожнього будівництва було підписано два концесійних договори на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг Львів – Краковець та Львів – Броди.

Автомобільна дорога Львів – Краковець належить до МТК № 3 Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ, а автомобільна дорога Броди – Рівне співпадає з МТК № 5.

Напрямок дороги Львів – Краковець запроектовано в обхід населених пунктів та одночасним будівництвом північного обходу м. Львова. Нова автомобільна дорога сполучає Україну з Польщею через новий пункт пропуску через державний кордон “Краковець” з пропускною здатністю 5000 вантажних автомобілів на добу. Дорогу планується будувати в три черги:

I черга - автомобільна дорога Львів - Краковець:

Протяжність – 84,4 км

Вартість – 4300 млн. грн.

Проектна документація розроблена і схвалена Урядом у 2003 році

II черга - автомобільна дорога Львів-Броди:

Протяжність – 79 км

Вартість – 3900 млн.грн.

Ведеться розробка проектної документації

III черга - автомобільна дорога Броди – Рівне:

Довжина – 95 км

Вартість – 4800 млн. грн.

Розроблено попереднє ТЕО у 2003 році

Перевагами такого проекту є:

- економічні: іноземні інвестиції, економія на управління, податкові надходження;
- логістичні: транспортна розв'язка, рішення для транзитного транспорту, придорожня інфраструктура
- соціальні: зменшення аварійності на дорогах, нові робочі місця, економія часу [8].

Не дивлячись на вигідність даного проекту існує ряд проблемних питань саме які не уможливають його реалізацію а саме:

- відсутність досвіду реалізації подібних проектів;
- складнощі підготовки земельних ділянок;
- проблемність залучення фінансових ресурсів через відсутність гарантій доходу для концесіонерів;
- необхідність значної державної підтримки;
- недосконале законодавче регулювання [8].

Тому для того щоб все таки реалізовувати подібні проекти в Україні потрібно здійснити законодавчі зміни, мати державну підтримку та гарантії для інвесторів.

Висновки.

Аналіз світових досягнень реалізації проектів на умовах ДПП свідчить про те, що успіх залежить в першу чергу від підтримки держави у перші роки експлуатації автомобільних доріг. Для того, щоб уникнути небажаних наслідків договір повинен містити чіткі умови вартості та строків будівництва, щоб зменшити ймовірність виникнення ризику

В Україні на сьогоднішній день не має жодного проекту ДПП. Для того щоб зробити це можливим необхідно здійснити зміни на законодавчому рівні, мати державну підтримку та дати максимальні гарантії інвестору щодо окупності проекту та мінімальні проблеми пов'язані із соціальними чинниками. Для вирішення цих проблем державі необхідно розпочати з невеликих інвестиційних проектів які будуть мати максимальну вірогідність окупності, адже це є одним з основних показників для інвестора, також повинна бути здійснена вартісна оцінка можливих ризиків пов'язаних з проектом.

Отже від ретельної фінансової оцінки, професійної підготовки залежить успішність подальшої реалізації проекту.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Оцінювання економічної ефективності будівництва автомобільних доріг Залунін В.Ф., Щеглова О.Ю., Лажє М.В. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/ssip/2012_2/SSIP22_73.pdf
2. Закон України «Про концесії»: за станом на 10.11.2013. / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>
3. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»: за станом на 15 січня 2009 р. / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>.
4. Закон України «Про державно-приватне партнерство»: за станом на 01 липня 2010 р. / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
5. Старцев О.В. Підприємницьке право, навч. посібник, К., 2006. [Електронний ресурс] - режим доступу: <http://www.ebk.net.ua/Book/PP/08-4.htm>
6. Досвід реалізації проектів будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії /наук. - журн./ Дорожня галузь України-№2[Електронний ресурс] - режим доступу: <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/2012/2-2012.html?field=field4>
7. Кирилова Н.В. Міжнародні стратегії розвитку державно приватного партнерства в транспортній галузі. [Електронний ресурс] - режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/economy-113/world-economy-and-international-economic-relations-113/16850-113-0849>
8. Євтушенко С. Концесійні договори перші кроки України та досвід Європи.[Електронний ресурс] - режим доступу: http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/11/concession_SY.pdf

9. Schur M. The role of developing country firms in infrastructure / Schur Michael, Stephen von Claudy [Електроний ресурс]. – Grid Lines, May 2008 Режим доступу: <http://www.ppiaf.org/documents/gridlines/3global.pdf>.

REFERENCES

1. Evaluation of economic efficiency of building of highways Zalunin V.F., Shcheglova A.U., Lazhe MV [Electronic resource]. - Mode of access: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/ssip/2012_2/SSIP22_73.pdf
2. Law of Ukraine « On Concessions ": as of 11/10/2013 . / Parliament of Ukraine. [Electronic resource]. - Mode of access : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>
3. Law of Ukraine « On Concessions for Building and Operation of Motor Roads ": as of January 15, 2009 / Parliament of Ukraine. [Electronic resource]. - Mode of access : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>.
4. Law of Ukraine "On Public- Private Partnership" : as of July 1, 2010 / Parliament of Ukraine. [Electronic resource]. - Mode of access : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
5. AV Startsev Pipryemnytske right navch.posibnyk , K. , 2006. [Electronic resource] - Access mode : <http://www.ebk.net.ua/Book/PP/08-4.htm>
6. Experience of project construction and maintenance of roads in the concession / Science. - Zh. / Transport industry in Ukraine -№ 2 [electronic resource] - Access mode : <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/2012/2-2012.html>, field = field4
7. Kirillov , NV International strategies of public private partnerships in the transport sector. [Electronic resource] - Access:
8. Yevtushenko S. Concession agreements Ukraine first steps and experiences in Europe. [Electronic resource] - Access mode : http://investukraine.com/wp-content/uploads/2012/11/concession_SY.pdf
9. Schur M. The role of developing country firms in infrastructure / Schur Michael, Stephen von Claudy [Electron resource]. Grid Lines, May 2008 Access : <http://www.ppiaf.org/documents/gridlines/3global.pdf>.

РЕФЕРАТ

Маковська Ю.А. Концесійні договори, майбутнє для будівництва автомобільних доріг України. / Ю. А. Маковська. // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ, 2013 – Вип. 11.

В статті розкрито світовий досвід впровадження концесійних договорів, та зроблено аналіз можливих проектів в Україні.

Об'єкт дослідження – впровадження концесійних договорів.

Мета роботи – вплив впровадження концесійних договорів на будівництво автомобільних доріг.

Метод дослідження – аналіз світового та державного досвіду впровадження концесійних договорів.

Концесії є широко розповсюдженою формою партнерства державного та приватного секторів, яку в Україні ще тільки планується запровадити. Досвід концесій транспортної інфраструктури в Україні, включаючи дороги, все ще є дуже обмеженим. Але якщо говорити про європейські країни, такі як Голландія, Болгарія, Шотландія, Італія, Німеччина та ін., то проекти ДПП в них впроваджувались успішно.

Основними стримуючими факторами на шляху до розвитку ДПП європейці називають: недостатній розвиток законодавчої бази в цій сфері; політичне втручання; повільний процес стандартизації; недостатнє тренування персоналу державного сектору.

Основна мета використання приватних концесій на автомобільні дороги це залучення фінансування за рахунок приватного сектору та якнайменші державні інвестиції. Щоб привабити приватний капітал концесія має бути економічно життєздатною.

Результати статті можуть бути упровадженні в здійсненні проектів ДПП.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – змога впровадження концесійних договорів в Україні.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНЦЕСІЇ, КОНЦЕСІЙНІ ДОГОВОРИ, КОНЦЕСІЙНІ ДОРОГИ, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО.

ABSTRACT

Makovska Yu.A. Concession contracts for future construction of highways of Ukraine. Management of projects, system analysis and logistics. Kyiv. National Transport University. 2013. Vol. 11.

In the article the worldwide experience of implementation of concession contracts , and the analysis of possible projects in Ukraine .

The object of study , the implementation of concession agreements .

Purpose - The impact of the implementation of concession contracts for the construction of highways.

The method of study - an analysis of the state of the world and experience of implementation of concession agreements.

Concessions are a widespread form of public private sector , which in Ukraine is still to be introduced. Experience concessions transport infrastructure in Ukraine , including roads, is still very limited. But when it comes to European countries such as Holland, Bulgaria , Scotland, Italy , Germany and others. , The PPP projects they implemented successfully.

The main constraints on the way to the development of PPP Europeans called the insufficient development of the legislation in this area, political interference , a slow process of standardization , insufficient training of public sector staff .

The main purpose of the use of private concessions for roads is to attract funding from private sector and minimize public investment. To attract private capital concession must be economically viable.

The results of the article may be introducing in the implementation of PPP projects .

Expected assumptions about the object of study - the opportunity for implementation of concession contracts in Ukraine .

KEY WORDS: CONCESSION, THE CONCESSION AGREEMENT, THE CONCESSION ROADS, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS.

РЕФЕРАТ

Маковская Ю.А. Концессионные договоры, будущее для строительства автомобильных дорог Украины. / Ю. А. Маковская. // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К.: НТУ 2013 - Вып.11.

В статье раскрыто мировой опыт внедрения концессионных договоров , и сделан анализ возможных проектов в Украине .

Объект исследования - внедрения концессионных договоров.

Цель работы - влияние внедрения концессионных договоров на строительство автомобильных дорог.

Метод исследования - анализ мирового и государственного опыта внедрения концессионных договоров.

Концессии является широко распространенной формой партнерства государственного и частного секторов, которую в Украине еще только планируется ввести. Опыт концессий транспортной инфраструктуры в Украине, включая дороги, все еще очень ограничен. Но если говорить о европейских странах, такие как Голландия, Болгария, Шотландия, Италия, Германия и др., то проекты ГЧП в них внедрялись успешно.

Основными сдерживающими факторами на пути к развитию ГЧП европейцы называют: недостаточное развитие законодательной базы в этой сфере; политическое вмешательство; медленный процесс стандартизации, недостаточное обучение персонала государственного сектора.

Основная цель использования частных концессий на автомобильные дороги это привлечение финансирования за счет частного сектора и наименьшие государственные инвестиции. Чтобы привлечь частный капитал концессия должна быть экономически жизнеспособной.

Результаты статьи могут быть внедрены в осуществлении проектов ГЧП.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - возможность внедрения концессионных договоров в Украине.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНЦЕССИИ, КОНЦЕССИОННЫЕ ДОГОВОРА, КОНЦЕССИОННЫЕ ДОРОГИ, ГОСУДАРСТВЕННО - ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО.

АВТОРИ:

Маковська Юлія Антонівна, аспірант кафедри організації виробництва, Національний транспортний університет, e-mail: uliazabarilo@ukr.net, тел. +380969132050, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 206.

AUTHOR:

Makovska Julia Antonivna, Postgraduate Department of manufacture, the National Transport University, e-mail: _uliazabarilo@ukr.net, tel. +380969132050, Ukraine, Kyiv, str. Suvorov 1. к.206.

АВТОРЫ:

Маковская Юлия Антоновна, аспирант кафедры организации производства, Национальный транспортный университет, e-mail: _uliazabarilo@ukr.net, тел. +380969132050, Украина, г. Киев, ул. Суворова 1. к. 206.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Савенко В.Я. доктор технічних наук, професор, Національний університет, професор кафедри будівництва автомобільних доріг, Київ, Україна.

Новікова А.М. доктор економічних наук, професор, заступник директора ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

REVIEWER:

Savenko V.Ya. Ph.D., Engineering (Dr.), associate professor, National University, professor, department construction of highways , Kyiv, Ukraine.

Novikova A.M. , Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, department of organizations, deputy of director of ДП of "StatmotortransportSEIproect" Kyiv, Ukraine.

УДК 338:625.7/.8

UDC 338:625.7/.8

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОВГОСТРОКОВИХ КОНТРАКТІВ НА ОСНОВІ КІНЦЕВИХ ПОКАЗНИКІВ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Канін О.П., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Харченко А.М. кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

THEORETICAL ASPECTS OF PERFORMANCE-BASED LONG-TERM CONTRACTS

Sokolova N.M., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Kanin A.P, Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Kharchenko A.N, Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДОЛГОСРОЧНЫХ КОНТРАКТОВ НА ОСНОВЕ КОНЕЧНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Соколова Н.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Канин А.П., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Харченко А.Н. кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Теорія контрактів відносно молодий розділ економіки, що виник в останні 20-30 років. Поняття «контракт» займає центральне місце в інституціональній економічній теорії. За допомогою контракту здійснюється передача прав власності на блага.

Контракт у юридичному сенсі - це угода, договір, що встановлює цивільні права та обов'язки сторін і обумовлюються строки дії угоди. Під контрактом розуміються також цивільні правовідносини, що випливають з договору, і документ, в якому викладено зміст контракту в письмовій формі. Контракти в економічній теорії розглядаються не тільки як чисто ринкові договори,