

ПРАКТИКА РЕАЛІЗАЦІЇ АВТОДОРОЖНИХ КОНЦЕСІЙ У ЄВРОПІ

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

PRACTICE OF ROAD CONCESSIONS IN EUROPE

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

ПРАКТИКА РЕАЛИЗАЦИИ АВТОДОРОЖНЫХ КОНЦЕССИЙ В ЕВРОПЕ

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

Постановка проблеми. Будівництво і експлуатаційне утримання автомобільних доріг на концесійній основі є важливим стратегічним напрямом інвестиційної політики у транспортному будівництві згідно з програмою розвитку мережі автомобільних доріг, що має забезпечити широке залучення капітальних вкладень вітчизняних та закордонних інвесторів у розвиток дорожньої інфраструктури. Головною метою будівництва концесійних автомобільних доріг України є розвиток якісних транспортних послуг для споживачів, а також скорочення усіх видів витрат і одночасне отримання стабільних прибутків, які стануть міцним підґрунтям для організації фінансів дорожнього господарства. В Україні спостерігається дефіцит фінансових ресурсів на будівництво і експлуатаційне утримання автомобільних доріг, що зумовлює потребу в залученні інвестицій. Саме тому актуальним є вивчення світового досвіду впровадження та експлуатації автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії. Протягом останніх шестидесяти років у світі набувають поширення саме автодорожні концесії, будівництво і експлуатація платних автомобільних доріг і дорожніх об'єктів (мостів, шляхопроводів), які приносять прибутки державі та інвестору, а споживачам гарантують отримання значних економічних вигод. Якщо простежити їх появу в тій чи іншій країні, то можна відзначити кілька спільних передумов. По-перше, створення концесійних доріг відповідає певному рівню автомобілізації всієї країни або регіону; по-друге, умови руху на якомусь найбільш завантаженому напрямку не відповідають технічним можливостям сучасних автомобілів і побажанням водіїв щодо швидкості, комфорту, безпеки та економічності руху дорогами; по-третє, задовольнити ці вимоги держава не може через нагальну потребу вирішувати інші соціально значущі проблеми. Більш глибокий аналіз експлуатації автомобільних доріг показує, що безплатних доріг взагалі не буває. Спочатку потрібні інвестиції для будівництва дороги, потім — для її експлуатаційного утримання, ремонту, а згодом — реконструкції. Усе це потребує коштів, які беруться з державного та місцевих бюджетів. Таким чином за дороги фактично платять усі члени суспільства, які сплачують податки і збори до бюджетів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням державно-приватного партнерства присвячені наукові роботи Базилюк А.В. [1], Варнавського В.Г. [2], Винницького Б., Лендьела М., Онищука Б., Сегварі П. [3], Грищенко С. [4], Делмона Д. [5], Павлюка А.П., Ляпіна Д.В. [6], Павлюка К. В. [7], Підгайця С. [8], Сімсона О. [9], Мельника М.І. [10], Шохіна А. Н. [11] та інших науковців. Дороги експлуатують на платній основі не тільки для розвитку дорожньої мережі і підтримання її на високому рівні, особливо на маршрутах, де встановлено транзитний рух, а для контролю за безпекою руху та попередження дорожньо-транспортних пригод, з метою обмеження доступу в певні міські та рекреаційні зони і підвищення економічної ефективності перевезень. Найбільшої популярності дороги, побудовані на умовах концесії, набули у Європі, де створено Європейську асоціацію концесіонерів платних автомобільних доріг (ASECAP), яка включає понад 168 концесійних компаній, які утримують 44,96 тисяч кілометрів платних доріг. Тому у статті аналіз концесійних автомобільних доріг Європи проведено згідно до даних ASECAP [12].

Мета статті. Метою статті є дослідження практики будівництва, утримання і експлуатації автомобільних доріг країн Європи, побудованих на концесійній основі, а також формування рекомендацій щодо розвитку дорожньої інфраструктури України, посилаючись на закордонний досвід із врахуванням національних особливостей.

Основний матеріал дослідження. Не тільки розвинені країни інтенсивно впроваджують приватно-державне партнерство у свою економіку, а й країни пострадянського простору (Білорусь, Росія). Проаналізувавши кількість подібних угод країни, їх можна розподілити на три рівні впровадження і розвитку державно-приватного партнерства. На першому рівні розвитку державно-приватного партнерства перебуває незначна кількість країн – Великобританія, Ірландія, Австралія, які мають досвід реалізації таких проектів в усіх поширених напрямках партнерства – освіті, на транспорті, у комунальному господарстві, обороні. До другого рівня належать країни, які мають досвід державно-приватного партнерства і поширюють його у нові галузі економіки – це США, Нідерланди, Італія, Греція, Португалія, Іспанія, Франція, Японія, Німеччина, Канада. Третій рівень – найнижчий, держави починають впроваджувати партнерство або мають незначну кількість таких угод. До цього рівня належать Україна, Росія, Білорусь, Латвія, Словаччина, Китай, Індія, Польща, Угорщина та інші. Розвиток платних автомобільних доріг у Європі в період з 1997 по 2012 рік показав, що темп приросту платних автомобільних доріг становить 155 % відносно базового періоду (рис. 1). Особливий розвиток будівництва автомобільних доріг на концесійній основі у Європі спостерігається протягом останніх років.

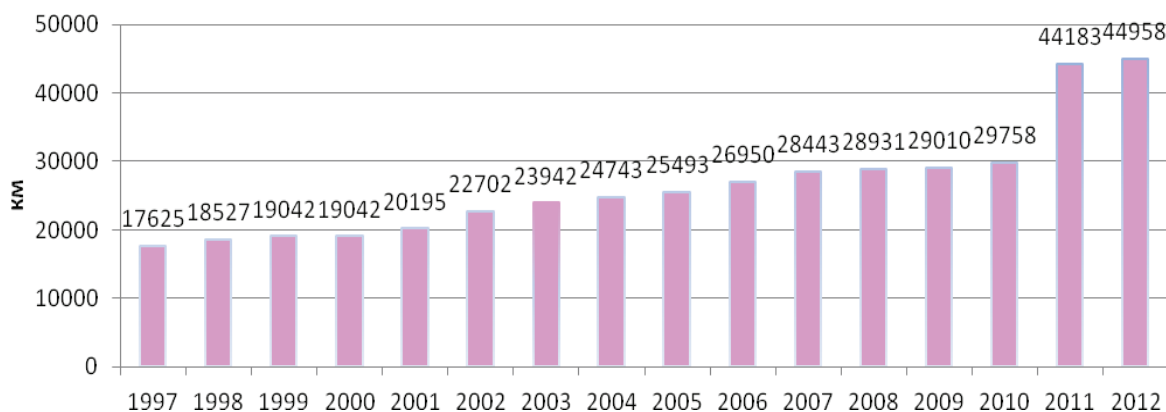


Рисунок 1 – Розвиток платних автомобільних доріг Європи за 1997–2012 рр.

Мережі платних автомобільних доріг у європейських країнах суттєво відрізняються за протяжністю (рис. 2). Лідерами серед автодорожніх концесій у 2012 році були Німеччина, Франція, Італія, Іспанія, Португалія та Австрія.

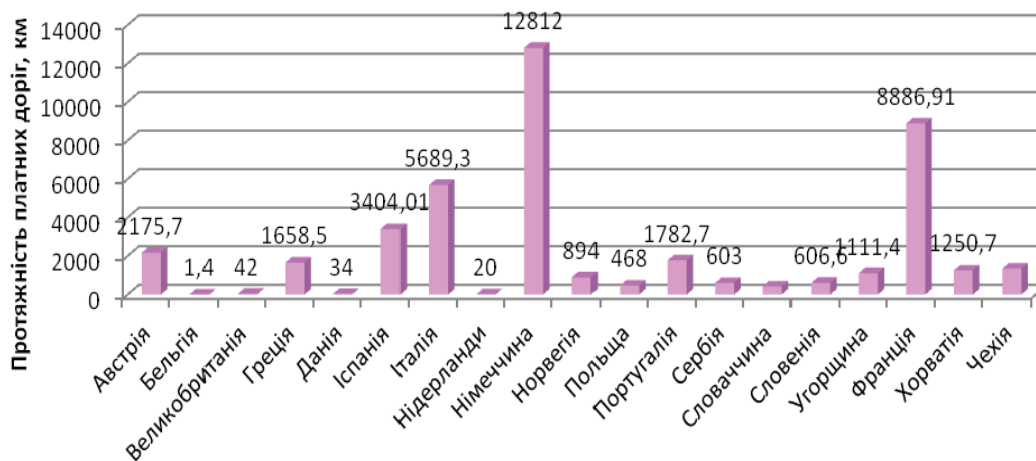


Рисунок 2 – Протяжність мережі платних автомобільних доріг країн Європи

З огляду на те, що платні автомобільні дороги будуються і експлуатуються концесіонерами, то доцільно проаналізувати кількість таких компаній у Європі (рис. 3). У Норвегії будує і експлуатує автомобільні дороги 43 концесіонери, у Іспанії – 34, у Франції – 20, в Італії – 23. У зв'язку з невеликою протяжністю платних доріг у інших європейських країнах кількість концесіонерів коливається від 1 до 5. Слід зауважити, що в Норвегії 894 км платних автомобільних доріг обслуговують 43 концесіонери, при цьому у Сербії один концесіонер обслуговує близько 603 км

дороги. Кожна країна повинна визначати кількість концесіонерів, які будуть експлуатувати дорогу залежно від національних особливостей. Крім того кількість концесіонерів, що експлуатують платну автомобільну дорогу, показує рівень монополізації цієї сфери послуг і можливості впливу на розмір тарифів.

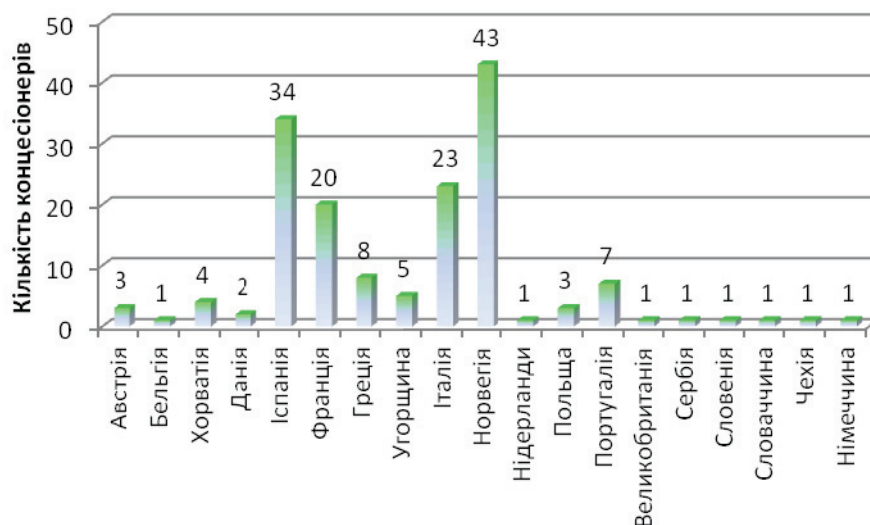


Рисунок 3 – Кількість концесіонерів, що будують і експлуатують платні автомобільні дороги у країнах Європи

У табл. 1 наведено кількість кілометрів автомобільної дороги, яка припадає на одного концесіонера. Найбільшу протяжність платних доріг експлуатують концесіонери в Німеччині, Чехії, Австрії, Словенії. У європейських країнах, де найбільша протяжність платних доріг, на одного концесіонера припадає близько 200 – 300 км дороги.

Таблиця 1 – Протяжність платних автомобільних доріг країн Європи

Країна	Протяжність платних доріг, км	Протяжність дороги, що обслуговує один концесіонер, км
Австрія	2175,7	725,23
Бельгія	1,4	1,4
Хорватія	1250,7	312,68
Данія	34	17
Іспанія	3404,01	100,12
Франція	8886,91	444,35
Греція	1658,5	207,31
Угорщина	1111,4	222,28
Італія	5689,3	247,36
Норвегія	894	20,79
Нідерланди	20	20
Польща	468	156
Португалія	1782,7	254,67
Великобританія	42	42
Сербія	603	603
Словенія	606,6	606,6
Словаччина	418,1	418,1
Чехія	1348,5	1348,5
Німеччина	12812	12812

Оскільки саме попит на послуги платного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, є визначальним у ефективності їх експлуатації, то варто проаналізувати інтенсивність руху платними дорогами Європи (рис. 4).

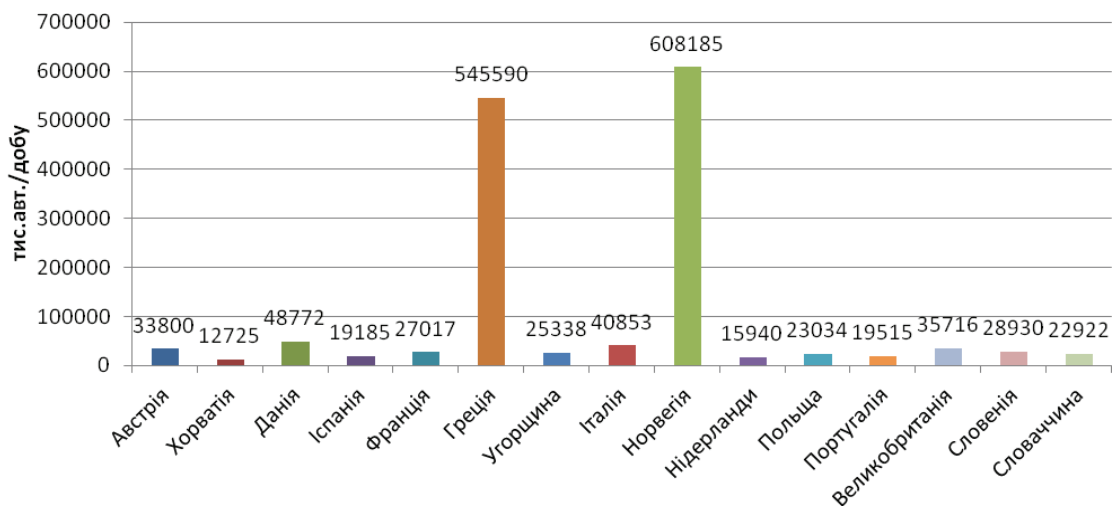


Рисунок 4 – Інтенсивність руху платними дорогами Європи тис.авт. за добу

Найвища інтенсивність руху спостерігається: у Норвегії – 608185 авт./добу, в Греції – 545590 авт./добу, у Данії – 48772 авт./добу, в Італії – 40853 авт./добу, у Великобританії – 35716 авт./добу, у Австрії – 33800 авт./добу. Популярність платних доріг у цих країнах обумовлена досконалою системою оплати за проїзд. Наприклад, у Австрії, де мережа платних доріг досить щільна, споживач послуг може придбати проїзний квиток у вигляді наклейки на лобове скло АТЗ на різний термін. Нижча інтенсивність руху платними дорогами в Франції – 27017 авт./добу, в Угорщині – 25338 авт./добу, в Іспанії – 19185 авт./добу, у Португалії – 19515 авт./добу, у Польщі – 23034 авт./добу. У цих країнах діє переважно по кілометрова система оплати за проїзд, хоча в Угорщині можна придбати річний абонемент на проїзд усіма платними дорогами. Найнижча інтенсивність руху у Хорватії – 12725 авт./добу. Виходячи з того, що інтенсивність руху дорогою визначає термін її окупності, то науково доведено, що вона не повинна бути нижчою 14 тис. авт./добу.

Аналіз структури інтенсивності транспортного потоку дозволяє визначити перспективи його збільшення рис. 5. У всіх країнах Європи найвища інтенсивність руху легковими автомобілями: у Данії – 44380 авт./добу, у Великобританії – 32615 авт./добу, в Італії – 31551 авт./добу, в Австрії – 29800 авт./добу.

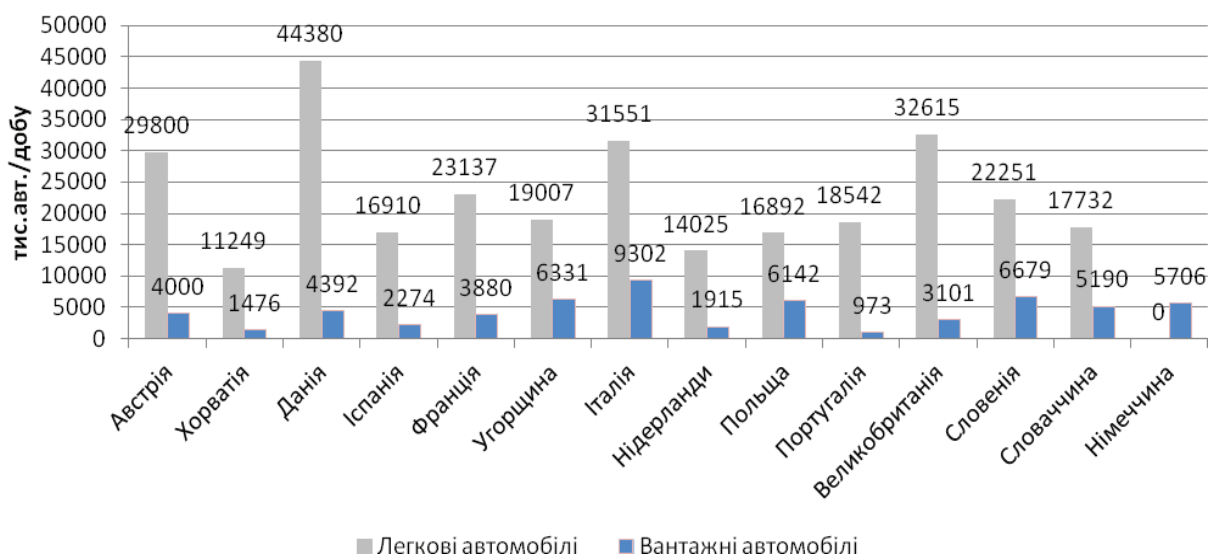


Рисунок 5 – Інтенсивність руху вантажними і легковими автомобілями за добу

Особливої уваги заслуговує структура дуже високої інтенсивності руху автомобільного транспорту платними дорогами Норвегії і Греції, де інтенсивність руху легковими автомобілями становить 96 і 92 % відповідно. Це зумовлено, в першу чергу, високим рівнем автомобілізації і розумною тарифною політикою. У інших країнах Європи частка інтенсивності руху легковими автомобілями теж дуже висока – від 70 до 85 % транспортного потоку платними дорогами.

Проїзд платними дорогами повинен бути комфортним для споживача послуги, тому концесіонер зобов'язаний постійно модернізувати об'єкт концесії та придорожню інфраструктуру (табл. 2). Аналіз статистичної інформації щодо забезпеченості придорожньої інфраструктури європейських країн показав, що один сервісний центр розташований у середньому через кожні 14 км, АЗС – через кожні 20 км, заклади харчування – через 30 км, а готелі – через 15 – 20 км. Проте будівництво готелів поблизу платної автомагістралі не є популярним.

Таблиця 2 – Структура придорожньої інфраструктури платних автомобільних доріг Європи

№ п/п	Країна	Сервісні центри	АЗС	Заклади харчування	Готелі
1	Австрія	285	90	60	20
2	Бельгія	0	0	0	0
3	Хорватія	123	76	18	8
4	Данія	0	0	0	0
5	Іспанія	152	110	108	8
6	Франція	624	365	352	23
7	Греція	96	32	26	1
8	Угорщина	143	69	40	15
9	Італія	425	426	175	14
10	Норвегія	0	0	0	0
11	Нідерланди	1	0	0	0
12	Польща	34	14	9	4
13	Португалія	38	72	72	7
14	Великобританія	1	1	1	1
15	Сербія	177	109	20	60
16	Словенія	60	46	35	0
17	Словаччина	42	20	26	2
18	Чехія	250	250	-	13

За рахунок будівництва платних автомобільних доріг на умовах концесії та їх експлуатації на платній основі концесіонер повертає свої інвестиції і отримує прибуток. Держава також отримує доходи до бюджету у вигляді концесійних платежів, а споживачі – якісні, безпечні і доступні послуги. При цьому процес реалізації концесій у Франції обслуговує 17360 працівників. Дані про чистий дохід від концесійної діяльності із перерахунком на одну добу наведено в табл. 3. Чистий дохід від експлуатації платних автомобільних доріг вищий у тих країнах Європи, де спостерігається висока інтенсивність руху і більша протяжність платних доріг.

Слід зауважити, що в Європі впроваджено різні методи оплати за проїзд: пункти пропуску, які обслуговує персонал – 15163 об'єктів; системи відеоспостереження – платні відеобілеті – 24088358 об'єктів. Це варто врахувати у процесі впровадження платних доріг, адже виключення людського фактора скорочує час обслуговування клієнта і попереджує спекуляції з боку операторів пунктів пропуску. Певний досвід будівництва і експлуатації платних автомобільних доріг має Японія, Китай, Австралія, Туреччина, Корея, Канада, Аргентина, США, ПАР та інші. Враховуючи відмінності у економічному розвитку кожна країна формує свої особливості створення концесійних об'єктів. У цілому частка платних доріг у загальній світовій мережі автомобільних доріг становить близько 1,5 %.

Таблиця 3 – Чистий дохід від експлуатації платних автомобільних доріг у країнах Європи

№ п/п	Країна	Чистий дохід отриманий від експлуатації платних автомобільних доріг станом на 01.01.2012 р., млн.євро	Чистий дохід на добу від експлуатації платних автомобільних доріг, млн.євро
1	Франція	8442,6	0,95
2	Італія	4971	0,87
3	Німеччина	4498	0,35
4	Іспанія	1808	0,53
5	Австрія	1561	0,72
6	Португалія	693,43	0,39
7	Норвегія	605,7	0,68
8	Данія	472	13,88
9	Чехія	325	0,24
10	Словенія	298,34	0,49
11	Хорватія	272,34	0,22
12	Словаччина	199,88	0,48
13	Угорщина	167,9	0,15
14	Польща	148,25	0,32
15	Сербія	137,9	0,23
16	Греція	530	0,32
17	Великобританія	64,4	1,53
18	Нідерланди	28,49	1,42

Висновки і пропозиції, перспективи подальших розробок. Вивчення закордонного досвіду будівництва та експлуатації платних доріг дає змогу зробити висновок, що досить важливо розглядати їх через призму таких головних аспектів, як фінансовий, інженерно-технічний, транспортний. Фінансовий аспект є одним з найважливіших і привабливішим, а водночас і самим складним. Адже продавець хоче продати найдорожче, а покупець купити найдешевше. Фінансовий аспект платних доріг – це також форма відшкодування витрат на будівництво і утримання автомобільної дороги, які мають покриватись за рахунок економії від проїзду саме платною дорогою та за комфорт. Уведення плати на дорогах не може вирішити проблему поповнення бюджету, водночас є інструментом створення та підтримання якісної дорожньої мережі автомобільних доріг на належному рівні. З позицій інженерно-технічного забезпечення платні дороги, як правило, досконаліші, облаштовані інфраструктурою протягом усієї протяжності, безпечніші, скорочують шлях і час проїзду, економлять паливо і витрати на ремонт транспортного засобу, знижують собівартість перевезення, зменшують рівень забруднення атмосфери. З позицій організації транспортного руху платні дороги сприяють перерозподілу потоків транспортних засобів, регулюючи таким чином інтенсивність на автомобільних дорогах. Це сприяє розвитку мережі доріг і підвищення її ефективності. Світовий досвід доводить, що перерозподіл між платною і альтернативною дорогами встановлюється, як правило, на рівні 60:40. Основними споживачами послуг проїзду платними дорогами є здебільшого легкові автотранспортні засоби. Перспективами подальших розробок може бути розроблення методичних рекомендацій щодо будівництва та експлуатаційного утримання автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії, які врахують національні особливості.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Базиліук А.В, Жулин О.В. Впровадження та розвиток автодорожніх концесій в Україні: монографія / А.В. Базиліук, 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. Винницький Б., Лендзел М., Онищук Б., Сегварі П. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. / Винницький Б., Лендзел М., Онищук Б., Сегварі П. – К.: «К.І.С.», 2008. – 146 с.
4. 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.
5. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти / Д. Делмон // The World Bank, PPIAF, 2010. – 250 с.
6. Павлюк А.П. Державно-приватне партнерство як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні / А.П. Павлюк, Д.В.Ляпін // Стратегічні пріоритети : [науково-аналітичний щоквартальний збірник Національного інституту стратегічних досліджень]. – № 3 (24). – Київ, 2012. – С.38 – 45.
7. Павлюк К. В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К. В. Павлюк, С. М. Павлюк // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010. – Вип. 17. – С. 10 – 19.
8. Підгаєць С. Європейський досвід застосування моделей державно-приватного партнерства / С. Підгаєць // Журнал Європейської Економіки. – 2011. – № 3. – С. 291 – 305.
9. Сімсон О. Державно-приватне партнерство в інноваційній сфері / О. Сімсон // Вісник Академії правових наук України. – 2011. – № 4. – С. 222 – 230.
10. Мельник М.І. Інституційно-організаційні аспекти державно-приватного партнерства в Україні на основі концесії / М.І. Мельник // Вісник Університету банківської справи Національного банку України. – 2010. – № 1. – С. 42-46.
11. Шохін А. Н. Взаємодія бізнесу і влади в Європейському Союзі / Шохін А. Н., Корольов Е. А. – К.: Видавництво КП ВСЕ, 2008. – 160 с.
12. ASECAP position paper on the proposal amending directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures. – Режим доступу: <http://www.asecap.org/english/pubinf-contributions-en.html>. – Заголовок з екрана.

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. 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)
4. Gryshenko C. Preparation and implementation of public-private partnership: a practical guide for local authorities and business. Kyiv: IE A. Moskalenko, 2011. 140 p. (Ukr)
5. Delmon D. Public-private partnership in infrastructure. Practical guide for public authorities. The World Bank: PPIAF. 2010. 250 p. (Ukr)
6. Pawluk A. P. Public-private partnerships as a mechanism to stimulate investment in Ukraine. Strategic Priorities: [research and analytical quarterly review of the National Institute for Strategic Studies]. Kyiv. 2012. No. 3 (24). P. 38 – 45. (Ukr)
7. Pawluk KV nature and role of public-private partnerships in social and economic development of the state. Proceedings KNTU. Economics. 2010. No. 17. P. 10 – 19. (Ukr)
8. Pidhayets P. European experience with models of public-private partnership. Journal of the European economy. 2011. No. 3. P. 291 – 305. (Ukr)
9. Simson A. Public-private partnerships in innovation. Bulletin of the Academy of Sciences of Ukraine. 2011. No. 4. P. 222 – 230. (Ukr)
10. Melnik M.I. Institutional and organizational aspects of public-private partnership in Ukraine on the basis of concession. University's Bulletin of Banking of the National Bank of Ukraine. 2010. No. 1. P. 42 – 46. (Ukr)
11. Shokhin A.N. The interaction of business and government of the European Union. Kyiv: ME EVERYTHING. 2008. 160 p. (Ukr)
12. ASECAP position paper on the proposal amending directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures. Mode of access: <http://www.asecap.org/english/pubinf-contributions-en.html>. – Title of the screen.

РЕФЕРАТ

Жулин О.В. Практика реалізації автодорожніх концесій у Європі. / О.В. Жулин // Вісник Національного транспортного університету. — К. : НТУ, 2013. — Вип. 28.

У статті досліджено досвід країн Європи щодо впровадження і розвитку автодорожніх концесій та сформовано рекомендації для їх реалізації у дорожньому господарстві України.

Об'єкт дослідження – платні автомобільні дороги Європи, побудовані на умовах концесії.

Мета роботи – дослідження практики будівництва, утримання і експлуатації автомобільних доріг країн Європи, побудованих на концесійній основі, а також формування рекомендацій щодо розвитку дорожньої інфраструктури України посилаючись на закордонний досвід із врахуванням національних особливостей.

Метод дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

Результати та їх новизна – у статті досліджено і проаналізовано платні автомобільні дороги країн Європи, що побудовані на умовах концесії, а саме: динаміку розвитку платних автомобільних доріг Європи за 1997 –2012 рр.; протяжність концесійних доріг у різних країнах Європи; кількість концесіонерів, що будують, утримують і експлуатують платні автомобільні дороги у різних країнах Європи та протяжність платних доріг, що припадають на одного концесіонера; інтенсивність руху платними дорогами Європи тис.авт. за добу, враховуючи рух вантажними і легковими автомобілями; структуру придорожньої інфраструктури платних автомобільних доріг; чистий дохід від експлуатації платних автомобільних доріг у країнах Європи.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту дослідження – дефіцит фінансових ресурсів на будівництво і експлуатаційне утримання автомобільних доріг зумовлює потребу в залученні бізнесу в дорожнє господарство України. Тому вивчення світового досвіду будівництва та експлуатації автомобільних доріг, побудованих на умовах концесії, допоможе ефективно їх впроваджувати і розвивати в Україні. У розвинених країнах автодорожні концесії приносять соціально-економічні вигоди не тільки державі та інвестору, а й споживачам послуг.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНЦЕСІЯ, АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА, КОНЦЕСІОНЕР, ІНТЕНСИВНІСТЬ РУХУ, ІНФРАСТРУКТУРА.

ABSTRACT

Zhulyn O.V. Practice of road concessions in Europe. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

The paper investigates the experience of European countries of implementation and evolution concessions roads and development of recommendations for their realization in Ukrainian road branch.

Object of study – European toll roads built under the terms of the concession.

Purpose of the study – to study the practice of construction, maintenance and operation of roads in Europe, built on a concession basis, and the development of recommendations for the development of road infrastructure in Ukraine with reference to overseas experience, taking into account national circumstances.

Method of the study – methods of economic, systematic and comparative analysis.

Results and innovation of the study – in paper investigates and analyzes the toll roads in Europe built on concession namely: the dynamics of the toll roads in Europe for years 1997 -2012; length of the concession roads across Europe, number of concessionaires that build, hold and operate toll roads across Europe and length of toll roads per one concessionaire; traffic toll roads in Europe thousand per day whereas the movement of trucks and cars; structure roadside infrastructure toll roads; net profit from the operation of toll roads in Europe.

Forecast assumptions about the object of study – lack of financial resources for the construction and operational maintenance of roads leads to the need to engage business in the road sector in Ukraine. Therefore the study of international experience building and maintenance of roads constructed under the terms of the concession will help them effectively implement and develop in Ukraine. In developed countries road concessions bring socio-economic benefits not only the state and investors but also for consumers.

KEY WORDS: CONCESSION, ROADS, CONCESSIONER, TRAFFIC, INFRASTRUCTURE.

РЕФЕРАТ

Жулын О.В. Практика реализации автодорожных концессий в Европе. / О.В. Жулын // Вестник Национального транспортного университета. — К. : НТУ, 2013. — Вып. 28.

В статье исследованы опыт стран Европы по внедрению и развитию автодорожных концессий и сформированы рекомендации для их реализации в дорожном хозяйстве Украины.

Объект исследования – платные автомобильные дороги Европы, построенные на условиях концессии.

Цель работы – исследование практики строительства, содержания и эксплуатации автомобильных дорог стран Европы, построенных на концессионной основе, а также формирование рекомендаций по развитию дорожной инфраструктуры Украины, ссылаясь на зарубежный опыт с учетом национальных особенностей.

Метод исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

Результаты и их новизна – в статье исследованы и проанализированы платные автомобильные дороги стран Европы, которые построены на условиях концессии, а именно: динамику развития платных автомобильных дорог Европы за 1997 -2012 гг.; протяженность концессионных дорог в разных странах Европы; количество концессионеров, которые строят, удерживают и эксплуатируют платные автомобильные дороги в разных странах Европы и протяженность платных дорог, приходящихся на одного концессионера; интенсивность движения по платным дорогам Европы тыс. авт. за сутки, учитывая движение грузовыми и легковыми автомобилями; структуру придорожной инфраструктуры платных автомобильных дорог; чистый доход от эксплуатации платных автомобильных дорог в странах Европы.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – дефицит финансовых ресурсов на строительство и эксплуатационное содержание автомобильных дорог обуславливает потребность в привлечении бизнеса в дорожное хозяйство Украины. Поэтому изучение мирового опыта строительства и эксплуатации автомобильных дорог, построенных на условиях концессии, поможет эффективно их внедрять и развивать в Украине. В развитых странах автодорожные концессии приносят социально - экономические выгоды не только государству и инвестору, но и потребителям услуг.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНЦЕССИЯ, АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, КОНЦЕССИОНЕР, ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, ИНФРАСТРУКТУРА.

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.