

*П. Захарченко, А. Гавриш, А. Сосновский,
Л. Липкова, Д. Захарченко*

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ОПЫТА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ПРОЕКТАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ И СЛОВАКИИ

В статье исследуются проблемы внедрения механизмов государственно-частного партнерства в проекты строительства автодорог. Рассмотрено современное состояние реализации проектов строительства и реконструкции автомагистралей в Украине и Словакии.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, транспортная инфраструктура, автомобильные дороги, концессия.*

Введение. В странах ЕС доля проектов, финансируемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), превышает 25%. Украина с каждым годом все глубже интегрируется в мировое содружество, поэтому овладение передовым опытом управления формированием, рациональным вложением и использованием капитала становится чрезвычайно актуальным. Особенно это касается проектов наиболее важных для экономики развивающихся стран, связанных с реализацией социальных программ, развитием инфраструктуры, ускорением интеграционных процессов. Учитывая, что Украина получила возможность проводить финальную часть чемпионата Европы 2012 г. по футболу, особое значение приобретают вопросы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры. Принятая Государственная целевая программа подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 г. по футболу [1] предусматривает следующую структуру финансирования проектов транспортно-дорожного комплекса: средства государственного бюджета – 17,2%, средства местных бюджетов – 10,1%, собственные средства предприятий – 18,1%, другие источники (инвестиции, кредитные средства и др.) – 54,6% при общей стоимости проектов 74,4 млрд грн. Таким образом, изначально предусматривается, что при ограниченных бюджетных ассигнованиях и собственных средствах предприятий основной упор делается на привлечение инвестиционных ресурсов. Общеизвестно, что в таких условиях наиболее приемлемым решением является реализация проектов с помощью механизмов государственно-частного партнерства. В этом случае ресурсы партнеров объединяются с соответствующим разделением рисков, ответственности и вознаграждений (возмещений) между ними для создания новых или модернизации действующих объектов с их последующей эксплуатацией для получения прибыли.

Целью статьи является анализ состояния транспортной инфраструктуры Украины и ознакомление с положительным опытом реализации проектов государственно-частного партнерства, строительства и эксплуатации автодорог в Словакии.

Изложение основного материала. Чрезвычайно важным базовым показателем устойчивого развития государства является наличие и опережающее развитие транспортной инфраструктуры [2]. В условиях мировой глобализации транспортный комплекс является значимым индикатором экономического развития Украины. Объем сектора транспорта и связи в национальном ВВП составляет 12,1%, в стоимости основных производственных фондов – 14,8% общего производственного потенциала.

Основным законодательным актом, регулирующим правовые отношения в сфере строительства, ремонта, содержания автомобильных дорог, является Закон Украины «Об автомобильных дорогах» от 8 сентября 2005 года № 2862-IV. В соответствии с ним автомобильные дороги Украины делятся на:

- автомобильные дороги общего пользования;
- улицы и дороги городов и других населенных пунктов;
- ведомственные технологические автодороги;
- автодороги на частных территориях.

Государственное управление автомобильными дорогами общего пользования осуществляет Государственная служба автомобильных дорог Украины (Укравтодор).

Автомобильные дороги общего пользования являются составляющей единой транспортной системы Украины для удовлетворения нужд общества в автомобильных пассажирских и грузовых перевозках. Они делятся на автодороги государственного и местного значения.

Сеть автомобильных дорог общего пользования имеет протяженность 168,8 тыс. км, на дороги государственного значения приходится 20,1 тыс. км (12% от общей протяженности сети дорог) и по ним осуществляется до 80% грузового оборота.

В свою очередь, автомобильные дороги государственного значения делятся на:

– международные – совпадают с международными транспортными коридорами и включены в Европейскую сеть основных, промежуточных, соединительных автодорог и ответвлений, имеют соответствующую международную индексацию и обеспечивают международные автомобильные перевозки;

– национальные – совпадают с национальными транспортными коридорами и не входят в систему международных автомобильных дорог и автодороги, соединяющие столицу Украины – город Киев с административными центрами Автономной Республики Крым, областей, городом Севастополем, а также соединяющие крупные промышленные и культурные центры страны с международными автодорогами;

– региональные – соединяют между собой две или более областей, основные международные автомобильные пункты пропуска на государственной границе, международные морские порты и аэропорты, главные объекты национального культурного наследия, курортные зоны с международными и национальными автодорогами. На рис. 1 представлена схема разделения автодорог по назначению.

На автодорогах насчитывается 16,1 тыс. мостов и путепроводов общей протяженностью 374,6 км. Свыше 50% мостов морально и физически устарели и не отвечают требованиям современных нормативов.

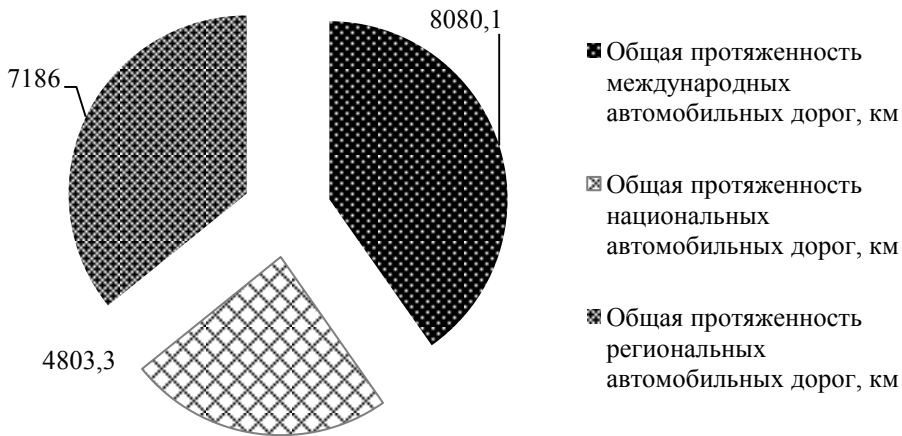


Рис. 1. Схема разделения автодорог по назначению

Необходимо отметить, что наиболее проблемными в вопросе эффективного обеспечения перевозок автомобильными дорогами страны являются участки дорог, относящиеся к международным транспортным коридорам. С одной стороны, финансово-экономические возможности государства и регионов недостаточны для их реконструкции, а с другой — откладывание решения этих задач оказывает негативное воздействие на экономику страны и вступает в противоречие с международными тенденциями и перспективами развития транспортной сети.

Подготовка автодорог к проведению в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 г. по футболу, безопасность дорожного движения и обеспечение сохранности существующей транспортной сети — главные приоритеты Укравтодора на 2011 г. В соответствии с решением Исполкома УЕФА о распределении матчей в городах (Украины и Польши), в которых пройдет финал Евро-2012, в нашей стране турнир будут принимать города: Киев, Донецк, Львов и Харьков. Объектами строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог общего пользования, включенных в программу подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 г. по футболу, определены дороги:

- М02 Копти — Глухов — Бачевск в пределах Черниговской области;
- М03 Киев — Харьков — Довжанский в пределах Киевской, Полтавской, Харьковской и Донецкой областей;
- М04 Знаменка — Луганск — Изварино;
- М05 Киев — Одесса в пределах Киевской, Черкасской и Одесской областей;
- М06 Киев — Чоп на участке Ровно — Житомир;
- М07 Киев — Ковель — Ягодин;
- М11 Львов — Шегини;
- Н22 Устилуг — Луцк — Ровно;
- Р54 Мукачево — Берегово — КПП Лужанка;
- Большая Окружная дорога вокруг Киева;

- Т14-16 Львов – Пустомыты – Меденичи;
- об'їздная дорога вокруг Донецка (третья и четвертая очередь);
- Т05-07 Донецк – Харцизск – Амвросиевка – КПП Успенка;
- Жулянский путепровод;
- об'їздная дорога вокруг Харькова.

Строительство автомобильных дорог государственного значения планируется выполнять в основном за счет кредитов и долгосрочных финансовых инвестиций, возвращение которых предусматривается из специального фонда государственного бюджета.

Для сохранения от разрушения сети автомобильных дорог и обеспечения их эффективного функционирования предусматривается выполнить комплекс мероприятий по их ремонту и эксплуатационному содержанию.

На рис. 2 и 3 представлены показатели, характеризующие объемы повреждений дорожного полотна и ремонта автодорог в минувшем десятилетии.

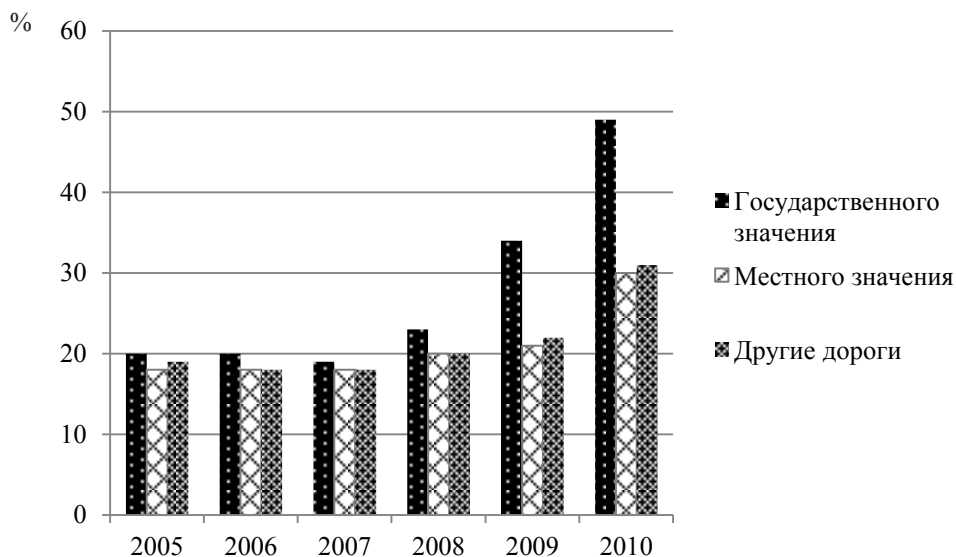


Рис. 2. Объем повреждений и деформаций дорожного полотна за 2005–2010 гг., % от общей протяженности

В законе о ГЧП предусмотрено, что государственно-частное партнерство может использоваться для реализации проектов в сфере строительства и эксплуатации автомобильных дорог и объектов дорожной инфраструктуры [3]. Учитывая то, что государственный бюджет 2011 г. не обеспечивает полного покрытия затрат на реализацию вышеуказанных проектов, органам исполнительной власти необходимо активизировать работу по заключению договоров концессии, аренды, лизинга, управления государственным имуществом.

В этой связи интересен опыт Словакии по реализации инфраструктурных проектов в сфере строительства автомобильных дорог. Правительством Словацкой Республики разработаны несколько пакетов тендерной документации по строительству и эксплуатации трех разных участков автодорог D1 и R1.

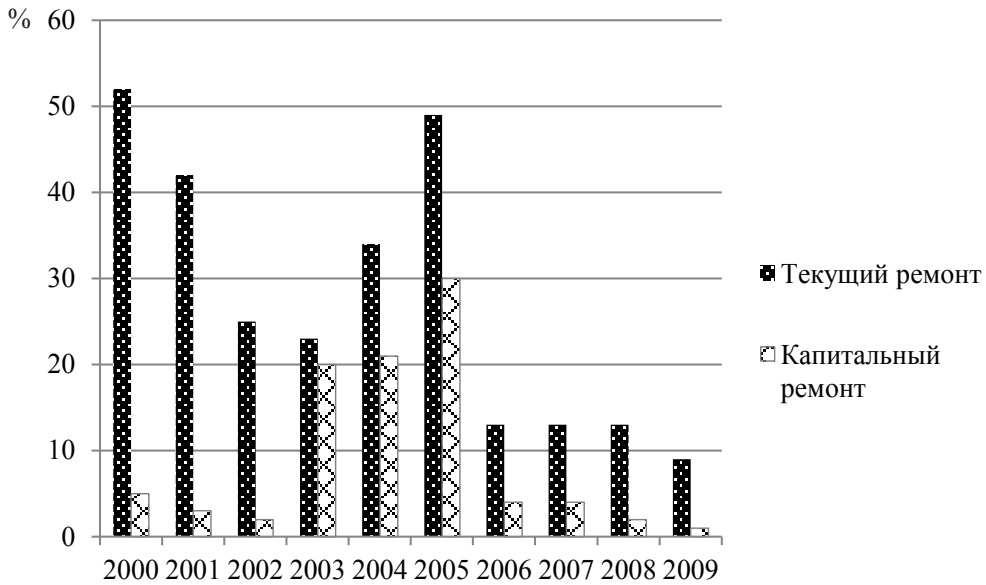


Рис. 3. Объем ремонта дорог в 2000–2009 гг., % от нормативного значения

Первый пакет включает требования к строительству участков автодорог D1: Dubna Skala – Turany, Turany – Hubova, Hubova – Ivachnova, Janovce – Jablonov и Frícovce – Svinia общей протяженностью 74,84 км. Концессионное соглашение включает в себя: проектирование, строительство, финансирование и техническое обслуживание автомагистрали D1 в течение 30 лет. Контракт был заключен в апреле 2009 г.

Второй пакет ГЧП касается отдельных участков автодороги R1: Nitra – Tekovske Nemce и северной части объездной дороги вокруг Banska Bystrica. Победил в конкурсной борьбе консорциум компаний Vinci Concessions и ABN Amro Highway, который в течение 30 лет будет осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание этой автомагистрали. Этот проект можно рассматривать как пилотный словацкий проект ГЧП в отрасли транспортной инфраструктуры. Первые два участка (Nitra – Selenec и Selenec – Beladice) должны быть открыты в первом полугодии 2011 г., третий участок (Beladice – Tekovske Nemce) – в первом полугодии 2012 г., четвертый (северная объездная дорога вокруг Banska Bystrica) – в 2013 г.

Третий пакет тендерной документации касается части автомагистрали D1 между городами Zilina и Martin. Концессионное предложение включает в себя проектирование, строительство, финансирование, эксплуатацию и техническое обслуживание четырех участков автомагистрали D1 Hricovske Podhradie – Lietavska Lucka, Lietavska Lucka – Visnove, Lietavska Lucka – Zilina и Visnove – Dubna Skala протяженностью около 29 км. Между Visnove и Dubna Skala должен быть построен самый длинный автодорожный туннель в Словакии протяженностью 7,5 км. Предлагается, что продолжительность периода концессии превысит 30 лет.

Важной составляющей частью проектов ГЧП в развитии инфраструктуры автомобильных дорог в Словакии, несомненно, является внедрение в январе 2010 г. системы взимания платы за проезд. Международные автомагистрали и дороги I класса оснащены устройствами управления электронной системой взимания платы за проезд и связаны между собой с помощью самых современных спутниковых технологий.

Кроме строительства, эксплуатации и технического обслуживания автомагистралей, чрезвычайно популярным становится использование механизма ГЧП для ремонта и содержания дорог II и III классов. В Пряшевском крае эти проекты реализуются с 2005 г., и на сегодня выполнены работы по обновлению дорожного покрытия на дорогах II и III классов протяженностью около 210 км, что составляет почти 9% их общей протяженности.

Выводы. Несколько тормозит реализацию проектов ГЧП в Словакии недостаточный объем информации или ее недоступность для потенциальных участников проектов. Поэтому и Министерство транспорта, и органы интеллектуальной собственности должны более ответственно готовить тендерную документацию.

Необходимо упомянуть, что средства, привлекаемые в проекты ГЧП, не засчитываются в государственный долг. Поэтому эксперты МВФ и экономические аналитики должны следить за прозрачностью процедур и своевременным возвратом кредитных средств.

Список использованной литературы

1. Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Згуровський М.З. Аналіз сталого розвитку – глобальний і регіональний контексти: У24 / міжнародна рада з науки (ICSU) та ін. / М.З. Згуровський. – К.: НТУУ «КПІ» 2009. – Ч.2. Україна в індикаторах сталого розвитку. Аналіз – 2009. – 200 с.

3. Захарченко П.В. Проекти в галузі інфраструктури: партнерство державного та приватного секторів: підручник / П.В. Захарченко, А.О. Сошовський, О.М. Гавриш, С.А. Ушацький. – КНУБА. – К.: СПД Павленко, 2009. – 256 с.

4. Ассоциация поддержки проектов ГЧП Словакии <http://www.asociaciappp.sk/>

У статті досліджуються проблеми впровадження механізмів державно-приватного партнерства в проекти будівництва автодоріг. Розглянуто сучасний стан реалізації проектів будівництва та реконструкції автомагістралей в Україні та Словаччині.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, автомобільні дороги, концесія.

The article deals with problems for implementing private-public partnership mechanisms into automobile road construction projects. Current state of project execution for highway construction and reconstruction in Ukraine and Slovakia is viewed.

Key words: private-public partnership, transport infrastructure, automobile roads, concession.

Надійшло 12.01.2011.