

УДК 330.131.5

Трач Р.В., аспірант

Київський національний університет будівництва і архітектури

РОЗВИТОК МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНИХ ПАРТНЕРСТВ В ДОРОЖНЬОМУ БУДІВНИЦТВІ

У публікації розглядається фінансова модель потенційно можливого інвестиційного проекту будівництва автодороги на основі механізмів ДПП, з використанням досвіду Німеччини.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, модель А, модель V, інвестиційні джерела.

Трач Р.В.

РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В публикации рассматривается финансовая модель потенциально возможного инвестиционного проекта строительства автодороги на основе механизмов ГЧП, с использованием опыта Германии.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, модель А, модель V, инвестиционные источники.

Trach R.

DEVELOPMENT MECHANISM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN ROAD CONSTRUCTION

There is considering of potential financial model of the project based on the construction roads in publication. Experience was used of Germany.

Keywords: cars, road, development, relationships, public investments

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Мережа автомобільних доріг є основною складовою інфраструктури кожної держави. Проте сучасна національна дорожня інфраструктура, по-перше, не відповідає потребам економіки, основні фонди галузі значно застарілі, а по-друге, спостерігається неефективне використання потужностей і ресурсів, низький рівень менеджменту та корупція.

Враховуючи обмеженість бюджетних видатків на дорожнє господарство, обумовлену недостатнім рівнем їх забезпеченості цільовими джерелами бюджетних доходів, у найближчі роки на перший план виступає задача ефективного використання фінансових ресурсів з метою збереження існуючої мережі доріг.

Що ж стосується будівництва та реконструкції дорожньої мережі, то найбільш перспективним напрямком у даній сфері повинно стати державно-приватне партнерство.

Основною перевагою ДПП у порівнянні з іншими видами договірних відносин між органами влади та приватним сектором є оптимальний розподіл повноважень щодо контролю над спільною діяльністю по наданню послуг населенню, в результаті якої буде досягнутий бажаний результат для обох сторін. Це досягається шляхом договірного узгодження ролей, ризиків і винагород та отримання стимулів для якісного надання послуг і, одночасно, використання гнучких підходів для досягнення бажаних результатів.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Проблематика впровадження механізму державно-приватних партнерств досліджувалась в працях українських та зарубіжних вчених. Серед наукових робіт присвячених даній проблематиці хотілось би виділити роботи наступних вітчизняних

дослідників: Біли С.О., Варналія З.С., Данилишина Б. М., Долішного М. І., Макогона Ю. В., Мокія А.І., Олійника Я. Б., Пахомова Ю.М. Серед закордонних економістів, які досліджували проблеми державно-приватного партнерства слід зазначити праці Е.Аткінсона, Е.Лемана, Д.Мулкаї, Р. Лоусона, Д.Прайса, Д.Поллока, М.Портера, Д.Стігліца, Л.Стіенса, Д.Харріса та ін.

Цілі статті.

1. Аналіз інвестиційних джерел при реалізації проектів ДПП.
2. Побудова фінансової моделі ДПП в дорожньому будівництві з використанням досвіду Німеччини.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. В якості проекту для апробації розглянемо потенційно можливий інвестиційний проект з будівництва та подальшої експлуатації на платній основі автомагістралі I категорії «Львів-Броди».

Проект пропонується до реалізації за двома моделями, які є аналогічними моделям А (табл.1) та V (табл.2), що реалізуються при будівництві та експлуатації автобанів у Німеччині.

Таблиця 1

Розрахунок реалізації проекту будівництва автомагістралі за моделлю А, млн. грн.

Модель	А-Модель	
Тривалість, років	20	30
	Витрати/Доходи	
Базові витрати		
Вартість будівництва	11 058	9 553
Поточні витрати	1 028	2 045
Витрати на технічне обслуговування	2 418	5 608
Управлінські витрати	623	737
Базові витрати всього	15 127	17 943
Витрати на фінансування	4 043	9 023
Базові витрати та витрати на фінансування всього	19 169	26 966
Дивіденди від власного капіталу		
Податки		
База для обкладання платою за проїзд (в млрд. км)	3 052	5 447
Відшкосування за проїзд	6 775	12 432
Фінансування на ранній стадії реалізації проекту	5 529	4 777
Відшкосування всього	12 304	17 209
Покриття базових витрат та витрат на фінансування	Ні	Ні
Досягнення цільового результату	Ні	Ні
Дохід на власний капітал, за рік	-	-
Бюджетне навантаження	-	-

Таблиця 2

Розрахунок реалізації проекту будівництва автомагістралі за моделлю V, млн.грн.

Модель	V-Модель	
Тривалість, років	20	30
	Витрати/Доходи	
Базові витрати		
Вартість будівництва	10 867	10 867
Поточні витрати	405	709
Витрати на технічне обслуговування	2 093	4 456
Управлінські витрати	528	994
Базові витрати всього	13 893	17 026
Витрати на фінансування	4 366	6 998
Базові витрати та витрати на фінансування всього	18 259	24 023
Дивіденди від власного капіталу	1 517	2 910
Податки	3 137	4 248
Вартість проекту всього	22 912	31 182
Відшкодування з бюджету	17 479	25 748
Фінансування на ранній стадії реалізації проекту	5 434	5 434
Відшкодування всього	22 912	31 182
Покриття базових витрат та витрат на фінансування	Так	Так
Досягнення цільового результату	Так	Так
Дохід на власний капітал, за рік	10,00%	10,00%
Бюджетне навантаження	25 128	34 463

Тривалість реалізації проектів, що розглядаються 20 та 30 років.

При реалізації А-моделі приватний інвестор проводить за власні кошти реконструкцію окремої частини автомобільної дороги, яку він отримає у концесію терміном на 30 років. Повернення коштів відбувається за рахунок платежів, що збираються з вантажних автомобілів за користування цим автобаном. Крім того, існує можливість отримати часткове державне фінансування (до 50%).

V-модель є відносно новою моделлю і використовується при реалізації проектів в сфері реконструкції доріг. Приватний партнер за цієї моделлю бере на себе зобов'язання з будівництва та експлуатації дороги в належному стані. Винагородою виступає плата за розпорядження, що залежить від того, наскільки якісно виконуються зобов'язання за контрактом, наскільки дорога знаходиться в гарному стані та є безпечною. Аналіз основних характеристик А та V-моделей наведено в табл.3

Таблиця 3

Аналіз основних характеристик А та V-моделей

	А-модель	V-модель
Предмет договору	Розширення існуючої автодороги (або будівництво нової), проектування, експлуатація, технічне обслуговування та часткове фінансування	Проектування, будівництво, експлуатація, технічне обслуговування та часткове фінансування
Винагорода	Договір концесії з справлянням плати за проїзд вантажних автомобілів (повністю або частково, залежно від контракту)	Будівельний контракт з винагородою без урахування трафіку
Ризик недостатнього трафіку	Ризики недостатнього трафіку несе концесіонер	Ризики недостатнього трафіку несе підрядник
Тривалість	30 років	20-30 років

Основною відмінністю даних моделей є різний підхід до винагороди, яку отримує підрядник. У випадку реалізації моделі А винагорода напряму залежить від кількості

автомобілів, які будуть користуватись дорогою. В моделі V, розмір винагороди залежить від того, як підрядник виконує свої зобов'язання та наскільки дорога знаходиться в гарному стані та є безпечною для використання.

Як видно, з табл. 1 використання моделі А чистому вигляді, при будівництві автомагістралі є недоцільним, оскільки забудовник не досягає економічного ефекту. На нашу думку, в сучасних умовах, більш доцільним є справляння плати за користування автомагістраллю з усіх видів транспорту в незалежності від кілометражу пробігу по даній дорозі. Дисконтовані тарифи наведено в табл. 4.

Таблиця 4

Дисконтовані тарифи на користування автомагістраллю, 344нст/автомобіль

Категорія автомобіля	Рік			
	2015	2025	2035	2045
Легковий автомобіль (вага < 3,5т)	38,40	43,52	55,68	62,88
Вантажний автомобіль (вага ≥ 3,5 т < 12 т)	148,16	167,68	214,56	242,72
Вантажний автомобіль (вага ≥ 12 т)	215,36	243,68	311,84	352,96

Основу аналізу становить фінансова модель проекту, яку пропонується будувати на основі наступних передумов.

1. Як показник інфляції використовуються значення індексу споживчих цін, встановлених рішенням про укладення концесійної угоди.

2. Обсяг капітальних вкладень відповідає рішенням про укладення концесійної угоди, з розбивкою по роках.

3. Витрати на капітальний ремонт, ремонт та утримання автомобільної дороги розраховані відповідно до СОУ 42.1-37641918-050:2012 «Порядок визначення вартості капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення)» та СОУ 42.1-37641918-085:2012 «Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, мостів та інших транспортних споруд».

4. Дані по доходах від збору плати отримані на основі проведеного аналізу закордонного досвіду (в частині плати за проїзд) та від Держагентства автодоріг (Укравтодор) в робочому порядку (в частині потенційного завантаження автодороги) і можуть уточнюватися в ході розробки робочої документації по проекту.

5. Дані по витратах на систему справляння плати і на управління проектом розраховуються як фіксована частка від вартості проекту (визначена експертним шляхом).

6. Прийняті наступні податкові допущення:

–ставка ПДВ для всіх видів діяльності становить 20%, при цьому надання послуг з права проїзду по платних ділянках автомобільних доріг не є об'єктом оподаткування;

–ставка податку на прибуток підприємств становить 18%;

7. Відносно процентних ставок робляться такі припущення:

–вартість позикового фінансування для держави (вона ж є ставкою бюджетного дисконтування) дорівнює ставці за довгостроковими (10 років) державними облігаціями у 2013 році і становить 7,5% ;

–вартість позикового фінансування для приватної сторони у разі залучення позабюджетного фінансування та концесії визначається відповідно до рішення про укладення концесійної угоди.

8. При розрахунку бюджетних грошових потоків робляться допущення, що заробітна плата, від якої обчислюється єдиний соціальний внесок за ставкою 36,76 % складає в середньому 10% від витрат на будівництво автомобільної дороги; 40% від витрат на утримання дороги, 10% від витрат на капітальний ремонт і ремонт дороги, 6,5% від інших витрат (частки визначені на основі даних Держагентства автодоріг).

Зазначений розрахунок є досить укрупненим, і його використання на практиці не рекомендується. Разом з тим, для цілей дослідження можливе застосування даних припущень.

9. Розрахунок економічних грошових потоків (монетизація зовнішніх ефектів від реалізації проекту) ґрунтується на припущенні, що максимальна виручка від збору плати за проїзд досягається при тарифі, що становить близько 80% від економії витрат користувачів (економія часу, пального) при користуванні послугою проїзду по автомобільній дорозі. На основі даного допущення можливо оцінити в грошовому вираженні економічний ефект реалізації проекту для цілей цього дослідження.

Значна частина інфраструктурних проектів ДПП є досить капіталомісткими і їх фінансування у світовій практиці здійснюється за рахунок різних джерел. Розподіл фінансових зобов'язань між сторонами встановлюється при укладанні угоди, виходячи із специфіки конкретного проекту. Джерелами фінансування виступають кошти бюджету відповідного рівня, кошти приватних інвесторів, позикове фінансування (у т. ч. під гарантії держави), а також різні комбінації вказаних джерел. Ключове значення при цьому має вибір схеми фінансування, що забезпечує максимальну ефективність.

Проекти ДПП за умови їх правильного структурування показують більшу ефективність щодо традиційних методів реалізації (зокрема, державного замовлення). Слід зазначити, що при реалізації проектів ДПП витрати по них можуть бути вище, ніж якби вони реалізовувалися шляхом розміщення традиційного державного замовлення, оскільки вартість фінансування в рамках ДПП перевищує процентні ставки по державних позиках.

У світовій практиці позикове фінансування є основним джерелом приватних інвестицій в проектах ДПП: у більшості проектів від 70% до 90% приватного фінансування залучається у вигляді позикового капіталу. З урахуванням того, що доходи концесіонера в інфраструктурних проектах встановлюються в національній валюті, основна частка позикового фінансування також залучається в національній валюті. Залучення коштів в іноземній валюті в інфраструктурні проекти можливо тільки за умови наявності механізму хеджування ризиків різких коливань обмінного курсу валюти кредиту щодо гривні, що на даний час важко здійснити на українському ринку з урахуванням обсягів фінансування та термінів реалізації великих інфраструктурних проектів.

При цьому, частина позикового фінансування при реалізації проектів ДПП може залучатися у вигляді банківських кредитів. Разом з тим, українська банківська система володіє обмеженими можливостями для кредитування великих інфраструктурних проектів на термін 20-30 років.

Також поширеним у світовій практиці інструментом фінансування транспортної інфраструктури, що ще не отримали достатнього розвитку в українській практиці, є так звані інфраструктурні облігації. Даний вид фінансового інструменту застосовується в багатьох країнах світу і часто складає більше 50% запозичень в дорожніх проектах (наприклад, в США, Австралії та Китаї). Сам термін «інфраструктурні облігації» (345нсти. «infrastructure bonds») вживається в літературі як узагальнене найменування різних видів цінних паперів, що випускаються для фінансування інфраструктурного проекту або окремих етапів його реалізації. Виходячи зі світової практики можна виділити два основних види інфраструктурних облігацій:

- проектні облігації (345нсти. «project bonds»): облігації, емітовані спеціальною проектною компанією для фінансування окремо взятого проекту розвитку інфраструктури;
- публічні інфраструктурні облігації: випуск здійснює публічно-правова установа (держава або муніципалітет) або юридична особа, засновником якого є публічно-правова установа, а також юридична особа, яка виконує публічні функції.

Так, уряд України 11 липня 2013 затвердив умови для випуску Держагентством автодоріг (Укравтодором) облігацій для залучення додаткових коштів на будівництво об'єктів дорожньої інфраструктури на суму 5 млрд. 346нст. Відповідні зміни внесено до постанови уряду від 3 липня 2013 № 479 . Зазначені зміни, передбачають можливість здійснення запозичень шляхом випуску Укравтодором облігацій на наступних умовах: загальна номінальна вартість – 5 млрд. 346нст; термін погашення – сім років; процентна ставка – 14,3% річних.

Висновки. Таким чином, ключову роль в реалізації механізму ДПП в дорожньому будівництві необхідно виконувати державі. Вона повинна проводити послідовну державну політику розвитку ДПП, забезпечити державні фінансові вкладення для мобілізації приватного фінансування, вибирати приватних партнерів і розвивати довірчі відносин. При реалізації проектів з будівництва доріг із застосуванням механізму ДПП доцільно використовувати моделі А та V розроблені та запровадженні в Німеччині, попередньо адаптувавши їх до фактичної ситуації в Україні.

Список використаних джерел:

1. СОУ 42.1-37641918-050:2012 «Порядок визначення вартості капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення) [Електроний ресурс] / Держагенція автодоріг. – Режим доступу : http://www.ukravtodor.gov.ua/koshtorisne-tsinoutvorennya/%D1%81_nakaz-ukravtodoru-vid-14.07.2014-%E2%84%96-220-%22pro-priinyattya-zmini-%E2%84%96-1-sou-42.1-37641918-050%3A2012%22.html.
2. СОУ 42.1-37641918-085:2012 «Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, мостів та інших транспортних споруд» [Електроний ресурс] / Державний дорожній науково-дослідний 346нститут імені М.П.Шульгіна . – Режим доступу : http://www.dorndi.org.ua/sites/default/files/zmina_no1_sou.085.pdf.
3. Звіт про виконання Програми управління державним боргом за 2013 рік, [Електроний ресурс] / Міністерство фінансів України – Режим доступу : http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=399290&cat_id=255473.
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про надання у 2013 році державних гарантій за зобов'язаннями Державного агентства автомобільних доріг» від 3 липня 2013 р. № 479 [Електроний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/479-2013-%D0%BF/paran3#n9>.

Рецензент д.е.н., професор Грицюк П.М.