

Мельникова Е.П., Скрыпник Т.В.

*Автодорожный институт Государственного высшего учебного заведения
«Донецкий национальный политехнический университет»*

ПЕРСПЕКТИВЫ ФИНАСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ

Аннотация. В статье проанализированы существующие источники финансирования дорожного строительства в Украине. Рассмотрены перспективы развития дорожной отрасли в связи с расширением сектора государственно-частного партнерства, в том числе и строительства дорог на условиях концессии.

Ключевые слова: источники финансирования, бюджет, дорожные фонды, государственное агентство, концессионное соглашение.

Введение. По данным Государственного агентства автомобильных дорог "Укравтодор" по состоянию на 2010 г. в Украине насчитывается 946,4 км автомобильных дорог государственного значения и 8208,1 км дорог местного значения[1].

Для содержания, ремонта и реконструкции существующих и строительства новых дорог необходимы ежегодные финансовые поступления из бюджета страны, т.к. автомобильные дороги являются государственной собственностью[1].

Законом Украины "Об источниках финансирования дорожного хозяйства Украины" [2] определено, что в госбюджете ежегодно предусматриваются расходы на проведение дорожных работ. С этой целью должен был быть создан Государственный дорожный фонд с самостоятельными источниками доходов. В Налоговом кодексе учтены эти источники – налог на транспортные средства, сбор за проведение предпринимательской деятельности, средства из госбюджета.

Основная часть. С 2000 г. действие ст. 3 указанного закона в части формирования дорожных фондов ежегодно приостанавливалось законами о бюджете [2]. Длительное время финансирование дорожного хозяйства осуществляется только за счет специального фонда госбюджета, то есть за счет привлеченных "Укравтодором" колоссальных кредитов.

Основными кредиторами Государственного агентства автомобильных дорог "Укравтодор" выступают Международный банк реконструкции и развития (МБРР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и другие международные организации. Государство также финансирует "Укравтодор" и, кроме того, выступает гарантом по кредитным обязательствам.

Следует заметить, что значительные средства специального фонда продолжают использоваться не на развитие и содержание автодорог, а на обслуживание привлеченных ресурсов. В 2002 г. доля долговых обязательств в

общем объеме расходов специального фонда, которая направляется на развитие дорожной отрасли, составляла 0,4 %. В 2011 г. эта доля достигла 24%. Учитывая объем привлеченных кредитов на развитие сети автомобильных дорог и намерения по их дальнейшему привлечению, нагрузка на государственный бюджет по погашению долговых обязательств будет расти. По данным ЕБРР, в 2012 г. этот показатель достигнет 40%. Сумма на обслуживание кредитов меняется ежегодно, и после нескольких лет пиковой нагрузки выплаты по кредитам существенно уменьшатся. “Укравтодор” [3] в 2011 г. выплатил кредиторам 4,3 млрд. грн. и собирается погасить в 2012 г. 5,7 млрд. грн. В последующие годы долговая нагрузка постепенно снизится.

При этом в государственном агентстве продолжают активно привлекать кредиты международных организаций.

Сейчас на этапе реализации находится четвертый проект “Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог на подходах к г. Киеву”. В его рамках ЕБРР и ЕИБ предоставят Украине EUR900 млн. [4]

Президент Виктор Янукович рассчитывает на то, что с 2013–2014 года ежегодно в Украине будет строиться 2 – 2,5 тыс. км дорог [5]. В качестве сравнения он привел данные о том, что в Казахстане 1 км дороги обходится в пересчете на национальную валюту в 43 млн. гривен, в Словении – 55 млн., Польше – 93 млн., Германии – 97 млн. гривен. Средневзвешенная стоимость прокладывания 1 км дороги в Европе составляет 6 – 8 млн. евро. [7]

Государственное агентство автомобильных дорог “Укравтодор” считает, что в Украине до конца 2016 года необходимо построить 5 тыс. км автомагистралей, которые ориентировочно стоят 25 млрд долларов.

Получить такие средства из государственного бюджета невозможно, поэтому возникает необходимость развития государственно-частного партнерства, в том числе и строительство дорог на условиях концессии.

В случае привлечения концессионеров к построению дорог правительство Украины должно гарантировать их прибыль деньгами государственного бюджета. Если установленное количество автомобилей проходит по такой дороге, то концессионер получает свою прибыль, если количество автомобилей выше указанной, то часть прибыли поступает в государственный бюджет, но если количество автомобилей, проехавших по дороге, меньше, то государство должно компенсировать стоимость за каждую машину из госбюджета.

Тем не менее, в мире и многих странах Европы есть платные дороги, построенные на условиях государственно-частного партнерства, в том числе и на условиях концессии [7].

В Российской Федерации уже работает ряд объектов на условиях государственно-частного партнерства. На стадии подготовки в России федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)” были проанализированы и сравнивались два варианта решения проблем, связанных с возможной задержкой в реализации инвестиционного проекта строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й – 58-й км.

Следует отметить, что в условиях жесточайшего финансово-экономического кризиса интенсивную подготовительную работу проделало правительство России в отношении реализации этого проекта на условиях концессии.

Таблица 1 – Протяженность платных дорог в странах Европы

Страна	Общая протяженность автомобильных дорог, тыс. км	Протяженность платных дорог (государственно-частное партнерство; концессия), тыс. км	% платных дорог
Франция	11	8,5	77,3
Китай	32	28	87,5
Испания	8,2	2,7	32,9
Италия	6,7	5,69	84,9

27 июля 2009 года было подписано концессионное соглашение Росавтодора с консорциумом ООО «Северо-западная концессионная компания» по проекту «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт Петербург на участке 15-й – 58-й км», в котором наряду с российскими компаниями принимает участие французская компания Vinci и ее дочерняя компания Eurovia. [8].

Для сравнения в Украине в 2008 г. было введено в эксплуатацию 25 км, в 2009 – 92 км, в 2010 – 973 км, в 2011 – 1700 км автомобильных дорог.

В первую очередь по концессию в Украине подпадут участки, на которых должна быть максимальная интенсивность движения: направления из Киева в Крым и к границе с Российской Федерацией, первый объект – это Харьков – Щербаковка – по новому направлению, которая примкнет к дороге Харьков – Краснодар – Перещепино – Новомосковск. Это будет дорога первой категории от границы с РФ до Днепропетровская. Общей протяженностью 49,9 км. Второй объект: Ульяновка – Николаев – Херсон – Красноперекопск – Симферополь – направление Киев – Крым, и третий – это от Новомосковска до Симферополя. В 2012г. Украине уже реализуется концессионный объект – дорога Львов – Броды.

Как сообщал УНИАН, в конце 2010 г. стало известно, что несколько иностранных компаний заинтересованы в строительстве концессионных дорог в Украине [10].

Государственное агентство «Укравтодор» планирует появление первой платной дороги в Украине через 3 – 4 года [11]. В условиях Украины плата за проезд концессионной дорогой предположительно может составить 30 коп./км для легкового автомобиля и 1 грн./км – для грузового.

Анализируя выше изложенные данные, можно сделать следующие выводы:

1. С 2000 г. Государственное агентство автомобильных дорог "Укравтодор" не получает финансовой поддержки государства в части формирования дорожного фонда, финансирование дорожного хозяйства осуществляется только за счет специального фонда госбюджета.

2. Заемные средства на ремонт и содержание сети автомобильных дорог не покрывают потребностей отрасли в связи необходимостью обслуживания долговых обязательств по привлеченным ресурсам.
3. Вследствие ограничения финансирования, развитие транзитных направлений возможно только на условиях концессии, в которой значительная роль отводится государству, аналогично опыту Российской Федерации.
4. Выделяя перечень приоритетных автомобильных дорог Украины, возникает возможность привлечения иностранных концессионеров к разработке технико-экономического обоснования (ТЭО), непосредственного строительства и дальнейшей эксплуатации объекта концессии.

Литература

1. Головна сторінка Державного агентства Автомобільних доріг України «Укравтодор» [Електронний ресурс].
<http://www.ukravtodor.gov.ua/>
2. Про джерела фінансування дорожнього господарства України. Верховна Рада України; Закон від 18.08.1991 № 1562-XII [Електронний ресурс].
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>
3. Укравтодор планує будівництво доріг в 2012 році (по матеріалам «Економічні новини») [Електронний ресурс]./С.Агеев,06.01.2012.
http://miagroup.com.ua/component/content/article/1-latest-news/164-ukrainautodorplans_building_ofhighwaysin2012.html
4. Кредитні лінії ЕБРР [Електронний ресурс]./Фінансово-аналитическа група «ПРО-Консалтинг» наліз ринків, маркетингові дослідження, бізнес-план 2004-2012.
http://pro-consulting.com.ua/uslugi/finans/kredit_prog/nick_286/
5. Янукович сказав, скільки потрібно будувати доріг в Україні (партнер розділу ТНК-ВР в Україні) [Електронний ресурс]. Газета «Діло», Видавництво «Економіка» 05.04.2011.- Режим доступу до газети:
<http://delo.ua/business/janukovich-skazal-skolko-nuzhno-155285/>
6. Концесія//Економічний словарь [Електронний ресурс].
<http://ru.wikipedia.org/wiki/%CA%EE%ED%F6%E5%F1%F1%E8%FF>
7. Платні дороги в країнах Європи, вартість і порядок оплати автодоріг [Електронний ресурс]/ООО «Мосінтур»
<http://mosintour.ru/default.asp?Id=968>
8. Crewing BizUa:: Концесійна угода про будівництво швидкісної дороги Москва – Санкт-Петербург підписано в 2009 році [Електронний ресурс]/ По інформації сайту PortNews
<http://www.crewing.biz.ua/Article24788.html>
9. Головною ділянкою швидкісної автодороги Москва – Санкт-Петербург введуть в експлуатацію через 3 роки. [Електронний ресурс]/ ЗАО «Аналіз, Консультація і Маркетинг». «АКМ» від 29.09.2011
<http://stroitelstvo.aurumv.ru/2011/09/29/golovnoy-uchastok-skorostnoy-avtodor/>
10. Платні дороги в Україні хочуть побудувати 6 іноземних компаній [Електронний ресурс]/ по матеріалах УНІАН.// ООО "Інтерактивний Маркетинг"
<http://podrobnosti.ua/economy/2010/12/30/744079.html>
11. Укравтодор намірен зробити платними 2-3 дороги [Електронний ресурс]: по матеріалах РБК – Україна //ООО "КП-ТВ"
<http://www.ricardo.com.ua/news/business/189113>