

*Чурилов В.В. здобувач Національного університету цивільного захисту
України, м. Харків*

*Churylov Valeriy postgraduate student of the National University of Civil Defense
of Ukraine, Kharkiv*

ОСОБЛИВОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ПІДХОДУ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В БУДІВНИЦТВІ

FEATURES OF THE TERRITORIAL APPROACH IN THE IMPLEMENTATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN CONSTRUCTION

Зазначено, що особлива роль при визначенні сумарних витрат на реалізацію PPP- проектів відводиться землевідведення, оскільки в цьому виді робіт можливо розгляд великого числа проектних рішень, що дозволяє знаходити оптимальні рішення, орієнтовані на зниження капітальних і поточних витрат. Включення вартості землі в інтегральну вартість автодороги має як позитивні, так і негативні наслідки. До позитивних наслідків слід віднести скорочення часу проектування автодороги за рахунок можливості паралельного виконання робіт щодо відведення земель та проведення проектно-вишукувальних робіт. Особливо це важливо в зв'язку з високою бюрократизацією робіт щодо землевідведення та відсутністю чітко прописаних регламентів на виконання даних процедур і низьким рівнем автоматизації земельного кадастру та робіт із землеустрою. Негативними наслідками, на нашу думку, є слабка зацікавленість проектувальників в оптимізації витрат, пов'язаних із землевідведенням і можливість здійснення корупційних оборудок при оформленні землевідведення зважаючи на його меншою прозорості в порівнянні з роботами з будівництва та утримання автодороги. Відсутність актуальної бази для порівняння питомої вартості будівництва автодоріг в країнах з близькими інженерно-кліматичними та соціально-економічними умовами також створює ґрунт для української корупції. Визначено, що в цілому позитивні моменти вагомішим для регіональних доріг і доріг низьких технічних категорій, починаючи з третьої категорії, в яких частка земельної складової не робить істотного впливу на загальний рівень витрат.

Ключові слова: державне регулювання, публічно-приватне партнерство, будівництво, інвестиційний процес, фінансова криза, транспортна інфраструктура, інфраструктурні проекти

It is noted that a special role in determining the total cost of PPP projects is given to land allocation, because in this type of work it is possible to consider a large number of design solutions, which allows to find optimal solutions aimed at reducing capital and

current costs. The inclusion of land value in the integral cost of the highway has both positive and negative consequences. The positive consequences include the reduction of the time of road design due to the possibility of parallel execution of works on land allocation and design and survey works. This is especially important due to the high bureaucratization of land allocation and the lack of clearly defined regulations for the implementation of these procedures and the low level of automation of land cadastre and land management. The negative consequences, in our opinion, are the weak interest of designers in optimizing the costs associated with land allotment and the possibility of corrupt transactions in land allotment due to its less transparency compared to the construction and maintenance of the highway. The lack of a relevant basis for comparing the unit cost of road construction in countries with similar climatic and socio-economic conditions also creates grounds for Ukrainian corruption. It is determined that in general the positive moments are more important for regional roads and roads of low technical categories, starting with the third category, in which the share of the land component does not have a significant impact on the overall level of costs. For national roads of the first and second technical category, especially in the area of large settlements, the share of land component is quite high. They should develop a provision that distinguishes the issue of land allocation in a separate regulation, which provides for the examination, which allows you to choose the best option for land allocation, which allows a quantitative assessment of the long-term consequences of the PPP project. At the same time, the cost of land allocation in these regions is several times higher than the national average, which significantly increases the cost of land allocation, leading to a decrease in the profitability of projects and increase their payback period. Accordingly, the unit cost of construction and reconstruction of such roads becomes significantly higher than the current average Ukrainian level, which in turn affects the growth of inflation, which is taken into account in pricing for subsequent planning periods. Due to the high population density living in the area of influence of megacities, the negative impact of roads on the environment in these regions is also much higher than the national average.

Key words: public regulation, public-private partnership, construction, investment process, financial crisis, transport infrastructure, infrastructure projects

Постановка проблеми. Особлива роль при визначенні сумарних витрат на реалізацію PPP- проектів відводиться землевідведення, оскільки в цьому виді робіт можливо розгляд великого числа проектних рішень, що дозволяє знаходити оптимальні рішення, орієнтовані на зниження капітальних і поточних витрат. Включення вартості землі в інтегральну вартість автодороги має як позитивні, так і негативні наслідки. До позитивних наслідків слід віднести скорочення часу проектування автодороги за рахунок можливості паралельного виконання робіт щодо відведення земель та проведення проектно-вишукувальних робіт. Особливо це важливо в зв'язку з високою бюрократизацією робіт щодо землевідведення та відсутністю чітко прописаних регламентів на виконання даних процедур і низьким рівнем автоматизації земельного кадастру та робіт із землеустрою. Негативними

наслідками, на нашу думку, є слабка зацікавленість проєктувальників в оптимізації витрат, пов'язаних із землевідведенням і можливість здійснення корупційних оборудок при оформленні землевідведення зважаючи на його меншою прозорості в порівнянні з роботами з будівництва та утримання автодороги. Відсутність актуальної бази для порівняння питомої вартості будівництва автодоріг в країнах з близькими інженерно-кліматичними та соціально-економічними умовами також створює ґрунт для української корупції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням аналізу регулюючих органів в будівництві, аналізу їх діяльності та впливу на сприяння розвитку галузі присвячені роботи В. Б. Авер'янова, О. Ю. Амосова, А. Г. Ахламова, В. Д. Бакуменка, Н. В. Бібік, В. М. Вакуленка, Н. В. Грицяк, А. О. Дегтяра, В. В. Дорофійенка, О. М. Іваницької, В. С. Куйбіди, А. В. Мерзляк, О. Г. Мордвінова, Т. В. Мотренка, Н. Р. Нижник, В. М. Огаренка, О. С. Поважного, В. М. Олуйка, В. М. Рижих, І. В. Розпутенка, С. М. Сьєогіна, О. І. Черниш та ін. Безпосередньо дослідженню управління будівельною галуззю в закордонних країнах присвячені чисельні публікації таких авторів як Я. А. Рекитар, Ю. Н. Казанский, А. М. Немчин, С. Н. Никешин, Э. Кнехтель та ін.

Мета дослідження. Метою проведеного в поданій статті дослідження є виявлення особливостей територіального підходу при реалізації публічно-приватного партнерства в будівництві.

Виклад основного матеріалу. В цілому позитивні моменти вагомішим для регіональних доріг і доріг низьких технічних категорій, починаючи з третьої категорії, в яких частка земельної складової не робить істотного впливу на загальний рівень витрат. Для федеральних доріг першої та другої технічної категорії, особливо що знаходяться в зоні великих населених пунктів, частка земельної складової досить висока. Для них слід розробити положення, що виділяє питання проведення землевідведення в окремий регламент, що забезпечує проведення експертизи, що дозволяє вибрати оптимальний варіант землевідведення, що дозволяє проведення кількісної оцінки довгострокових наслідків реалізації PPP-проєкту [1].

При цьому вартість відведення земель в цих регіонах в кілька разів вище, ніж в середньому по країні, що істотно збільшує витрати на землевідведення, приводячи до зниження рентабельності проєктів і збільшення термінів їх окупності. Відповідно, питома вартість будівництва та реконструкції таких доріг стає істотно вище сформованого середньоукраїнського рівня, що в свою чергу впливає на зростання інфляції, яка обліковується при ціноутворенні на наступні планові періоди. В силу високої щільності населення, що проживає в зоні впливу мегаполісів, негативний вплив автодоріг на навколишнє середовище в цих регіонах також значно вищі за середньостатистичні показники по країні [2].

Крім того, для будівництва автодоріг поблизу мегаполісів використовуються землі, придатні для замиського будівництва житла та

розвитку сільського господарства, що має виключно важливе значення для інвестування в цих регіонах, що є важливим в умовах застосування до національної економіки економічних санкцій і стратегічної орієнтації виробництва на політику імпортозаміщення, в тому числі для випуску сільськогосподарської продукції. При оцінці земель по кадастрової вартості, істотно виникають додаткові витрати, пов'язані з нелінійним зростанням вартості земель поблизу міст - мегаполісів.

При реалізації контрактів життєвого циклу генеральний підрядник за рахунок власних і позикових коштів виконує весь комплекс дорожньо-будівельних робіт, включаючи проектування, будівництво, ремонт і зміст. В процесі експлуатації державні органи здійснюють періодичні платежі державному підряднику в відповідно до кількості і якістю наданих послуг по надання послуг, наприклад проїзду автотранспортних засобів.

Істотною перевагою контрактів життєвого циклу є істотне зниження ризиків, пов'язаних зі зниженням попиту на обсяг автомобільних перевезень, оскільки держава бере на себе зобов'язання оплачувати послуги по проїзду протягом всього терміну реалізації контракту. Важливою обставиною для таких контрактів є потенційна можливість надавати безкоштовний проїзд, що створює сприятливе ставлення до таких проектів з боку бізнесу і населення [3, с.109]. В сучасних умовах дефіциту бюджетів, таке стимулювання попиту є проблематичним, але в міру виходу економіки з кризи, безкоштовний проїзд може створювати додаткові стимули зростання економіки, шляхом зниження транспортних витрат і створення мультиплікативного ефекту в інших галузях економіки. Можливим варіантом реалізації контрактів життєвого циклу може бути часткова оплата проїзду, яка з одного боку підвищить окупність проїзду, а з іншого боку не призведе до значного відтоку транспорту на альтернативні напрямки.

Оскільки витрати на створення і реалізацію КЖЦ-проектів є значними, знайти підрядників на такі контракти в українських умовах представляється складним завданням [4]. У цих умовах пропонуємо механізм укладення довгострокового інвестиційного угоди, що включає повний цикл дорожніх робіт при фінансуванні проекту підрядником в 20 - 25 відсотків загальної вартості будівництва і термін дії угоди від 22 до 30 років [5]. Вітчизняний і зарубіжний досвід свідчить про те, що напруженість на трасах можна знизити, якщо створити мережу альтернативних платних доріг, створюваних на умовах державно-приватного партнерства. Значну частку в ці ризики складають ризики, пов'язані з відведенням земель для будівництва. Для проектів, що реалізуються протягом тривалого терміну, важливою обставиною є динаміка зміни цін на землю, яка може істотно відрізнитися від зміни цін в економіці [5, с.8]. Ця обставина може мати суттєвий вплив на ефективність проекту, тому слід розробити методику ціноутворення на земельні ресурси на довгострокову перспективу в залежності від факторів мікро і макрорівня.

Унікальне географічне положення України відкриває можливості для залучення коштів міжнародних фінансових організацій на розвиток автомобільних доріг, що дозволяють знизити витрати транспортування вантажів по маршрутах між Європою і Азією.

Оплата за проїзд повинна бути нижче витрат на проїзд по альтернативному напрямку, за рахунок економії паливно-мастильних матеріалів і часу водіїв і пасажирів, можливості зниження ризиків участі в дорожньо-транспортних пригодах. Основні умови та вимоги при організації платних ділянок доріг:

- наявність альтернативних ділянок, що забезпечують користувачеві право вибору маршруту руху;
- дорога повинна мати високу пропускну здатність і забезпечувати безпеку і комфортність руху на великих швидкостях;
- високе сервісне та технічне обслуговування автотранспорту та населення, якісного дорожнього сервісу [6, с.79].

Однак, доходи в територіальний дорожній фонд від збору коштів за проїзд по платних об'єктів лише частково покривали одноразові і поточні витрати на організацію платного проїзду, що призвело до закриття більшості пунктів збору плати за проїзд на регіональних автомагістралях. Це було викликано наступними причинами:

- заниженою, щодо одержуваної користувачами економії, платою за проїзд, встановленої рішенням регіональних органів влади;
- низькою інтенсивністю руху автотранспорту на ділянках платних доріг;
- розробкою і експлуатацією унікального обладнання, встановленого на пунктах збору плати за проїзд, істотно збільшив розмір капітальних і поточних витрат на пунктах збору плати.

На стадії виконання передпроектних робіт, при розгляді декількох варіантів, слід знайти такий варіант прокладання траси, який в найбільш широкому сенсі відповідати екологічним нормам і при цьому забезпечить високу ефективність інвестицій у проект.

Зарубіжний досвід свідчить: напруженість на трасах можна знизити, якщо створити мережу альтернативних платних доріг. Сьогодні більш ніж у тридцяти країнах світу власники транспортних засобів можуть вибрати маршрут: їхати по платній дорозі або ж по безкоштовною [7, с.154]. Тут ви швидко трасах, як правило, набагато вище якість послуг, що надаються, можна розвивати великі швидкості і, що найголовніше - вища безпека руху. При проведенні обґрунтування будівництва платного ділянки автодороги головною перевагою його експлуатації є оцінка вигод користувача. Ця вигода визначається як різниця витрат при проїзді по платному і альтернативному ділянці:

- економія паливно-мастильних матеріалів;
- зниження витрат на перевезення вантажів,
- зниження витрат швидкопсувних вантажів;

- зниження ймовірності участі в ДТП і ступеня його тяжкості;
- економія часу водіїв і пасажирів;
- підвищення комфортності проїзду водіїв і пасажирів за рахунок високоякісного придорожнього сервісу.

У міру підвищення конкурентоспроможності та рентабельності економіки і зростання доходів населення, розмір отриманих вигод, обумовлених проїздом по платному ділянці, буде зростати, а термін окупності таких проектів - знижуватися. В умовах економічної кризи картина буде обрат ною, вигоди користувачів, як і рентабельність інвестицій в такі проекти буде знижуватися. Важливим негативним обставиною буде також зниження споживчого попиту через невизначеність в економіці.

Ці фактори повинні бути враховані при оцінці майбутніх витрат і результатів реалізації проекту. Оскільки одним з головних показників негативних процесів в економіці, які мають кількісну і статистичну оцінку, є рівень інфляції в економіці і в дорожньому господарстві, слід дати наукове обґрунтування її впливу на ефективність довгострокових інвестиційних проектів. У проектах державно-приватного партнерства ефективні методи оцінки землекористування особливо важливі з таких міркувань:

- такі проекти оцінюються не тільки по економічній, а й з комерційної та соціально-економічної ефективності, для якої питання раціонального землекористування мають першорядне значення;

- контракти життєвого циклу, що є одним з головних механізмів реалізації ППП в Україні, реалізуються на всіх стадіях реалізації проекту одним генеральним підрядником. Їх перевага перед традиційними контрактами полягає в суттєвому скороченні сумарних термінів проектування і будівництва, які, в свою чергу, значною мірою залежать від витрат часу на проектування і будівництво постійного і тимчасового відведення земель.

Поява платних автодоріг, побудованих за рахунок приватних інвестицій, може дати позитивний ефект для економіки і населення. І все ж цей досвід в Україні не може бути великомасштабним, оскільки залежить від інтенсивності руху автотранспорту та вартості платного проїзду для населення, яка визначається середнім рівнем доходів. В цьому випадку зниження часу проїзду по платній дорозі може бути привести до збільшення продуктивності праці і зростання доходу працівників, що мають особистий транспорт, що створює умови для формування в Україні громадян, що відносяться до середнього класу.

Висновки. Найбільша ефективність державних інвестицій і проектів державно-приватного партнерства характерна для галузей, які створюють базові умови для функціонування різних галузей економіки, але при цьому через значну капіталомісткості і тривалого терміну окупності проектів, виникають обмежені можливості залучення частиних інвестицій для таких

проектів. До них, в першу чергу, відносяться галузі транспортної інфраструктури. Інвестиції в розвиток дорожньої мережі спрямовані на вирішення таких найважливіших соціальних завдань:

- підвищення доступності середнього, середньої професійної та вищої освіти для населення;
- своєчасне надання медичної допомоги за рахунок підвищення швидкості руху спеціалізованого автотранспорту і поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автодоріг і можливості цілорічного проїзду до населених пунктів;
- забезпечення транспортної доступності для житлових районів малоповерхової забудови, стимулювання освоєння нових територій, зниження собівартості замиського житла, поліпшення умов проживання населення;
- підвищення схоронності і зниження собівартості вітчизняної сільгосппродукції за рахунок зменшення втрат в місцях її виробництва і прискорення термінів перевезення до споживачів.

Список використаних джерел

1. Козич О. М. Досвід провідних країн світу в управлінні будівельною галуззю. Державне будівництво. 2012. №2. С.1-7. URL : <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2012-2/doc/5/02.pdf>.
2. Євтушенко В. Європейський підхід до нормування та стандартизації у будівництві. Публічне право. 2013. № 1. С. 142–151. URL: http://nbuv.gov.ua/jpdf/pp_2013_1_20.pdf.
3. Савіцький Р. Є. Зарубіжний досвід здійснення архітектурно-будівельного контролю та можливості його впровадження в Україні. Visegrad journal on human rights. 2015. № 3 (2). С. 106–110.
4. Решение № 768/2008/ЕС Европейского парламента и Совета ЕС по установлению общих правил торговли товарами и отмене решения Совета Европейского Союза 93/465/ЕЭС от 09.07.2008. URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_b42.

5. Непомнящий О. М., Медведчук О. В., Лагунова І. А. Зарубіжний досвід регулювання будівельної діяльності. Теорія та практика державного управління. 2017. № 3(62). С. 1-9.
6. Кохан В. П. Нестандартна зайнятість в Україні: виклики часу. Загальні питання інноваційного розвитку. 2012. № 3. С. 79–85.
7. Слончак В. В. Нагляд та контроль за виконанням законодавства у галузі будівництва: міжнародний досвід. Порівняльно-аналітичне право. 2017. № 3. С. 154–156

References

1. Kozych, O. M. (2012), “The experience of the world's leading countries in the management construction of a large number”, *Derzhavne budivnytstvo*, №2, pp. 1-7, retrieved from : <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2012-2/doc/5/02.pdf>.
2. Ievtushenko, V. (2013), “European approach to standardization and standardization in construction”, *Publichne pravo*, № 1, pp. 142–151, retrieved from : http://nbuv.gov.ua/jpdf/pp_2013_1_20.pdf.
3. Savitskyi, R. Ye. (2015), “Foreign experience in architectural and construction control and the possibility of its implementation in Ukraine”, *Visegrad journal on human rights*, № 3 (2), pp. 106–110.
4. Decision № 768/2008 / EC of the European Parliament and of the Council establishing common rules for trade in goods and repealing Council Decision 93/465 / EEC of 09.07.2008, retrieved from : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_b42.
5. Nepomniashchyi, O. M. Medvedchuk, O. V. and Lahunova, I. A. (2017), “Foreign experience in regulating construction activities”, *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia*, № 3(62), pp. 1-9.
6. Kokhan, V. P. (2012), “Non-standard employment in Ukraine: the challenges of time”, *Zahalni pytannia innovatsiinoho rozvytku*, № 3, pp. 79–85.
7. Slonchak, V. V. (2017), “Supervision and control over the implementation of legislation in the field of construction: international experience”, *Porivnialno-analitychne pravo*, № 3, pp. 154–156