

УДК 338

Ковальчик О.А.

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

ПОКРАЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Kovalchuk O.A.

IMPROVEMENT OF INVESTMENT-INNOVATIVE ATTRACTIVENESS IN THE UKRAINE ROAD SECTOR

Державна політика у дорожній галузі України спрямована на підтримку та розширення наявної мережі автомобільних доріг. Це буде сприяти їх збереженню та розвитку як необхідної складової соціально-економічного розвитку країни та інтеграції до міжнародного співтовариства. Проте, на сьогодні існує ряд факторів, що стримують розвиток дорожнього господарства країни. Серед них:

- низький рівень та обмежена кількість джерел фінансування підприємств дорожнього господарства;
- високий рівень капіталовкладень на виконання дорожніх робіт;
- низька інвестиційна привабливість проектів у дорожньому господарстві;
- недостатній рівень впровадження новітніх технологій та матеріалів при дорожніх роботах;
- недостатній рівень впровадження інновацій в управлінні підприємствами дорожнього господарства.

Згідно з положеннями Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр.[1], проблему забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування значною мірою передбачається розв'язати шляхом переходу на інноваційний шлях розвитку, технічного переоснащення, запровадження нових технологій будівництва та реконструкції автомобільних доріг.

Будівництво, реконструкція та ремонт автошляхів відносяться до найбільш матеріаломісних виробництв. Вартість дорожньо-будівельних матеріалів складає до 80% вартості самої автодороги, як кінцевого продукту. Крім того, особливістю автодороги є і те, що вона потребує регулярних витрат на своє утримання та ремонт.

Розглядаючи шляхи та напрями підвищення рівня інвестиційно-інноваційної привабливості дорожнього господарства України, необхідно зосередитись на його двох основних складових. По-перше, фінансування підприємств дорожнього господарства та дорожніх проектів повинно здійснюватись у нових, прогресивних формах. По-друге, необхідна підтримка втілення нововведень, здійснення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт.

Очікуваний ефект від впровадження інноваційних технологічних розробок характеризується наступними чинниками:

- підвищенням споживчих якостей автомобільних доріг та терміну їх служби;
- зменшення питомих витрат матеріальних, трудових та фінансових ресурсів на будівництво, реконструкцію, ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг;
- зниженням собівартості перевезень вантажів та пасажирів;
- зменшенням кількості ДТП із супутніми незадовільними дорожніми умовами, загальною кількістю загиблих у них та втрат від ДТП.

Щодо фінансування дорожніх робіт, то його рівень за останні 10 років становив 14-34 % від науково обґрунтованої мінімально необхідної потреби. На сьогодні в

Україні капіталовкладення у автодорожні проекти та роботи здійснюються як правило за рахунок державного бюджету, що зумовлено довготривалістю окупності інвестицій у автодорожній галузі та великими обсягами капіталовкладень. Виділені бюджетні кошти розподіляються серед підрядників на конкурсній основі, що на практиці називається державним контрактом. Однак при всіх позитивних і негативних сторонах державний контракт не дозволяє одночасно об'єднати три стадії: фінансування, будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. А саме це дає змогу забезпечити високий і стабільний рівень якості автодоріг. Тому варто звернути увагу на світовий досвід у цій галузі. Так, у країнах ЄС практикується державно-приватне партнерство при будівництві, ремонті та експлуатації автомобільних доріг. Досвід ЄС демонструє, що, залучення приватних інвесторів - це важливе питання сучасної національної економічної політики. Проведені дослідження [2] продемонстрували, що сучасні моделі державно-приватного партнерства, які використовуються в світі, ще не отримали свого впровадження в Україні. Хоча застосування моделі «Контракти Життєвого Циклу» (КЖЦ) при будівництві та експлуатації автошляхів має ряд вагомих переваг як для держави, так і для приватного партнера. Запровадження їх в Україні буде сприяти відновленню та розвитку автодорожнього комплексу, та отриманню якісних автодоріг.

Модель КЖЦ фундаментально відрізняється від відомих і застосовуваних у Україні видів контрактів тим, що: даний контракт охоплює всі три етапи життя об'єкта - проектування, будівництво, експлуатацію; предметом контракту є надання сервісу протягом строку життя об'єкта (сервіс - це доступна для використання автодорога); замовник формулює в контракті лише вимоги до сервісу, який хоче отримати, а підрядник самостійно створює проектну документацію і має при цьому повну свободу вибору методів вирішення технічних проблем і застосування інновацій при розробці проектно-кошторисної документації, будівництві та експлуатації об'єкта; підрядник самостійно фінансує всі роботи до моменту надання сервісу у використання, а замовник починає платити лише за працюючий сервіс, рівними частинами, і платить протягом всього життєвого циклу об'єкта; платежі за сервіс від державного партнера повинні бути гарантовані на весь період контракту.

Ще однією інновацією є те, що у ролі підрядника при використанні методу КЖЦ виступає не окрема будівельна компанія, а спеціально створена для цього контракту Керуюча Компанія (КК). Її основними акціонерами є фінансові інститути (банки, інвестиційні фонди тощо). Будівельники, проектувальники та експлуатаційні організації також можуть бути акціонерами (це підвищує їх мотивацію) або можуть бути просто субпідрядниками КК [2].

Отже, для підвищення рівня інвестиційно-інноваційної привабливості дорожнього господарства України, необхідно по-перше, впровадити державно-приватне партнерство при фінансуванні дорожніх проектів та використовувати його сучасні моделі. Це також буде сприяти втіленню інноваційних технологій, здійснення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, що здатне забезпечити якісні зміни як окремих структурних підрозділів, так і дорожнього господарства України в цілому.

Список використаних джерел:

1. Розпорядження КМУ від 3.09.2012 р. № 719-р «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 pp.» <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80>
2. Ковальчик О.А. Аналіз використання моделей державно-приватного партнерства в автодорожній галузі // Формування ринкової економіки в Україні: зб. наук. пр. Серія економічна Вип. 25 / Львівський нац. ун-т ім. І. Франка. - Л.: Видавництво ЛНУ ім. І. Франка, 2011. - С. 122-126.