

МОСТОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ: ЗНАЧЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ ЙОГО РОЗВИТКУ

Левченко Я.С., доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки»

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Постановка проблеми. Для Міністерства інфраструктури України (МІУ) 2017-2018 рр. мали стати роками мостів – у профільному відомстві обіцяли ініціювати будівництво та ремонт 80 таких об'єктів. Але реалізувати задумане не вийшло – не вистачило коштів, а мости, як на зло, нагадували про себе виключно в негативному контексті – то обвалиться частина шляхопроводу, то обсіплеться бетон з мосту, то експерти заговорять про можливі обвалення тощо [1]. І це тільки процитовані найбільші столичні ЗМІ новини. Про ситуацію в невеликих населених пунктах та їх підрахунок держава провести не в змозі. В Україні більше половини мостів потребують ремонту.

В роботі [2] зазначено, що 1873 одиниці мостів, які були обстежені і занесені в базу АЕСУМ (аналітично-експертна система управління мостами), потребують негайного ремонту для подальшої безпечної експлуатації. База АЕСУМ налічує актуальні дані лише для 6919 одиниць залізобетонних мостів, з 16187 одиниць мостів підпорядкованих УкрАвтодору. Приблизно для 9268 одиниць мостів технічний стан невизначений і кількість мостів, що потребують термінового ремонту значно більша ніж 1873 одиниць. Причиною незадовільного стану дорожньої мережі є фактори: недостатнє фінансування, відсутність незалежного контролю якості будівництва, непрофесійна робота служби експлуатації та ін.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. За 2017-2018 роки в Україні капітально відремонтовано лише 60 мостів. Тобто процес триває, проте банально не вистачає коштів [3]. У цьому році, за планом, в Україні капітально відремонтують лише 45 мостів, однак ще тисяча потребують термінової реконструкції [4].

За даними асоціації "Мости України", наразі 80% споруд потребують ремонту. Як зазначає завідувач кафедри Київського університету будівництва та архітектури Микола Дьомін, проблема мостів у тому, що вони розраховані на сто років, але просто не можуть витримати цей термін. Народний архітектор України переконаний, що українські мости можуть стояти довго. Проте – лише за умови, що їхній стан хоча б раз на вісім років мають перевіряти.

"Зараз якраз той період, коли нічого, нічого, а потім – раз і сиплеться все. Мости – це споруди, які проектуються з терміном експлуатації сто років. Але сто років – це коли систематично проводиться моніторинг їх технічного стану. Проте, у нас вони не проводяться десятиліттями", – пояснив Дьомін. Таким чином, за даними спостереження [5] середній термін служби мостів України складає 47-50 років, що є майже в двічі нижче ніж регламентований. Результати дослідження ґрунтуються на розробці поправочних коефіцієнтів, які

враховують і наявний транспортний потік, і наявну вантажопідйомність, і зміну кліматичних умов і т.д. Проте наразі дослідники обговорюють, що експлуатаційний термін, який зменшений в 2 рази, також потребує перегляду та може бути зменшений ще більше. Ситуація критична.

Тому кожен шостий міст або шляхопровід в Україні – аварійний. Про це заявляють і в "Укравтодорі". Тому в найближчі чотири роки на ремонт біля 17 тисяч мостів та шляхопроводів обіцяють витратити 1 млрд. доларів.

Для підтвердження важливості піднятої проблеми в даному дослідженні звернемося до статистичної інформації та простежимо динаміку інвестиційних вливань в інженерні споруди, саме до яких відносяться мости [6] та представимо результати в табл.1.

Таблиця 1

Обсяги інвестувань в будівництво та інженерні споруди [6]

Рік	Будівництво, млн. грн	Інженерні споруди	
		млн. грн	%
2010	42918,1	23259,0	54,19
2011	61671,7	34926,3	56,63
2012	62937,2	34832,4	55,34
2013	58586,2	30328,9	51,77
2014	51108,7	26252,2	51,37
2015	57515,0	28607,5	49,74
2016	73726,9	35620,5	48,31
2017	105682,8	52873,2	50,03
2018	141213,1	74421,5	52,70

Узагальнено автором на основі [6]

Як видно з табл.1 питома вага інвестицій в інженерні споруди від загальної їх кількості в будівництво коливається в межах 50%. Відсоток в цілому не малий. Проте, як засвідчує нинішня ситуація – катастрофічний сьогоденній стан мостів, й даного фінансування не достатньо. Вищезазначених інвестувань достатньо лише на проведення екстрених ремонтних робіт. Міністр інфраструктури України заявив, що коштів на обстеження і ремонт українських мостів хронічно бракує. Тому в першу чергу – ремонтують найбільш аварійні шляхопроводи.

Невирішені складові загальної проблеми. Очевидно, що державних фінансових засобів не достатньо для подолання проблеми, яка склалася. Загроза масового руйнування мостів не може бути подолана без додаткових інвестиційних вливань. Тому забезпечення теоретико-методологічного підґрунтя залучення інвестиційних вливань в будівництво, ремонт та реконструкцію мостів шляхом впровадження державно-приватного партнерства (ДПП) є актуальним та своєчасним.

Формування цілей і завдань статті. Тому наразі основною *метою* даного дослідження є розробка теоретико-методологічного підґрунтя залучення інвестиційних ресурсів шляхом впровадження ДПП в рамках будівництва, ремонту та реконструкції мостів.

Для досягнення мети дослідження було поставлено наступні задачі:

- проаналізувати наявні інвестиційні вливання в рамках ДПП в будівництво, ремонт та реконструкцію мостів;
- визначити роль ДПП в контексті будівництва, ремонту та реконструкції мостів.

Виклад основного матеріалу дослідження. В 2018 році міністр економічного розвитку і торгівлі України підкреслив, що втілення проектів ДПП дозволить залучити системні інвестиції в транспортну, портову та інтернет-інфраструктуру України. Був підписаний Меморандум з Міжнародною фінансовою корпорацією групи Світового банку, щоб залучити міжнародних експертів та міжнародний досвід до роботи над проектами ДПП. Це ефективний інструмент залучення великих інвестицій у будівництво доріг, портів, мостів та великих інфраструктурних об'єктів [7].

Треба відмітити, що згідно законодавства України (ч. 2 ст. 4 ЗУ «Про ДПП») визначено перелік сфер реалізації ДПП: пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування, крім таких, що здійснюються на умовах угод про розподіл продукції; виробництво, транспортування і постачання тепла та розподіл і постачання природного газу; будівництво та(або) експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури; машинобудування; збір, очищення та розподілення води; охорона здоров'я; туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт; забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем; поводження з відходами, крім збирання та перевезення; виробництво, розподілення та постачання електричної енергії; управління нерухомістю; надання соціальних послуг, управління соціальною установою, закладом; виробництво та впровадження енергозберігаючих технологій, будівництво та капітальний ремонт житлових будинків, повністю чи частково зруйнованих внаслідок бойових дій на території проведення антитерористичної операції; встановлення модульних будинків та будівництво тимчасового житла для внутрішньо переміщених осіб; надання освітніх послуг та послуг у сфері охорони здоров'я; управління пам'ятками архітектури та культурної спадщини [8].

За даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України на засадах ДПП станом на початок 2019 року реалізовувалося 243 проекти в наступних сферах господарської діяльності: оброблення відходів; збір, очищення та розподілення води; будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури; виробництво, транспортування і постачання тепла; виробництво, розподілення та постачання електричної енергії; пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування; управління нерухомістю; туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт; забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем; інші [9].

Результати аналізу реалізації проектів за сферами діяльності наведено на рис.1.

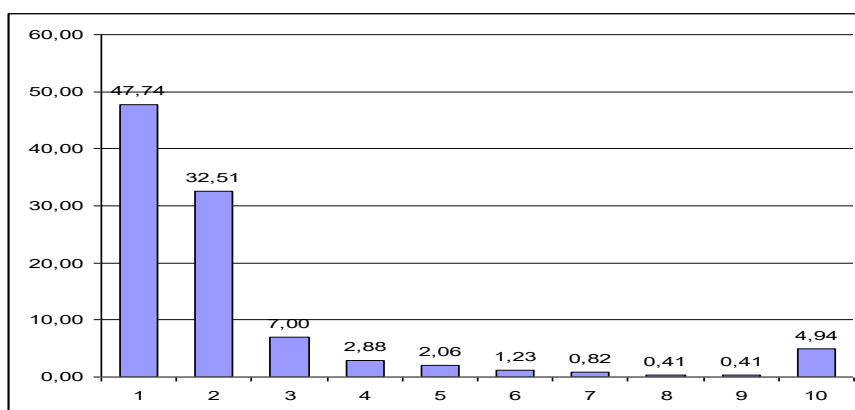


Рис. 1. Структура реалізації проектів на засадах ДПП в Україні станом на 2019 рік, % (побудовано автором за даними [9])

В будівництві та/або експлуатації автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури налічується 17 проектів, що становлять 7% від укладених угод.[10]

Проте, вже станом на 01.07.2019 на засадах ДПП зафіксовано 186 договорів, з яких реалізується лише 52 договори (35 – договорів концесії, 15 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші договори), 134 договори не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 17 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується) [11].

Що ж не так? Чому спостерігається подібна ситуація? Адже наявність великої кількості укладених договорів на початку року засвідчує певний інтерес інвестора до України. Чому ж тоді ми втрачаємо інвестора, який так потрібен нам сьогодні? Можливо треба щось змінювати? Певно відповіді на ці питання є актуальними в рамках подальших наукових дискусій та досліджень. Наразі така ситуація засвідчує лише те очевидне, що ДПП для України знаходиться на стадії становлення та в подальшому не є достатньо цікавим для потенційного інвестора. Тут може бути як недотримання умов договірних відносин з боку держави Україна, так і наявність корупційної складової з боку останньої, або ж недосконалість законодавчого підґрунтя, передбаченого для такого роду співробітництва.

Звичайно, для уникнення плутанини, можна піти шляхом будівництва за прикладом будівництва мосту Akashi Kaikyo Bridge (Японія) чи мосту Great Belt Bridge (Данія), які були зведені за рахунок державних коштів. Після введення в експлуатацію яких стягується плата за проїзд, що надходить в бюджет, тим самим компенсуючи витрати держави на будівництво і забезпечуючи окупність проекту. Однак, для реалізації такого проекту, знову ж таки, потрібні чималі «вільні» бюджетні кошти [12].

Для прикладу підтвердження авторської думки про необхідність впровадження ДПП в будівництво та реконструкцію мостів, проведемо дослідження впровадження аналогічного ДПП в інших країнах.

На сьогоднішній день Туреччина залишається лідером серед країн Східної Європи та Центральної Азії у питаннях співпраці з приватним сектором через механізми державно-приватного партнерства, завдяки чому вона змогла втричі збільшити ВВП, залучивши 115 млрд. доларів США інвестицій в 193 проекти ДПП. При цьому 29 проектів реалізовані саме в дорожній інфраструктурі (в тому числі мостобудуванні), що склало 15% від загального обсягу [10].

В Польщі протягом останніх 10 років близько 42 % від всього фінансування в рамках ДПП припадає саме на транспортну інфраструктуру, що підтверджує її значимість для держави [13]. Так станом на 2019 рік стартувала програма будівництва «Мости Плюс», метою якої є сприяння економічному розвитку невеликих населених пунктів. Триватиме вона до 2025 року. В рамках зазначеної програми буде побудовано 22 нові мости та реконструйовано існуючі, на що буде витрачено близько 640 млн. доларів США. При цьому вклад державних коштів складає від 75% до 80%. Інші 20-25% коштів забезпечуються місцевими органами, в тому числі й локальними інвестиційними ресурсами [14].

Держави пострадянського простору, знаходячись на шляху становлення та розвитку ДПП, тільки починають впроваджувати подібні проекти. Так в дослідженні [15] запропоновано впроваджувати ДПП в будівництво автомобільних шляхів та мостобудування зокрема, як перспективної та ключової сфери економіки держави. З огляду на це виникає нагальна необхідність в розробці інструментарію ДПП та його впровадженні в будівництві та реконструкції мостів.

В Росії також переконані в необхідності та нагальності впровадження ДПП в будівництві та реконструкції мостів. Для цього 14.02.2019 р. була підписана угода з питань взаємодії і подальшого розвитку механізмів ДПП в області дорожнього будівництва [16].

На сьогоднішній день кожна держава світу борються за інвестиційні ресурси, витрачаючи на це значні кошти. Лідером в цьому напрямку є КНР. Починаючи з 2015 р. влада щорічно виділяє 500 млн. юанів на розвиток цієї форми співпраці бізнесу і держави. Фінансування спрямовується на планування, оцінку та розробку програм, підготовку комерційних пропозицій, фінансові та юридичні консультації, а також оцінку активів понад 700 приватних підприємств, які мають намір співпрацювати з державою [17].

Приймаючи до уваги досвід передових країн світу треба відмітити, що й в Україні має приділятися пильна увага цьому напрямку. Не може бути універсальної програми ДПП для всіх галузей та всіх держав. Треба враховувати специфіку кожної галузі окремо та розробляти відповідні проекти для кожної окремо.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проаналізована наявна ситуація інвестиційних вливань в рамках ДПП в будівництво, ремонт та реконструкцію мостів, свідчить про їх значну недостатність. Проте і засвідчує достатню перспективність розвитку піднятої в рамках даного дослідження

проблеми. Проте гостра потреба в інвестиціях спонукає до розробки нових форм співпраці в рамках ДПП та в контексті будівництва, ремонту та реконструкції мостів зокрема.

Занедбаний стан інфраструктури мостів, підвищення їх аварійності, недостатність державних коштів на їх будівництво та реконструкцію тільки спонукають державу та науку. Тут мова ведеться про розробку та впровадження нових форм співпраці в рамках ДПП на засадах отримання взаємної вигоди, шляхом перейняття позитивного зарубіжного досвіду та створення унікальної національної форми співпраці.

Перелік посилань

1. Стояти втомилися: чому в Україні руйнуються мости : веб-сайт. URL: <https://mind.ua/publications/20185993-stoyati-vtomilisya-chomu-v-ukrayini-gujnuuyutsya-mosti> (дата звернення 28.08.2019).

2. Давиденко О.О. Статистичний прогноз технічного стану автодорожніх мостів України. *Мости та тунелі: теорія, дослідження, практика*. 2016. № 10. С. 4-12.

3. Аварійні мости в Україні: чому стільки шляхопроводів опинилися в такому стані – сюжет : веб-сайт. URL: <https://www.5.ua/ekonomika/avariini-mosty-v-ukraini-skilky-koshtuie-rekonstruktsiia-ta-chomu-tak-stilky-shliakhoprovodiv-opynylysia-v-takomu-stani-175770.html> (дата звернення 28.08.2019).

4. «Укравтодор» обещает массовые ремонты в течении следующих четырех лет : веб-сайт. URL: <https://ru.tsn.ua/ukrayina/v-ukraine-kazhdyu-shestoy-most-avariynuu-srochnogo-remonta-trebuetsy-yacha-konstrukciyu-1203072.html> (дата звернення 28.08.2019).

5. ДБН В.2.3-14:2006. Споруди транспорту. Мости та труби. *Правила проектування*. Київ. 2006. 359 с.

6. Обсяг виробленої будівельної продукції (виконаних будівельних робіт) за видами : веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 28.08.2019).

7. Втілення проєктів державно-приватного партнерства прискорить зростання ВВП на 5-7% щорічно : веб-сайт. URL: <http://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=25433de7-6e9f-4136-b08c-cc41685f04c1&title=StepanKubiv-VtilenniaProektivDerzhavnoprivatnogoPartnerstvaPriskoritZrostanniaVvpNa5-7-Schorichno> (дата звернення 30.08.2019).

8. Закон України «Про державно-приватне партнерство (із змінами від 09.11.2017)» : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення 30.08.2019).

9. Інформаційно-роз'яснювальні матеріали щодо державно-приватного партнерства : веб-сайт. URL: http://www.nizhynrada.gov.ua/storage/projects/Інформаційно-роз'яснювальні_матеріали_щодо_державно-приватного_партнерства (дата звернення 10.09.2019).

10. Державно-приватне партнерство : веб-сайт. URL: <http://economy.cg.gov.ua/index.php?id=15235&tp=1&pg=> (дата звернення 14.09.2019)

11. Стан здійснення ДПП в Україні : веб-сайт. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (дата звернення 14.09.2019)

12. Мост в концессию: зачем дорожникам государственно-частное партнерство. И как улучшить состояние украинской мостовой инфраструктуры : веб-сайт. URL: <https://mind.ua/ru/openmind/20189923-most-v-koncessiyu-zachem-dorozhnikam-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo> (дата звернення 20.09.2019)

13. Вивчення оптимальних моделей державно-приватного партнерства для промислових парків в Яворові і Новому Роздолі : веб-сайт. URL: <http://www.institute.lviv.ua/doc/02ppp.pdf> (дата звернення 20.09.2019)

14. У Польщі до 2025 року хочуть побудувати 22 нові мости на загальну суму 2,3 млрд злотих (близько 640 млн дол.) : веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/2465855-u-polsi-hocut-pobuduvati-22-novi-mosti-na-ponad-pivmilar-da-dolariv.html> (дата звернення 20.09.2019)

15. Быстряков А.Я., Былым Е.С. Строительство автомобильных дорог как ключевая сфера гоударственно-частного партнерства в инвестиционном комплексе России. *Вестник РУДН, серия Экономика*. 2014. №1. С. 53-59.

16. Росавтодор, РФПИ и ИК "Садовое кольцо" будут развивать ГЧП в строительстве мостов и путепроводов : веб-сайт. URL: <https://rdif.ru/fullNews/3933/> (дата звернення 20.09.2019)

17. Розвиток державно-приватного партнерства в Китаї та Україні : веб-сайт. URL: <http://aucc.org.ua/rozvitok-derzhavno-privatnogo-partnerstva-v-kitayi-ta-ukrayini/> (дата звернення 20.09.2019)

References

1. Stand tired: why bridges are destroyed in Ukraine [Stoiaty vtomylysia: chomu v Ukraini ruiniuetsia mosty], available at: <https://mind.ua/publications/20185993-stoyati-vtomilysya-chomu-v-ukrayini-rujnyuetsya-mosti> (last accessed 28.08.2019)

2. Davydenko, O. (2016), Statistical forecast of technical condition of road bridges of Ukraine [Statystychnyi prohnosy tekhnichnoho stanu avtodorozhnykh mostiv Ukrainy], *Mosty ta tuneli: teoriia, doslidzhennia, praktyka*, № 10, P. 4-12.

3. Emergency bridges in Ukraine: why so many overpasses were in this state – a story [Avariini mosty v Ukraini: chomu stily shliakhprovodiv opynylysia v takomu stani – siuzhet], available at: <https://www.5.ua/ekonomika/avariini-mosty-v-ukraini-skilky-koshtuie-rekonstruktsiia-ta-chomu-tak-stilky-shliakhprovodiv-opynylysia-v-takomu-stani-175770.html> (last accessed 28.08.2019)

4. Ukravtodor promises massive repairs over the next four years [«Ukravtodor» obeshaet massovye remonty v techenii sleduyushih chetyreh let], available at: <https://ru.tsn.ua/ukrayina/v-ukraine-kazhdyy-shestoy-most-avariynyy->

srochnogo-remonta-trebuetsya-konstrukciy-1203072.html (last accessed 28.08.2019)

5. DBN B.2.3-14, (2006), Transport facilities. Bridges and pipes [DBN V.2.3-14:2006. Sporudy transportu. Mosty ta truby], *Pravyla proektuvannia*, Kyiv, 359 p.

6. The volume of construction products (construction works performed) by type [Obsiah vyroblenoi budivelnoi produktsii (vykonanykh budivelnnykh robit) za vydamy], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (last accessed 28.08.2019)

7. Implementation of public-private partnership projects will accelerate GDP growth by 5-7% annually [Vtillennia proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva pryskoryt zrostannia VVP na 5-7% shchorichno], available at: <http://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=25433de7-6e9f-4136-b08c-cc41685f04c1&title=StepanKubiv-VtillenniaProektivDerzhavnoprivatnogoPartnerstvaPriskoritZrostanniaVvpNa5-7-Schorichno> (last accessed 30.08.2019)

8. Law of Ukraine "On Public-Private Partnership (as of 09.11.2017)" [Zakon Ukrainy «Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo (iz zminamy vid 09.11.2017)»], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (last accessed 30.08.2019)

9. Public-Private Partnership Publicity [Informatsiino-roziasniuvalni materialy shchodo derzhavno-pryvatnoho partnerstva], available at: http://www.nizhynrada.gov.ua/storage/projects/Інформаційно-роз'яснювальні_матеріали_щодо_державно-приватного_партнерства (last accessed 10.09.2019)

10. Public-private partnership [Derzhavno-pryvatne partnerstvo], available at: <http://economy.cg.gov.ua/index.php?id=15235&tp=1&pg=> (last accessed 14.09.2019)

11. Status of PPP implementation in Ukraine [Stan zdiisnennia DPP v Ukraini], available at: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (last accessed 14.09.2019)

12. Bridge to concession: why the public-private partnerships for road users. And how to improve the condition of Ukrainian bridge infrastructure [Most v kontsessiiu: zachem dorozhnikam hosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. I kak uluchshit sostoianie ukrainskoi mostovoi infrastruktury], available at: <https://mind.ua/ru/openmind/20189923-most-v-koncessiyu-zachem-dorozhnikam-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo> (last accessed 20.09.2019)

13. Investigation of optimal public-private partnership models for industrial parks in Yavoriv and Novy Rozdol [Vyvchennia optymalnykh modelei derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlia promyslovykh parkiv v Yavorovi i Novomu Rozdoli], available at: <http://www.institute.lviv.ua/doc/02ppp.pdf> (last accessed 20.09.2019)

14. Poland wants to build 22 new bridges totaling 2.3 billion zlotys (about \$ 640 million) by 2025 [U Polshchi do 2025 roku khochut pobuduvaty 22 novi mosty na zahalnu sumu 2,3 mlrd zlotykh (blyzko 640 mln dol.)], available at:

<https://www.ukrinform.ua/rubric-world/2465855-u-polsi-hocut-pobuduvati-22-novi-mosti-na-ponad-pivmilar-da-dolariv.html> (last accessed 20.09.2019)

15. Byistryakov, A., Byilyim, E. (2014), Highway construction as a key area of public-private partnership in the Russian investment complex [Stroitelstvo avtomobilnyh dorog kak klyuchevaya sfera gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v investitsionnom komplekse Rossii], *Vestnik RUDN, Ekonomika*, №1, P. 53-59, available at: <https://cyberleninka.ru/article/v/stroitelstvo-avtomobilnyh-dorog-kak-klyuchevaya-sfera-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-investitsionnom-komplekse-rossii> (last accessed 20.09.2019)

16. Rosavtodor, RFPI and IR "Garden Ring" will develop PPP in the construction of bridges and overpasses [Rosavtodor, RFPI i IK "Sadovoe koltso" budut razvivat GChP v stroitelstve mostov i puteprovodov], available at: <https://rdif.ru/fullNews/3933/> (last accessed 20.09.2019)

17. The public-private partnerships development in China and Ukraine [Rozvytok derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Kytai ta Ukraini], available at: <http://aucc.org.ua/rozvitok-derzhavno-privatnogo-partnerstva-v-kitayi-ta-ukrayini/> (last accessed 20.09.2019)

РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 334; 624; JEL L32; 72

Левченко Я.С. МОСТОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ: ЗНАЧЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ ЙОГО РОЗВИТКУ

Метою роботи є обґрунтування нагальної необхідності та можливості залучення інвестиційних ресурсів шляхом впровадження державно-приватного партнерства (ДПП) в рамках будівництва, ремонту та реконструкції мостів. Для досягнення мети дослідження було вирішено наступні задачі: - проаналізовані наявні інвестиційні вливання в рамках ДПП в будівництво, ремонт та реконструкцію мостів; - визначено роль ДПП в контексті будівництва, ремонту та реконструкції мостів. *Методика дослідження.* Для досягнення поставленої мети в роботі були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: порівняльний аналіз наукової літератури та інформаційних джерел на основі методів порівняння, систематизації та узагальнення; узагальнення результатів аналізу і логічна генерація висновків. *Результати.* Проведено аналіз поточного стану мостів. Визначено, що в теперішніх умовах інтенсивності та навантаження на дорожнє покриття, а відповідно і на мостові конструкції, термін їх експлуатації скорочується щонайменше вдвічі, а то й більше. Встановлено, що державного фінансування в галузь мостобудування недостатньо. Досліджено та проаналізовано позитивний зарубіжний досвід по відновленню мостових конструкцій та їх будівництву провідних країн світу. *Наукова новизна.* Запропоновано впровадження процедур державно-приватного партнерства на рівні галузі мостобудування та висунуто гіпотезу про розробку унікальних форм співпраці в рамках державно-приватного партнерства. *Практична значущість.* Визначено нішу для перспективних досліджень - розробка взаємодії держави з приватним

інвестором на основі теорії ігор, яка забезпечить вигреш кожної сторони в рівних пропорціях.

Ключові слова: мостобудування, державно-приватне партнерство, державне фінансування, капітальний ремонт, мостобудівна галузь.

УДК 334; 624; JEL L32; 72

Левченко Я.С. ФОРМИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ОТ ИСТОРИИ К СОВРЕМЕННОСТИ

Целью работы является обоснование острой необходимости и возможности привлечения инвестиционных ресурсов путем внедрения государственно-частного партнерства (ГЧП) в рамках строительства, ремонта и реконструкции мостов. Для достижения цели исследования были решены следующие задачи: - проанализированы имеющиеся инвестиционные вливания в рамках ГЧП в строительство, ремонт и реконструкцию мостов; - определена роль ГЧП в контексте строительства, ремонта и реконструкции мостов. **Методика исследования.** Для достижения поставленной цели в работе были использованы такие общенаучные и специальные методы и приемы исследования: сравнительный анализ научной литературы и информационных источников на основе методов сравнения, систематизации и обобщения; обобщение результатов анализа и логическая генерация выводов. **Результаты.** Проведен анализ текущего состояния мостов. Определено, что в нынешних условиях интенсивности и нагрузки на дорожное покрытие, а соответственно и на мостовые конструкции, срок их эксплуатации сокращается минимум вдвое, а то и больше. Установлено, что государственного финансирования в отрасль мостостроения недостаточно. Исследован и проанализирован положительный зарубежный опыт по восстановлению мостовых конструкций и их строительству ведущими странами мира. **Научная новизна.** Предложено внедрение процедур государственно-частного партнерства на уровне отрасли мостостроения и выдвинута гипотеза о разработке уникальных форм сотрудничества в рамках государственно-частного партнерства. **Практическая значимость.** Определена ниша для перспективных исследований - разработка взаимодействия государства с частным инвестором на основе теории игр, которая обеспечит выигрыш каждой стороны в равных пропорциях.

Ключевые слова: мостостроение, государственно-частное партнерство, государственное финансирование, капитальный ремонт, мостостроительная отрасль.

УДК 334; 624; JEL L32; 72

Levchenko Ya.S. FORMATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: FROM HISTORY TO MODERNITY

The purpose of the work is to justify the urgent need and the possibility to attract investment resources through the introduction of public-private partnerships (PPP) in the construction and renovation of bridges. To achieve the purpose the following tasks were solved: - existing investment injections in the framework of PPP in the construction and renovation of bridges were analyzed; - the role of PPP in the context of the construction and renovation of bridges was determined. **Findings.** To

achieve the purpose, the following general scientific and special methods and techniques of research were used: a comparative analysis of scientific literature and information sources based on methods of comparison, systematization and generalization; generalization of the results of the analysis and the logical generation of conclusions. **Results.** The analysis of the current state of the bridges was conducted. It was determined that in the current conditions of intensity and load on the pavement, and, accordingly, on bridge structures, their service life is reduced by at least half, or even more. It has been established that government funding in the bridge building industry is not enough. The positive foreign experience in the renovation and construction of bridges by the leading countries of the world was investigated and analyzed. **Originality.** The introduction of public-private partnership procedures at the level of bridge building was proposed and a hypothesis on the development of unique forms of cooperation within the framework of public-private partnerships was put forward. **Practical value.** A niche for prospective studies has been defined - the development of state interaction with a private investor based on game theory, which ensuring that each side benefits in equal proportions.

Key words: bridge building, public-private partnership, state financing, renovation, bridge building industry.

Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors

Левченко Ярослава Сергіївна - доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки», Харківський національний автомобільно-дорожній університет, доцент кафедри економіки і підприємництва, м.Харків, Україна; e-mail: slavalevcenko1984@gmail.com; ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4979-1101>

Левченко Ярослава Сергеевна - доктор философии в области «Социальные и поведенческие науки», Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, доцент кафедры экономики и предпринимательства, г.Харьков, Украина.

Levchenko Yaroslava - Ph.D. in "Social and behavioral sciences", Kharkiv National Automobile and Highway University, Associate professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kharkiv, Ukraine.