

**Кисельов В.Б.**

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

**Лановий О.Т.**

Національний транспортний університет

**Кошарний О.М.**

Національний транспортний університет

## АНАЛІЗ І БІЗНЕС-ПЛАНУВАННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ «КИЇВ – ОДЕСА» НА ПЛАТНІЙ ТА БЕЗОПЛАТНІЙ ОСНОВІ

*В статті розглянуті дослідження можливості введення плати за проїзд після реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса. Методом дослідження є методика визначення капітальних (інвестиційних), поточних та адміністративних витрат при розрахунку максимального розміру плати за проїзд автомобільною дорогою.*

*Метою цього дослідження є аналіз і бізнес-планування прийняття рішення при визначенні рентабельності експлуатації та окупності об'єкту державно-приватного партнерства.*

*Основними задачами, що необхідно вирішити при виконанні цього дослідження, є наступні: аналіз капітальних (інвестиційних), поточних та адміністративних витрат при розрахунку максимального розміру плати за проїзд; обґрунтування оптимального розподілу ризиків між концесіодавцем і концесіонером; аналіз існуючих способів залучення інвестицій (кредити, випуск цінних паперів, вільні кошти юридичних і фізичних осіб, власні кошти тощо) економіко-правове обґрунтування оптимального поєднання цих способів на будівництво автомобільних доріг на умовах концесії; розробка програмних засобів розрахунку показників ефективності будівництва концесійних автомобільних доріг з урахуванням вартості грошей у часі та ризиків, що можуть виникати при реалізації таких проектів; розробка методичних рекомендацій по розрахунку рентабельності експлуатації та окупності концесійних та платних автомобільних доріг і розрахунок показників ефективності будівництва на умовах концесії автомобільної дороги.*

*Необхідність будівництва дороги повинна бути обумовлена, у першу чергу, соціально-економічною доцільністю незалежно від джерел фінансування будівництва. Така доцільність може бути викликана необхідністю існування дороги з метою розвитку економічних відношень усередині країни, збільшення внутрішнього і зовнішнього товарообігу, розвитку економічних відносин між регіонами, пожвавлення економіки окремих регіонів, зниження транспортних витрат при виробництві та транспортуванні продукції підприємств, а також відсутністю потенційних засобів рішення поставлених цілей за рахунок уже існуючих доріг. Однією з основних цілей пропонування участі у будівництві та експлуатації автомобільних доріг приватних інвесторів, є поліпшення якості обслуговування їх користувачів. Таке поліпшення доцільно в тому випадку, якщо існуючий рівень обслуговування (за умов недостатнього бюджетного фінансування) не може задовольнити потреб користувачів, що пояснюється низькою ефективністю управління дорогою з боку державних підприємств і організацій.*

*Результати статті можна використовувати при розробці інвестиційних проектів автомобільних доріг, а також визначення плати за проїзд після реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса.*

**Ключові слова:** автомобільна дорога, плата за проїзд, концесія, інвестиційні проекти, державно-приватне партнерство, бізнес-планування.

**Постановка проблеми.** Унаслідок недостатнього фінансування мережі автомобільних доріг загального користування України та їх незадо-

вільного стану щорічно економіка держави недоотримає близько 10% ВВП. В умовах фінансової скрути, в яких опинилася більшість підприємств,

що будують, ремонтують та утримують автомобільні дороги загального користування, виникає потреба пошуку альтернативних джерел фінансування дорожнього господарства України.

Важливим фактором сприяння залучення приватного вітчизняного та іноземного капіталу є досконала нормативно-правова база, яка повинна забезпечити чіткі та неупереджені правила поведінки держави і приватного інвестора, а також відповідні гарантії інвестиційної діяльності в Україні. Концесійні автомобільні дороги широко поширені у світовій практиці. Застосування плати за проїзд автомобільними дорогами закордоном почалося у 1950-х роках. В Україні ця діяльність тільки може розпочатися. У 2010 р. був прийнятий Верховною Радою України Закон України «Про державно-приватне партнерство».

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування здійснюється на підставі державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг з урахуванням економічної доцільності надання їх у концесію та згідно з нормами і правилами проектування, будівництва та експлуатації автомобільних доріг [1, 2].

Пропозиції щодо визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування подаються концесіодавцю Верховною Радою Автономної Республіки Крим, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними, районними та Севастопольською міською радами, відповідними держадміністраціями

**Постановка завдання.** Мета дослідження полягає в прийнятті рішення щодо визначення рентабельності експлуатації та окупності автомобільної дороги «Київ – Одеса» як об'єкту державно-приватного партнерства (зокрема, за умов можливого введення плати за проїзд після її реконструкції).

**Виклад основного матеріалу.** Проведений аналіз показує, що історично сформована в нашій країні недооцінка ролі автомобільних доріг має вкрай негативні наслідки в економічній та соціальній сферах.

Стан і рівень розвитку мережі автомобільних доріг в Україні, стали традиційною національною проблемою. Без надійно працюючої, економічної, безпечної й екологічно чистої мережі автомобільних доріг, орієнтованої на інтереси користувачів та економіки країни неможливі процеси радикальних реформ економічної та соціальної сфери країни [3].

Економічна історія каже, що періоди зростання, як правило, приходять у результаті значних інвестицій у сполученні із потужним зростанням ефективності. Для дорожнього господарства найважливішим є підтримання на належному рівні існуючої мережі автомобільних доріг. Для ефективності її функціонування потрібні інвестиції, пов'язані з будівництвом автомобільних магістралей по напрямках міжнародних транспортних коридорів [4].

Автомобільним дорогам України необхідно приділяти особливу увагу, усвідомлюючи їх важливу рису – транзитний характер території нашої країни, визначений історією. Без надійно працюючої, економічної, безпечної й екологічно чистої мережі автомобільних доріг, орієнтованої на інтереси користувачів і економіки країни, будуть неможливі процеси радикальних змін в економічній та соціальній сферах, формування ринкових відносин в економіці України [3, 4].

За рівнем розвитку автомобільного транспорту та мережі автомобільних доріг Україна сьогодні значно відстає від розвинутих країн. Частка вантажообігу, виконуваного автомобільним транспортом, непропорційно мала – майже в 20 разів менше, ніж у Франції, у 3–5 разів менше, ніж у США, Німеччині, Канаді та інших країнах світу. Середня дальність поїздки на автомобілі в Україні складає усього 39 км, що в 2–3 рази менше, ніж у США, Канаді, Франції та інших близьких по розмірах території країнах. Аналізуючи довжину мережі доріг загального користування України слід відзначити, що забезпеченість держави поза-міськими автомобільними дорогами загального користування значно менше, ніж у більшості європейських країн [8].

Незбалансованість розвитку видів транспорту та транспортної інфраструктури значно знизили ефективність роботи єдиної транспортної системи країни. При цьому, незважаючи на економічну ситуацію, що склалася в Україні, різко збільшилися темпи росту автомобільного парку, який за останні 3 роки зріс більше ніж на 30%, що призвело до збільшення інтенсивності руху на автомобільних магістралях. Обсяги міжнародних автомобільних перевезень на західних напрямках за останні два роки збільшилися на 24%. Загалом кількість зареєстрованих транспортних засобів в Україні перевищила 20 млн автомобілів.

Розглянемо ситуацію, що історично склалася в нульових роках двадцять першого століття. Тодішнім міністром транспорту було прийняте рішення про реконструкцію з подальшим пере-

веденням у ранг платних автомобільної дороги Київ – Одеса. Автомобільна дорога Київ – Одеса на ділянці Київ – Жашків та Червонознам'янка – Одесабулареконструйованазাপараметрамидороги категорії 1-б з чотирма смугами руху. На ділянці Жашків – Червонознам'янка довжиною 252,2 км, за винятком 26 км, дорога мала дві смуги руху, що створює значні ускладнення в організації дорожнього руху в цілому автомобільною магістраллю Київ – Одеса. Необхідність реконструкції ділянки від Жашкова до Червонознам'янки була продиктована потребою розвитку зростаючих транспортних зв'язків як регіонів України між собою, так і України з країнами Чорноморського та Середземноморського басейнів.

Напрямок траси дороги на ділянці Жашків – Червонознам'янка в ТЕО Укодипродору визначався на основі розгляду запропонованих трьох варіантів вибору напрямків. За результатами техніко-економічних порівнянь було рекомендовано варіант з максимальним використанням існуючої автомобільної дороги та, відповідно, смуги відведення. Останнє дало можливість зменшити відведення додаткових площ орних земель. Зазначені обставини обумовили прийняття рішення про необхідність реконструкції ділянки дороги Жашків – Червонознам'янка.

Через те, що на ділянці автомобільної дороги Жашків – Червонознам'янка був передбачений платний проїзд автомобільного транспорту, на дев'яти транспортних розв'язках намічені пункти збору плати за проїзд.

Відповідно до Закону України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки» в ТЕО було передбачено будівництво альтернативної безоплатної автомобільної дороги. Довжина траси альтернативної дороги становить 274 км. Параметри дороги намічені по III категорії (ширина земляного полотна 12,0 м, проїзної частини 7,0 м). Довжиною дороги у 100 км трасу було намічено існуючими дорогами, які потрібно реконструювати. Альтернативна дорога має пройти через 18 населених пунктів; передбачається забезпечити місцеві транспортні зв'язки [10–15].

Згідно з ТЕО розрахункова вартість реконструкції дороги становила 2965671,403 тис. грн. Крім того, визначена розрахункова вартість будівництва альтернативного проїзду, яка складала 1476800,0 тис. грн. термін окупності капіталовкладень в ТЕО дорівнював 16 рокам. Але слід зазначити, що термін окупності визначався,

по-перше, з урахуванням доходів від придорожньої комерційної інфраструктури, що є неприпустимим, а по-друге, не був використаний принцип приведення грошових потоків до сьогодення дня з урахуванням дисконтування їх у часі.

Переорієнтація автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці Жашків – Червонознам'янка після її реконструкції на платну основу обмежує права громадян на вільне пересування, що відповідними статтями гарантує Конституція України, оскільки за проїзд автомобільною дорогою доведеться платити і за ті її частини, в які раніше вже були вкладені значні бюджетні кошти.

Автомобільна дорога Київ – Одеса споруджувалася у 1950–60 рр. по надзвичайно вдалому напрямку траси – майже по прямій з півночі на південь. Крім того, дві значні за довжиною ділянки дороги (Київ – Жашків у Київській обл. та Одеса – Червонознам'янка в Одеській обл.) вже було раніше реконструйовано по категорії I-б. Тобто, на момент прийняття рішення про реконструкцію дороги на ділянці м. Жашків – с. Червонознам'янка (траса – пряма лінія), майже половина довжини автомобільної дороги Київ – Одеса була в значно гіршому стані по умовах руху, хоча у кращому варіанті за напрямком руху.

На момент прийняття рішення в Україні існувало у повному обсязі законодавче підґрунтя щодо впровадження будівництва та подальшої експлуатації автомобільної дороги на концесійній основі у відповідності із Законом України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг». Відповідно до цього потрібно було б прийняти рішення про будівництво дороги на зазначеній ділянці за новим напрямком (варіанти II та III ТЕО). Після чого потреба у будівництві альтернативної дороги (безоплатного проїзду) була б недоречною через те, що по новому напрямку можна було б запровадити плату за проїзд, а стару ділянку дороги використовувати як альтернативну з безоплатним проїздом.

Було прийнято таке рішення щодо реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від м. Жашків до с. Червонознам'янка. Для того, щоб зробити платним проїзд цією ділянкою у 2003 р. Верховна Рада України прийняла за поданням Кабінету Міністрів України Закон України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки», де визначаються особливості реконструкції та експлуатації на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова

до Червонознам'янки в порядку експерименту в інтересах економіки України. Основними принципами реконструкції та експлуатації на платній основі автомобільної дороги є обов'язкова наявність до початку експлуатації на платній основі об'єкта реконструкції безоплатної автомобільної дороги чи окремих смуг руху вздовж об'єкта реконструкції, що знаходяться в належному для експлуатації технічному стані як альтернативного варіанта зручного проїзду транспортних засобів у напрямку Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки та забезпечення руху в населених пунктах, розміщених вздовж об'єкта реконструкції (стаття 2 Закону України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки»). Тому ТЕО було доповнено матеріалами щодо альтернативного проїзду (як окрему частину ТЕО реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса). Запропонований напрямок траси альтернативної автомобільної дороги намічено існуючими вулицями населених пунктів, що значно ускладнює процес будівництва і майбутньої експлуатації дороги.

Через рік Верховною радою України за поданням Кабінету Міністрів України було прийнято Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки» № 1860-IV від 24.06.2004 р. Головною відзнакою цього Закону є стаття 6, яка зазначає, що «у тексті Закону слова «на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки» слід виключити. Тобто, цим викреслюється введення плати за проїзд цією автомобільною дорогою тільки на вищезазначеній ділянці та вводиться плата за проїзд всією дорогою від Києва до Одеси [15].

Прикінцевими положеннями цього Закону (ст. 2) зазначено, що Кабінет Міністрів України має протягом 3 місяців з дня набрання чинності цим Законом «затвердити проектно-кошторисну документацію», хоча ТЕО на реконструкцію автодороги Київ – Одеса, а також альтернативну дорогу розроблялося тільки на ділянку від Жашкова до Червонознам'янки.

Плата за проїзд автомобільними дорогами України могла бути введена тільки при наявності безоплатного альтернативного проїзду. Отже, не маючи таких альтернативних маршрутів на ділянках від Києва до Жашкова, а також від Одеси до Червонознам'янки втрачається дотримання обов'язкової наявності безоплатних автомобіль-

них доріг чи окремих смуг руху вздовж об'єкта реконструкції, що знаходяться у належному для експлуатації технічному стані, як альтернативного варіанта зручного проїзду автомобілів у необхідному напрямку чим обмежуються конституційні права громадян України. Таким чином виникла правова колізія, основою якої є протиріччя, що закладені цими законодавчими актами України.

Щодо положення ст. 4 останнього з прийнятих Законів, яка зазначає, що «виконання реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса здійснюється у порядку експерименту в інтересах економіки України та економічного розвитку Київської, Черкаської, Кіровоградської, Миколаївської та Одеської областей із залученням кредитних коштів, у тому числі під надання державних гарантій», то останнє безпосередньо вказує на хитку позицію техніко-економічних обґрунтувань необхідності реконструкції цієї дороги з подальшим введенням плати за проїзд. А положення частини 2 цієї статті Закону, де зазначається що «відшкодування витрат, пов'язаних з виконанням боргових зобов'язань за кредитами ... здійснюється за рахунок коштів, які передбачаються в Державному бюджеті України на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування», призводить до того, що за таких обсягів зобов'язань на утримання мережі інших автомобільних доріг загального користування фінансових ресурсів не вистачатиме, що у свою чергу призведе до остаточної руйнації існуючої мережі [15–18].

Фінансова оцінка рішення, що пропонується на відміну від запропонованого в ТЕО, базується на наступних розрахунках та аналізах:

- розрахунок інвестиційного грошового потоку проекту;
- розрахунок операційного грошового потоку проекту;
- розрахунок фінансового грошового потоку проекту;
- розрахунок та аналіз показників фінансової ефективності проекту;
- аналіз можливих схем фінансування проекту.

Усі розрахунки виконані за допомогою розробленої проф. Лановим О.Т. програми RoadPrice, на яку отриманий охоронний документ (рис. 1, 2, 3).

Таким чином розраховано три різні сальдо інвестиційного грошового потоку:

- 1 – для проекту, що передбачає реконструкцію ділянки Жашків – Червонознам'янка з реконструкцією існуючої мережі місцевих автомобільних доріг з метою упровадження альтернативного безкоштовного проїзду в напрямку Київ – Одеса;

Назва автомагістралі: Жашків - Червонознам'янка

Довжина дороги (маршруту) - км (10 - 1000): 252

Термін експлуатації - роки (20 - 49): 25

Вартість будівництва автомобільної дороги - грн. (до 5 000 000 000): 4442471000

Витрати на утримання адміністрації - грн. на рік (до 1 000 000): 515000

Витрати на охорону пунктів збору плати - грн. на рік (до 1 000 000): 973500

Витрати на страхування - грн. на рік (до 10 000 000): 2447950

Податки, обов'язкові платежі, та відсотки за банківською позицією - грн. на рік (до 10 000 000): 3415800

Витрати на утримання та поточний ремонт - грн./км на рік (до 50 000): 13200

Концесійні платежі - грн. на рік (до 10 000 000):

1 рік	845988	6 рік	1188717	11 рік	1670293	16 рік	2346967	21 рік	3297777
2 рік	905538	7 рік	1272393	12 рік	1787868	17 рік	2512175	22 рік	3529915
3 рік	969281	8 рік	1361959	13 рік	1913720	18 рік	2689012	23 рік	3778392
4 рік	1037511	9 рік	1457830	14 рік	2048431	19 рік	2878297	24 рік	4044361
5 рік	1110543	10 рік	1560450	15 рік	2192624	20 рік	3080906	25 рік	4329052

Далі Вихід

Рис. 1. Приклад введення вхідних даних – 1

Матеріальні витрати на утримання та поточний ремонт - грн./км на рік (до 100 000): 60150

Склад транспортного потоку - % [1 групи] (0-99): 70

Склад транспортного потоку - % [2 групи] (0-99): 10

Склад транспортного потоку - % [3 групи] (0-99): 10

Склад транспортного потоку - % [4 групи] (0-99): 10

Амортизаційні відрахування - % (0,01 - 20): 5

Ставка дисконту, %: 7,955

Податок на прибуток, %: 25

Річна інфляція, %: 6

Розрахунок Назад Вихід

Рис. 2. Приклад введення вхідних даних – 2

Вхідні дані

Валові доходи

Розрахунок фінансового потоку (прибутки / збитки)

Рух коштів

Розрахунок та аналіз показників фінансової ефективності проекту

Вихід

Рис. 3. Приклад результатів обчислень

Таблиця 1

№ пп.	Показник	I варіант	II варіант	III варіант
1	Інвестиції валові, грн.	4 442 471 000	4 510 000 000	2 429 248 000
2	Довжина маршруту, км	252,2	255	252,2
3	Чиста теперішня вартість проекту, грн.	3 854 701 630	5 165 270 840	3 313 823 090
4	Внутрішня норма рентабельності, %	6,69	10	10,97
5	Термін окупності, років	15	13	12
6	Дисконтований термін окупності, років	не окупається	22	18
7	Індекс рентабельності	0,87	1,14	1,36
8	Середня норма прибутку від інвестицій	1,21	2,02	2,69

2 – для проекту, що передбачає будівництво нової платної автомобільної дороги категорії 1-б, що залишає стару ділянку Жашків – Червонознам'янка для безкоштовного користування;

3 – для проекту, що передбачає ситуацію, коли вже реконструйована ділянка Жашків – Червонознам'янка, як і уся автомобільна дорога Київ – Одеса використовуватиметься як безоплатна для проїзду транспортних засобів.

Зведені фінансові показники аналізу функціонування автомобільної дороги Київ – Одеса від м. Жашків до с. Червонознам'янка (табл. 1).

Отже, потрібно визнати, що прийняте раніше рішення щодо введення плати за проїзд після реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса (як на ділянці від м. Жашків до с. Червонознам'янка, так і на всій її довжині) є помилковим, тому що

потреба улаштування додаткової альтернативної автодороги є дуже вартісним заходом.

**Висновки.** Враховуючи прагнення влади в Україні щодо вступу країни в Європейський Союз, а також незадовільний стан існуючої мережі автомобільних доріг через недостатній рівень фінансування, вважається кращим залишити дорогу Київ – Одеса безоплатною [13–18], а фінансові ресурси суспільства спрямовувати на розвиток мережі доріг у напрямку «схід – захід». Цей розрахунок був належним чином оформлений і переданий у Державну експертизу, яка передала експертний висновок у Держбуд, де він був схвалений як остаточний. На підставі останнього Постановою Кабінету Міністрів України подальшу експлуатацію реконструйованої автомобільної дороги Київ – Одеса залишили безоплатною.

#### Список літератури:

1. Skovajsa J., Příbyl O., Příbyl P., Ščerba M., Janota A. Evaluation of a Mobile Highway Management System at Roadwork Zones. *International Journal of 164 Engineering, Transactions B: Applications*. 2022. 35(5), pp. 900–907. DOI: 10.5829/ije.2022.35.05b.06 (SCOPUS).
2. Ambros J., Turek R., Elgner J., Krivankova Z., Valentova V. Effectiveness evaluation of section speed control in Czech Motorway work zones. *Safety*. 2020 Vol. 6(3). DOI: 10.3390/safety6030038 (SCOPUS).
3. Пересада А.А. Основи інвестиційної діяльності. К.: Літра, 1996. 342 с.
4. Суборєв В.М., Шедяков В.Є. Менеджмент у сфері інвестицій та персоналу: особливості у перехідній економіці. Харків : Бізнес Інформ, 1996. 170 с.
5. Кудіна Л.І. Методичні засади оцінки ефективності інвестиційних проектів. К.: Вид-во КМУГА, 1997. 18 с.
6. Економіка підприємства: Підручник / За ред. С.Ф. Покропивний. 2-ге вид. К.: КНЕУ, 2000. 528 с.
7. Макконелл К.Р., Брю С.Л. Економікс: Принципи, проблеми та політика / Пер. з англ. 11-го вид. К.: Ха Гар, 2000. 785 с.
8. Розробка та аналіз проектів. Вашингтон: ІЕР Світового банку 1993. 208 с. 9. Постанова КМУ від 11 грудня 1999 р. N 2293 “Про затвердження Переліку об’єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію”.
10. Закон України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг”.
11. Постанова КМУ від 18 січня 2000 р. N 72 “Про реєстр концесійних договорів”.
12. Постанова КМУ від 12 квітня 2000 р. N 642 “Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об’єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію”.

13. Постанова КМУ від 4 жовтня 2000 р. N 1521 “Про затвердження Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг”.
14. Постанова КМУ 12 квітня 2000 р. N 643 “Про затвердження Типового концесійного договору”.
15. Постанова КМУ 4 жовтня 2000 р. N 1519 “Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги”.
16. Постанова КМУ від 22 серпня 2000 р. N 1299 “Про затвердження Порядку встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії”.
17. Постанова КМУ від 6 липня 2000 р. N 1065 “Про затвердження Порядку відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії”.
18. Постанова КМУ від 13 липня 2000 р. N 1114 “Про затвердження Порядку визначення об’єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації, та умов їх надання”.

**Kiselyov V.B., Lanovyi O.T., Kosharnyi O.M. ANALYSIS AND BUSINESS PLANNING OF THE OPERATION OF THE “KYIV – ODESA” HIGHWAY ON A PAID AND FREE BASIS**

*The article examines the possibility of introducing a toll after the reconstruction of the Kyiv-Odesa highway. The research method is the methodology for determining capital (investment), current and administrative costs when calculating the maximum amount of toll for a highway.*

*The purpose of this study is the analysis and business planning of decision-making when determining the profitability of operation and payback of a public-private partnership object.*

*The main tasks that need to be solved when performing this study are the following: analysis of capital (investment), current and administrative costs when calculating the maximum amount of toll; justification of the optimal distribution of risks between the concessionaire and the concessionaire; analysis of existing methods of attracting investments (loans, issuance of securities, free funds of legal entities and individuals, own funds, etc.); economic and legal justification of the optimal combination of these methods for the construction of highways under concession; development of software tools for calculating the efficiency indicators of the construction of concession highways, taking into account the time value of money and the risks that may arise during the implementation of such projects; development of methodological recommendations for calculating the profitability of operation and payback of concession and toll highways and calculating the efficiency indicators of construction under the terms of a highway concession.*

*The need for road construction should be determined, first of all, by socio-economic feasibility, regardless of the sources of financing for construction. Such feasibility may be caused by the need for the existence of a road in order to develop economic relations within the country, increase internal and external trade, develop economic relations between regions, revitalize the economy of individual regions, reduce transport costs in the production and transportation of enterprise products, as well as the lack of potential means of solving the set goals at the expense of already existing roads. One of the main goals of offering participation in the construction and operation of highways to private investors is to improve the quality of service to their users. Such an improvement is advisable if the existing level of service (under conditions of insufficient budget funding) cannot satisfy the needs of users, which is explained by the low efficiency of road management by state enterprises and organizations.*

*The results of the article can be used in the development of investment projects for highways, as well as in determining the toll after the reconstruction of the Kyiv-Odesa highway.*

**Key words:** highway, toll, concession, investment projects, public-private partnership, business planning.

Дата надходження статті: 11.11.2025

Дата прийняття статті: 02.12.2025

Опубліковано: 30.12.2025