

Антон ХИЖНИЙ,

*аспірант кафедри цивільно-правових дисциплін
Національної академії внутрішніх справ*

Науковий керівник:

*професор кафедри цивільно-правових дисциплін
Національної академії внутрішніх справ
кандидат юридичних наук, професор*

Василь ГОПАНЧУК

ДО ПИТАННЯ МОЖЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ В УКРАЇНИ СУЧАСНИХ БАЗОВИХ МОДЕЛЕЙ КОНЦЕСІЇ

Концесія у міжнародній практиці є однією із найпоширеніших форм державно-приватного партнерства (далі – ДПП), що здійснюється на основі концесійних договорів про спільну діяльність між центральним або місцевим органом виконавчої влади й органом місцевого самоврядування і приватним партнером. Достатньо детальне врегулювання концесійних відносин забезпечує достатній рівень правової визначеності та повною мірою дає змогу реалізувати проекти концесії [1, с. 40].

Відповідно до класифікації, запропонованої Світовим банком [2], концесії (Concessions) - модель ДПП, коли приватний сектор бере на себе управління приналежної державі власності (інфраструктурного об'єкта) і значні інвестиційні ризики протягом певного періоду. До даної групи партнерства належать наступні три моделі концесії:

1. «Відновлення (реконструкція), експлуатація й передача» (ROT - Rehabilitate, Operate and Transfer) - приватний інвестор відновлює (реконструює) існуючий об'єкт, потім здійснює його експлуатацію протягом визначеного у договорі строку, приймаючи на себе пов'язані з цим ризики, а в подальшому повертає об'єкт відновлення і експлуатації державі.

2. «Відновлення, оренда й передача» (RLT - Rehabilitate, Lease or Rent and Transfer) - приватний інвестор відновлює (реконструює) існуючий об'єкт, потім орендує або бере його у державного власника в лізинг на визначений у договорі час, приймаючи на себе всі пов'язані з цим ризики, а потім повертає його державі.

3. «Будівництво, відновлення (реконструкція), управління і передача» (BROT - Build, Rehabilitate, Operate and Transfer) - приватна компанія здійснює нове будівництво (реконструкцію) інфраструктурного об'єкта, потім експлуатує його протягом строку дії договору, приймаючи на себе всі пов'язані з цим ризики, а потім повертає його державі.

Згадувані моделі концесії в світі реалізуються за такими двома формами: «*user-pay*», коли гроші концесіонеру платять користувачі певного об'єкта, і «*government-pay*», коли гроші виплачує держава [3].

У першому випадку, концесіонер має змогу отримувати плату від користувачів за надання послуг («*user-pay*»), у другому - концесіонер отримує певну частину плати від держави як відшкодування («*government-pay*»). Зазвичай у першому випадку йдеться про високодохідні активи (порти, аеропорти), які передаються у користування на умовах концесії. Використання таких активів здатне генерувати значні прибутки, а збереження власності за державою одночасно слугує додатковим джерелом отримання коштів до бюджету. У другому випадку реалізуються високо витратні проекти (більшість автомагістралей, заклади охорони здоров'я, сміттєпереробні заводи тощо), які нездатні генерувати достатній обсяг доходу, щоб забезпечити рентабельність діяльності концесіонера. Тому за таких умов передбачається отримання певних платежів від держави. Проте в обох випадках, правильне розуміння сутності концесії закріплює за державою право вибору та найму приватного оператора для проектування, будівництва/реконструкції та експлуатації певних об'єктів інфраструктури без гарантії окупності інвестицій, які ним вкладені. І якщо, у першому випадку оплату за свої послуги концесіонер отримує від споживачів, то у другому - частково від держави. І у цьому разі, як слушно зазначає Л. В. Сероклин, важливо передбачити певні показники ефективності діяльності самого концесіонера, недотримання яких дає змогу не витрачати бюджетні кошти на покриття його збитків. Саме у такому разі найповнішою мірою проявляється зміст та характер концесії порівняно з ДПП [4, с.130-131].

У цілому варто відзначити, що концесійна діяльність має змогу забезпечити не лише залучення капіталу до розвитку економіки, відновлення та модернізацію існуючих державних активів, але й будівництво нових об'єктів, використання яких забезпечуватиме соціально значущі цілі розвитку суспільства за умови збереження власності за державним чи комунальним сектором [5, с. 72].

До прикладу, у 2020 р. було передано в концесію в Україні два морських порти («Ольвію» та «Херсон»). Планувалась і передача порту «Чорноморськ» [3]. Однак в умовах воєнного стану та російської агресії їх функціонування неможливе.

У 2021 році планувалось передати в концесію шість ділянок доріг, безоплатних для водіїв, а також двох платних [6]. Серед причин гальмування концесійної політики в Україні дослідники називають дефіцит бюджету, недосконалий концесійний механізм, недостатній рівень державної підтримки, невідповідність пошукачів вимогам договору

і т.д. [7]. Звичайно, що в умовах сьогодення, оголошення конкурсу або реалізація зазначених проєктів взагалі неможлива.

В країнах Європи різні моделі концесії реалізуються в сфері будівництва автомобільних доріг, залізничних колій, водопостачання, видобування корисних копалин, експлуатацію великих промислових підприємств, надання послуг. Сьогодні, в Україні концесійна політика просувається повільно, а в окремих регіонах взагалі не можлива. Разом з тим, неодмінно прийде час для відновлення нашої держави, тому готуватися до цього ми маємо уже зараз, незважаючи ні на що! В процесі розробки національних програм післявоєнного відновлення України, вкрай важливим є вивчення досвіду інших країн. Аналіз іноземних законодавчих актів, договорів, показників роботи концесійних підприємств допоможе нашій державі пришвидшити темпи власної концесійної політики.

Список використаної літератури:

1. Васильєва Н.В., Васильєва О.І. Державно-приватне партнерство як інструмент розвитку територій. *Публічне урядування: збірник*. № 2 (17). березень 2019. Київ: ДП “Видавничий дім “Персонал”. 2019. С. 35-45.
2. Review of the Public-private partnerships. World Bank. URL: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx
3. Економічна правда. Півтора року тому запровадив закон про концесію. Що це змінило? *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2021/04/12/672860/> (дата звернення: 05.12.2023).
4. Сероклин Л. Державне регулювання концесії в національній економіці : Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. Київ - Запоріжжя, 2021. 263 с.
5. Биканова А.В. Концесія як спеціальний режим господарювання. *Форум права*. 2010. № 4. С. 69-74.
6. Перспективи концесійних доріг в Україні. *finance.ua*. URL: <https://finance.ua/ua/saving/perspektivy-koncessionnyh-dorog-v-ukraine> (дата звернення: 05.12.2023).
7. Канцур Г. Сучасний стан та особливості будівництва доріг в Україні на умовах концесії. *«Ефективна економіка» - наукове фахове видання з питань економіки*. № 3. 2017. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488> (дата звернення: 05.12.2023).