

УДК 658.751

DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2020.36.0.23

ЕВОЛЮЦІЯ ІНСТИТУТУ КОНЦЕСІЇ ЯК ОСНОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ДМИТРИЄВА О. І., кандидат економічних наук, доцент, кафедра менеджменту, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, вул. Я. Мудрого, 25, м. Харків, Україна, 61002.

E-mail: oksahnadu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9314-350X

***Анотація.** Незважаючи на значну кількість дискусій щодо проблем інституту концесії, акцент в більшості випадків робиться на методичних і практичних аспектах цього питання. Це може створити потенційні проблеми в процесі розвитку механізму концесії в Україні. У статті розглядається теоретичне забезпечення питання концесії у сфері суспільно важливої інфраструктури, систематизована еволюція концесійного механізму в світовій практиці. Здійснено аналіз ЗУ «Про концесію», який розроблено відповідно до правової бази ЄС, що регулює питання державно-приватного партнерства. Визначено, що закон спрямований на спрощення процедури залучення до сфери державно-правового партнерства приватного капіталу іноземних і національних інвесторів. Наведено та проаналізовано основні позитивні нововведення ЗУ «Про концесію». Встановлено, що єдиного визначення поняття «концесія» на сьогодні в науковій літературі не існує, здійснено аналіз наявних підходів щодо його дефініції. На основі дослідження наукових робіт за тематикою концесії автор зробив висновок, що існує безліч її різновидів, наведена систематизація різноманітних видів концесії. Важливим є те, що концесії застосовуються не тільки у взаєминах бізнесу і держави, а й в середовищі організацій і фізичних осіб. До основних видів концесії належить комерційна концесія, франчайзинг, інфраструктурна концесія, надання права на ведення певного виду діяльності, концесії з розроблення природних ресурсів, концесії у галузі надрокористування, концесія публічної служби. Здійснено аналіз основних умов концесійного договору (тобто умов, за яких сторони повинні досягти згоди, щоб такий договір вважався укладеним) Суспільно важливою інфраструктурою є комплекс підприємств і об'єктів, що забезпечують загальні умови для здійснення тієї чи іншої діяльності, необхідної для функціонування суспільства. У дослідженні розглянуто основні етапи процедури концесії в Україні. На останньому етапі дослідження автором надано визначення концесії у сфері суспільно важливої інфраструктури.*

***Ключові слова:** концесія, концесійна угода, суспільно важлива інфраструктура, державно-приватне партнерство, концесійний договір.*

Постановка проблеми. В умовах високих системних ризиків для держави і бізнесу може бути дуже привабливою стратегія передачі ризиків третій стороні – населенню, безпосередньо зацікавлених в реалізації інфраструктурних проєктів. Основним методом такої передачі є збільшення вартості послуг, які надаються, що в умовах зниження реальних доходів населення є неприйнятним.

Таким чином, необхідна система забезпечення інтересів громадськості в процесі управління проектами концесії у сфері транспортної інфраструктури, що дозволить контролювати й відстоювати інтереси населення й організацій, які є безпосередніми користувачами. В історичній ретроспективі найрозвиненішою формою взаємодії держави і бізнесу в інфраструктурних проектах в світі є концесія.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значну увагу дослідженню інституту концесії приділено в працях багатьох вчених, зокрема В. Г. Варнавського, В. В. Дубініна, А. В. Філатова, М. І. Щабликіна, Е. С. Кодряна, І. І. Мальцевої, Д. І. Іскренко та інших.

На основі аналізу зазначених літературних досліджень можна виділити основні етапи еволюції концесійного механізму в світовій практиці:

1) VI–IV ст. до н.е. – Стародавня Греція, Рим, Стародавній Іран – виникає поняття «відкуп»;

2) 1256 р. – Іспанія – перша концесія з освоєння корисних копалин;

3) 1400 р. – Італія – перша концесія з видобутку нафти з медичною метою;

4) 1554 р. – Франція – концесія з будівництва каналу;

5) 1901 р. – Іран – концесія з видобутку нафти з геолого-розвідувальною метою;

6) 20–30-ті рр. ХХ ст. – формування сучасної нормативно-правової бази концесійних угод;

7) 1948 р. – Південно-Східна Азія – активний розвиток інфраструктурних проектів на основі концесійних угод;

8) 70-ті рр. ХХ ст. – Венесуела – у концесійній угоді з'являється податок на прибуток концесіонера;

9) 1986 р. – Велика Британія, Франція – будівництво Євротунелю під Ла-Маншем на основі концесійної угоди.

Необхідно зазначити, що ці етапи є лише фрагментом світової історії розвитку й еволюції концесійного механізму.

На основі проведеного дослідження наукових робіт за тематикою концесії автором зроблено висновок про те, що питанням теоретичного та методологічного забезпечення належної уваги не приділяється.

Невирішені складові загальної проблеми. Аналіз наукових публікацій з цієї тематики [1–14] дозволяє зробити висновок про те,

що акцент у більшості випадків робиться на методичних і практичних аспектах. Це може створити потенційні проблеми в процесі розвитку механізму концесії в Україні.

Формування мети статті. Метою дослідження є аналіз теоретичного забезпечення питання концесії у сфері суспільно важливої інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Поняття концесії має дуже тривалу історію. З найдавніших часів застосовувалася система «відкупу», яка є однією з її різновидів. У процесі відкупу відбувалася передача державою приватній особі права стягувати податки, таким чином, частина доходів розподілялася між ними. Як зазначають дослідники [1], цей механізм застосовувався ще до нашої ери.

Важливим етапом свого часу була поява законодавства про концесії у XVII–XVIII століттях в Європі. У США концесії були вперше з'явилися наприкінці XVII століття. У Франції законодавство про концесії було прийнято за часів Наполеона і використовується (з істотними змінами) донині [2].

У XIX столітті механізм концесії набув широкого розповсюдження в світі в процесі будівництва залізничних і автомобільних доріг, освоєння корисних копалин і розвитку інших галузей.

Дослідники визначають дві моделі концесії [3] – англо-американську та французьку. Французька модель має спільні риси з процесом ліцензування. Британська модель концесії передбачає тісні партнерські відносини між державою та приватним сектором в процесі управління проектами.

На сьогодні концесія застосовується в більш ніж 100 країнах світу, це дозволяє говорити про універсальність, незважаючи на істотні відмінності держав між собою. Як зазначають науковці, нині «побудова концесійної моделі взаємодії держави й бізнесу продовжує залишатися перспективним напрямом розвитку більшості країн світу, вишукуючи шляхи для досягнення максимально ефективної взаємодії бізнесу й держави відповідно до потреб та соціально-економічного становища національної структури в світовому співтоваристві» [4]. Необхідно зазначити, що механізм концесії у різних країнах має свої особливості. У більшості держав світу інститут концесії пройшов тривалий еволюційний шлях розвитку, що дозво-

лило забезпечити його ефективність. Вітчизняні реалії істотно від цього відрізняються.

Такий значний інтерес дозволяє зробити висновок про те, що за умови правильної організації і структурування концесійний механізм здатний посісти вагоме місце в економіці країни.

Крім того, як зазначено в роботі [5], реалізація концесійних інфраструктурних проєктів у значному масштабі з залученням закордонних інвесторів має безліч як позитивних, так і негативних моментів, що призводить до системи протиріч за такими ключовими моментами:

- внесення змін до міжнародних інвестиційних позицій й інвестиційного клімату країни;
- економічні стимули, що сприяють залученню закордонних інвесторів;
- державна політика щодо забезпечення ефективності діяльності концесіонера, зокрема соціальної;
- залучення сучасних іноземних технологій;
- проблеми опортуністичної поведінки концесіонера;
- можливість прискорення регіонального розвитку в рамках межах залучення іноземних інвесторів;
- умови для трудової діяльності на створюваних підприємствах;
- зміни в зовнішньоторговельних відносинах;
- економічні проблеми завершення проєктів, зокрема в разі дострокового розірвання договору.

Період 20–30-х років ХХ століття характеризувався реалізацією концесійних проєктів у таких напрямках, як обробна промисловість, торгівля, гірничодобувна промисловість, сільське господарство тощо, зокрема було надано декілька нафтових концесій.

Процес розроблення концесійного законодавства в нашій країні почався 1999 року з прийняття Закону України «Про концесійні угоди». Саме тоді він вважався дуже прогресивним. Пізніше були прийняті закони про особливості концесій (в сфері будівництва автомобільних доріг, тепло- та водопостачання), а 2010 року – Закон України «Про державно-приватне партнерство».

Законодавство щодо концесії протягом наступних років продовжувало розвиватися в бік поліпшення умов для приватного

інвестора. Це пояснюється тим, що на початковому етапі головною метою було гарантування насамперед інтересів держави, що призвело до стагнації процесу видачі концесій.

Узакордонних країнах законодавство щодо концесій постійно розвивається, адаптуючись під нові вимоги соціально-економічного середовища і відповідно до потреб підприємницького сектора, зокрема це стосується частини розподілу й управління ризиками. Подібні зміни у вітчизняній практиці відстають від потреби надання гнучких умов управління проєктами.

У жовтні 2019 року набрав чинності новий Закон України «Про концесію» [6]. Він дозволив досягти збалансування інтересів всіх учасників концесії. З одного боку, на основі цього закону було створено сприятливі умови для розширення обсягу інвестицій (зокрема за допомогою іноземного капіталу), метою якого є модернізація та формування сучасної інноваційної інфраструктури та надання якісних та суспільно важливих послуг у державі, а з іншого – забезпечення належних умов для отримання інвесторами прибутків від участі в державно-приватному партнерстві.

ЗУ «Про концесію» був розроблений відповідно до правової бази ЄС, яка регулює питання державно-приватного партнерства. Під час розроблення законопроекту автори врахували міжнародний досвід реалізації концесійних проєктів, метою якого є поліпшення інвестиційного клімату в Україні, а також ліквідація адміністративних перепон у процесі реалізації концесійних проєктів.

Закон спрямований на спрощення процедури залучення до сфери державно-правового партнерства приватного капіталу національних та іноземних інвесторів. Він містить декілька позитивних нововведень, серед яких основними є такі [2, 6]:

- впроваджена прозора процедура вибору концесіонера на переважно конкурсній основі;
- передбачається можливість залучення до роботи конкурсної комісії незалежних експертів, які можуть надавати свої роз'яснення та рекомендації під час проведення концесійного конкурсу;
- спрощується порядок отримання земельної ділянки, необхідної для реалізації концесійного проєкту;
- введені додаткові гарантії для концесіонерів і кредиторів, які фінансують або гарантують дотримання умов концесійних

договорів, зокрема право заміни концесіонера (кредитора) на іншого;

– передбачена можливість передачі вирішення спорів, що виникають у зв'язку з дотриманням умов концесійного договору, на розгляд міжнародного комерційного або інвестиційного арбітражу;

– дотримання чіткого механізму контролю й моніторингу за дотриманням умов концесійних договорів.

Концесія може застосовуватися для здійснення проєктів в будь-яких сферах господарської діяльності, крім об'єктів, на які відповідно до українського законодавства встановлені обмеження або заборона щодо передачі їх в концесію.

Розглянемо основні теоретичні аспекти інституту концесії. Слово «концесія» (з лат. «concession» – «дозвіл, поступка») для української мови є запозиченим. Формулювання більш розгорнутого визначення терміна «концесія» є досить проблемним. Це зазначено в роботі [7], в якій автор визначає поняття «угода про спільне отримання доходу, тобто взаємовигідна угода». Цей висновок не є достатньо обґрунтованим, оскільки поділ доходу не є обов'язковим і базовим принципом концесійного механізму. Термін «концесія» має безліч визначень у країнах світу. Спільною рисою цього механізму можна назвати видачу (поступку) дозволу на здійснення певної діяльності.

Як зазначав В. Г. Варнавський [2], «У сучасному трактуванні категорії «концесія» («концесійна угода») принципово відрізняється від того, як визначається термін «концесія» в розвинених країнах». Визначення поняття «концесія» нині в науковій літературі не існує. Є безліч підходів, які наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Підходи до визначення поняття «концесія»

Джерело	Зміст визначення
1	2
ЗУ «Про Концесію» [6]	«Форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесіодавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво, та/або управління об'єктом концесії, та/або надання суспільно важливих послуг у порядку на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції»

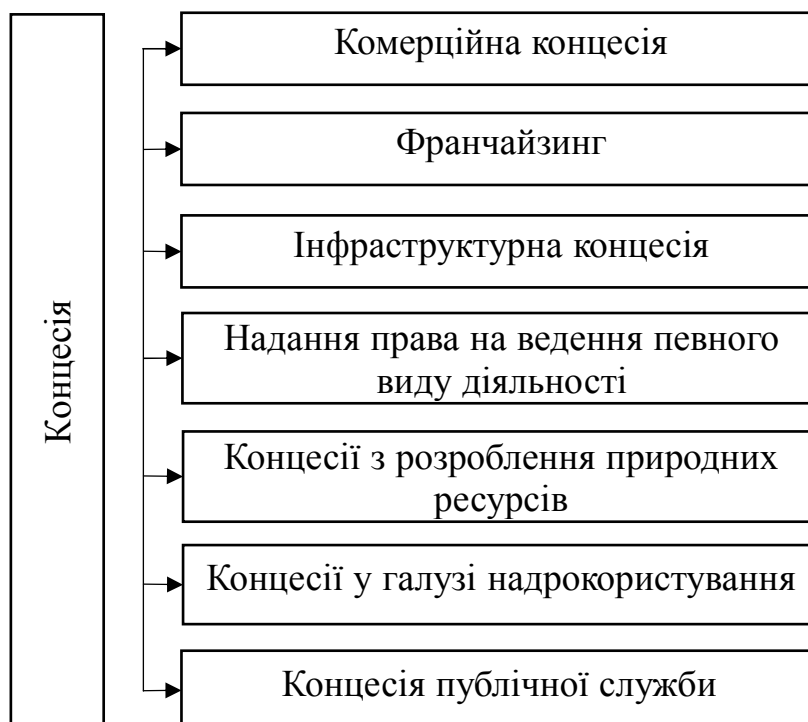
Продовження табл. 1

1	2
Європейська комісія в правилах Єдиного ринку [8]	Концесія – передача громадською владою об’єктів інфраструктури або інших громадських служб, що знаходяться в її власності третій стороні для здійснення управління ними за умови прийняття останньої на себе підприємницького ризику й обов’язків з експлуатації обладнання
Наумова Т. [9]	Концесія, або концесійна угода є формою державно-приватного партнерства (ДПП), спрямованої на залучення приватного сектора до управління держвласністю або надання послуг, які притаманні державі, на взаємовигідних умовах
Кодрян Е. С. [10]	Концесія – це надання державою або уповноваженим державним утворенням прав на користування власністю приватній особі на певних умовах з певною метою протягом певного терміну
Філатов А. В. [11]	Концесія – це система відносин між державою (концедентом) і приватною юридичною або фізичною особою (концесіонером), що виникає в результаті надання концедентом концесіонеру прав користування державною власністю за договором за плату і на поворотній основі, а також прав на здійснення видів діяльності, які становлять виняткову монополію держави
Щабликін М. І. [7]	Концесія – це система відносин між державою (концедентом) і приватною особою (концесіонером), що виникає в результаті надання концедентом концесіонеру прав користування власністю за договором за плату і на поворотній основі, права на створення (будівництво) концесійного об’єкта з наданням концесіонеру права користування таким об’єктом після його створення протягом певного періоду і на умовах, передбачених концесійною угодою, з подальшою передачею об’єкта в державну чи муніципальну власність, а також прав на здійснення певних видів діяльності, які становлять виняткову монополію держави
Солдатенков В. Ю. [12]	Концесія – це форма державно-приватного партнерства, спрямована на розвиток соціально важливої інфраструктури або здійснення видів діяльності (об’єкт концесії) для захисту громадських інтересів, за якої приватний сектор (концесіонер) розвиває об’єкт концесії і отримує доходи від його / її експлуатації / здійснення, а державний сектор (концедент) зберігає права власності та контролю над об’єктом концесії

Закінчення табл. 1

1	2
Мальцева І. І. [13]	Концесія – форма ДПП, що сприяє залученню інвестицій в інфраструктурні галузі та є системою відносин між державою і бізнесом, що виникають у процесі створення (реконструкції) об'єкта державної власності, що має важливе соціально-економічне значення
Іскренко Д. І. [14]	Концесія є формою залучення в інфраструктурні галузі підприємницького капіталу, за якої відбувається поступка концедентом (державним або муніципальним органом) концесіонеру (приватному інвестору) права володіння й користування концесійним об'єктом на визначених договором умовах в обмін на концесійні платежі

На основі проведеного дослідження великої кількості наукових робіт за тематикою концесії автором зроблено висновок про те, що існує безліч її різновидів, зокрема важливим є те, що концесії застосовують не тільки у взаєминах бізнесу й держави, а й в середовищі організацій і фізичних осіб. Систематизація різних видів концесії наведена на рис. 1.



Джерело: [6, 8]

Рис. 1. Класифікації видів концесії

За договором комерційної концесії одна сторона зобов'язується надати іншій за винагороду на певний строк або без його зазначення право використовувати в підприємницькій діяльності користувача комплекс належних виключних прав, зокрема право на товарний знак, знак обслуговування, а також права на інші передбачені договором об'єкти виключних прав (на комерційне позначення, секрет виробництва (ноу-хау). Іншою назвою комерційної концесії є франчайзинг або франшиза. Франшиза в Україні має досить розповсюджене практичне застосування, але з точки зору теоретичного обґрунтування майже не досліджена. Крім того, на думку автора, нині більш важливим є процес взаємодії між державою та бізнесом щодо концесійної моделі.

В українському законодавстві поняття «концесійні угоди» [6] застосовується до концесій для об'єктів різних типів (транспорт, дорожнє господарство, залізничні дороги тощо), але всі вони належать до сфери інфраструктури. Серед умов, які обов'язково повинні бути вміщені до концесійного договору (тобто умов, за яких сторони повинні досягти згоди, щоб такий договір вважався укладеним), Закон називає такі умови:

- предмет концесійного договору, зокрема вид, обсяг і опис робіт і / або суспільно важливих послуг, які здійснюються / надаються згідно з такою угодою;
- порядок забезпечення земельними ділянками, необхідними для реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії, та перелік таких ділянок із зазначенням кадастрових номерів;
- права і обов'язки сторін, які визначаються згідно з розподілом ризиків між сторонами;
- відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань відповідно до концесійного договору;
- порядок, розмір та умови внесення концесійних платежів;
- термін концесійного договору;
- порядок здійснення концесієдавцем контролю за дотриманням умов договору;
- порядок вирішення спорів між сторонами;
- інші суттєві умови, передбачені Законом України «Про концесії».

Концесійний договір може містити й інші умови, погоджені сторонами, зокрема умови використання вітчизняних матеріалів під час здійснення концесії, умови наймання та працевлаштування громадян України, умови використання прав інтелектуальної власності, умови фінансування концесіонером будівництва об'єктів суміжної інфраструктури (залізничних та автомобільних доріг, інженерних комунікацій тощо) та інші умови, які сторони узгоджують між собою. До виконання концесійного договору концесіонер має право залучати інших осіб (підрядників, постачальників), за дії яких він несе повну відповідальність.

Концесійний механізм застосовується в проєктах надрокористування. Така форма взаємодії передбачає передачу державою підприємцям права розроблення корисних копалин. Як платню за використання надр приватний партнер віддає частину видобутого в натуральній або вартісній формі. Спочатку така форма концесії застосовувалася в колоніальну епоху. І вона була певною мірою формою «тиску» на колонії, плата за вироблення була незначною, а метрополія забирала ресурси підлеглих їй територій. У цивілізовані часи така форма концесії застосовується на взаємовигідних умовах. Концесійний механізм з розроблення природних ресурсів в Україні офіційно не використовується. Тоді як в інших країнах, зокрема в Канаді, він є досить поширеним і вважається ефективним.

Терміни «концесія» та «ліцензія» з точки зору фінансово-економічних та юридичних аспектів містять багато спільних рис. Але є й відмінності. Концесія реалізується згідно з укладеним контрактом (договором), коли дві сторони (орган влади та приватний партнер) на основі переговорів приходять до певних домовленостей. На відміну від концесії ліцензування є одностороннім процесом, держава надає підприємцю право вести певну діяльність. Ці відмінності не настільки значні в різних країнах світу, є випадки використання цих понять як синоніми. Відмінності стосуються юридичної площини і залежать від чинної правової системи в конкретній країні.

Одним із різновидом концесії є концесія на управління. Вона передбачає передачу спеціалізованої керівної компанії функцій управління державним підприємством або установою, у цьому випадку прибуток керівної компанії формується шляхом зниження витрат керованого об'єкта. Така форма не передбачає інвестицій або зміни

організаційно-правової форми об'єкта концесії. Держава надає приватній особі право на надання певних публічних послуг. Приватна особа бере на себе ризики процесу діяльності, а доходи отримує безпосередньо від користувачів.

Важливим положенням закону, що захищає права інвестора, є положення про те, що умови концесійного договору діють протягом всього терміну його дії, зокрема за умови, якщо після його укладення законодавчими актами встановлено правила, які погіршують становище концесіонера.

Концесіонеру може надаватися державна підтримка в таких формах:

- 1) шляхом оплати за експлуатаційну готовність об'єкта;
- 2) через придбання концесієдавцем конкретного обсягу товарів (послуг), які виробляються (або надаються) концесіонером відповідно до концесійного договору;
- 3) через постачання концесіонеру товарів (послуг), які необхідні для виконання умов концесійного договору;
- 4) через будівництво (реконструкцію, капітальний ремонт, тощо) державними та комунальними підприємствами суміжних інфраструктурних об'єктів (залізничних та автомобільних доріг, мереж зв'язку, інженерних комунікацій, тощо), які не є об'єктами концесії, але є необхідними для виконання умов концесійного договору.

Таким чином, у межах нашого дослідження концесії у сфері суспільно важливої інфраструктури є основними.

Суспільно важливою інфраструктурою є комплекс підприємств і об'єктів, що забезпечують загальні умови для здійснення тієї чи іншої діяльності, необхідної для функціонування суспільства. Поняття «інфраструктура» є багатозначним і застосовується для об'єктів транспорту, спорту, енергетики тощо.

Вчені, на відміну від світової практики наукових публікацій з цієї тематики, використовують терміни «концесійна угода» й «концесія» як такі, що мають однакове значення. І це стосується не тільки розвинених закордонних країн або держав з тривалою історією використання концесійної моделі, а й країн пострадянського простору, де на законодавчому рівні і в дослідженнях використовують термін «концесія». Така ситуація не є обґрунтованою. Щоб позбутися від такого різночитання, необхідно використовувати термін

«концесія в сфері суспільно важливої інфраструктури», відокремивши його від понять «концесія» і «концесійна угода». У загальному значенні термін «концесія» можна визначати як видачу (відступлення права) концедентом підприємцю дозволу на здійснення певної діяльності або відступлення майнових прав.

Відповідно до вищезазначених підходів до визначення поняття «концесія в сфері суспільно важливої інфраструктури», до основних ознак цієї категорії належать такі:

- концесія в сфері суспільно важливої інфраструктури належить до категорії державно-приватного партнерства;
- предметом концесії є державна чи муніципальна власність, що має суспільне (соціальне) значення;
- передбачається випуск продукції або надання послуг, що мають соціальне й (або) суспільне значення;
- довгострокова дія проєктів;
- відбувається передача інфраструктурного об'єкта або права побудувати новий об'єкт;
- приватному бізнесу передаються функції з управління та використання результатів діяльності об'єкта концесії, право власності залишається за концедентом;
- обов'язковою умовою є вкладення коштів приватного інвестора;
- розподіл ризиків між концедентом і концесіонером.

Розглянемо етапи процедури концесії в Україні.

Кабінет Міністрів України приймає рішення щодо доцільності або недоцільності здійснення концесії державного майна. Цей процес триває протягом трьох місяців з дня подачі пропозиції, а для комунального майна рішення приймається органами місцевого самоврядування під час найближчої сесії відповідної ради.

Рішення про доцільність реалізації концесії передбачає певні заходи з підготовки до концесійного конкурсу:

- заходи зі створення конкурсної комісії;
- підготовка об'єктів до передачі в концесію (оформлення документів на майнові права на об'єкти концесії, оформлення документів на земельні ділянки тощо);
- заходи щодо залучення до процесу оформлення концесії радників та незалежних експертів. Зазначені заходи мають реалізу-

ватися протягом шести місяців з моменту прийняття рішення про доцільність оформлення концесії. Таким чином, підготовчі та організаційні заходи здійснюють ще до моменту передачі об'єкта в концесію та визначення концесіонера, що прискорює подальшу реалізацію проєкту.

Учасником процедури з відбору та реалізації концесії може бути юридична особа (резидент або нерезидент), об'єднання юридичних осіб або підприємств (резидентів і / або нерезидентів), які виконали вимоги для отримання статусу учасника. А концесіонером (стороною концесійного договору) може бути виключно юридична особа-резидент України. Отже, якщо концесійний конкурс виграє юридична особа-нерезидент України, така юридична особа для укладання концесійного договору повинна створити юридичну особу відповідно до законодавства України.

Концесієдавець вибирає концесіонера такими трьома можливими способами:

- 1) шляхом проведення концесійного конкурсу;
- 2) в процесі конкурентного діалогу;
- 3) за результатами прямих переговорів з орендарем державного майна, переданого в концесію.

Перші два способи можуть бути реалізовані з використанням електронної торгової системи, порядок функціонування якої визначається Кабінетом Міністрів України.

Для організації та проведення концесійного конкурсу концесієдавець створює конкурсну комісію, до якої належать представники відповідних органів влади, місцевого самоврядування, концесієдавця, профспілкових організацій. Ця конкурсна комісія оцінює конкурсні пропозиції і готує висновки щодо визначення найкращих умов здійснення концесії, які запропоновані учасниками конкурсу.

До складу конкурсної комісії концесієдавцем на конкурсних умовах можуть залучатися незалежні експерти з правом дорадчого голосу. Оплата послуг таких експертів здійснюється за рахунок реєстраційного внеску учасників конкурсу.

Оголошення про проведення конкурсу розміщено в публічному доступі у відповідних засобах масової інформації та на веб-ресурсах. За рішенням концесієдавця від учасників концесійного конкурсу може знадобитися забезпечення конкурсної пропозиції у

формі гарантії або в іншій формі, розмір якої не може перевищувати 1 % очікуваного обсягу капітальних інвестицій проєкту, здійснюваного на умовах концесії. Такий гарантійний платіж не повертається учаснику конкурсу у випадках, передбачених законом, наприклад, в разі непідписання учасником, який став переможцем концесійного конкурсу, концесійного договору.

За результатами аналізу та оцінювання всіх конкурсних пропозицій комісія протягом 30 календарних днів з дня завершення строку для подання конкурсних пропозицій готує висновок про переможця. Результати конкурсу публікуються на офіційному сайті концесієдавця.

Висновки. Таким чином, відповідно до вищезазначеного, можна навести таке визначення терміна «концесія в сфері суспільно важливої інфраструктури»: це довгострокова форма державно-приватного партнерства, предметом якої є державна чи муніципальна власність, у процесі якого здійснюється передача концедентом концесіонеру інфраструктурного об'єкта або права побудувати новий, що має суспільне значення, у цьому випадку право власності на нього залишається за концедентом; передбачається обов'язкове інвестування коштів концесіонером, а також розподіл ризиків і доходів від процесу діяльності між концедентом і концесіонером.

Література

1. Зерщикова Н. И. Особенности применения концессий в недропользовании зарубежных стран. *Север и рынок: формирование экономического порядка*. 2008. Т. 1. № 20. С. 102–107.
2. Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. Москва: Наука, 2005. 318 с.
3. Дубинин В. В. История развития партнерских отношений государства и частного сектора в международной и российской практике. *Фундаментальные и прикладные исследования: проблемы и результаты*. 2013. № 3. С. 191–193.
4. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. екон. наук: 08.00.03. Харків, 2011. 36 с.
5. Офин В. П., Провоторов И. А. Преимущества и недостатки привлечения иностранных инвесторов к проектам государственно-частного партнер-

ства в Российской Федерации. *Вестник гражданских инженеров*. 2016. № 5 (58). С. 195–200.

6. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 р. № 157-IX. Режим доступа: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text>.

7. Щаблыкин М. И. К вопросу о сущности концессий в водном секторе региональной экономики. *Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития*. 2014. № 15. С. 87–94.

8. Congestion Pricing – A Primer: Overview [Электронный ресурс] URL: http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08039/cp_prim1_00.htm.

9. Наумова Т. Модный продукт: право на концессию. *Прямые инвестиции*. 2010. № 11. С. 76–79.

10. Кодрян Е. С. Сущность концессии как одной из форм привлечения инвестиций в экономику страны. *Сервис в России и за рубежом*. 2007. № 2 (2). С. 96–99.

11. Формирование и развитие транспортно-коммуникационной и логистической инфраструктуры востока Украины в условиях глобализации: монография / Г. И. Нечаев и др. Луганск: Из-во ВНУ им. В. Даля, 2011. 288 с.

12. Солдатенков В. Ю. Структурно-функциональный анализ концессионной деятельности. *Омский научный вестник*. 2009. № 1 (75). С. 86–88.

13. Мальцева И. И. Совершенствование организационных основ реализации государственно-частного партнерства в форме концессий на морском транспорте. *Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена*. 2009. № 92. С. 118–123.

14. Искренко Д. И. Использование концессионных соглашений в управлении инфраструктурными объектами экономики Российской Федерации. *Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер. Экономика. Информатика*. 2009. Т. 12. № 15-1. С. 39–45.

References

1. Zershchikova, N. I. (2008). Osobennosti primeneniya kontsessiy v nedropol'zovanii zarubezhnykh stran [Features of the use of concessions in the subsoil use of foreign countries]. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka - The North and the Market: formation of the economic order*, 20, 102–107. [in Russian].

2. Varnavskiy, V. G. (2005). Partnerstvo gosudarstva i chastnogo sektora: formy, proekty, riski [Partnership between the state and the private sector: forms, projects, risks]. Moscow: Nauka. [in Russian].

3. Dubinin, V. V. (2013). Istoriya razvitiya partnerskikh otnosheniy gosudarstva i chastnogo sektora v mezhdunarodnoy i rossiyskoy praktike [The history of the development of partnerships between the state and the private sector in interna-

tional and Russian practice]. *Fundamental'nye i prikladnye issledovaniya: problemy i rezul'taty - Basic and applied research: problems and results*, 3, 191–193. [in Russian].

4. Kirdina, O. H. (2011). Metodolohichni aspekty investytsiino-innovatsiinoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy yak skladovoi natsionalnogo hospodarstva [Methodological aspects of investment and innovation development of the railway complex of Ukraine as a component of the national economy]. Extended abstract of candidate's thesis. Khariv. [in Ukrainian].

5. Ofin, V. P. & Provotorov, I. A. (2016). Preimushchestva i nedostatki privlecheniya inostrannykh investorov k proektam gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossiyskoy Federatsii [Advantages and disadvantages of attracting foreign investors to public-private partnership projects in the Russian Federation]. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov - Bulletin of Civil Engineers*, 5 (58), 195–200. [in Russian].

6. Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy vid 3 zhovtnia 2019 r. № 157-IX [Law of Ukraine "On Concession": adopted on October 3, 2019 № 157-IX]. (2019, October 3). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text>. [in Ukrainian].

7. Shchablykin, M. I. (2014). K voprosu o sushchnosti kontsessiy v vodnom sektore regional'noy ekonomiki [On the issue of the essence of concessions in the water sector of the regional economy]. *Ekonomika i upravlenie v XXI veke: tendentsii razvitiya – Economy and management in the XXI century: development trends*, 15, 87–94. [in Russian].

8. Congestion Pricing – A Primer: Overview. Retrieved from: http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08039/cp_prim1_00.htm. [in English].

9. Naumova, T. (2010). Modnyy produkt: pravo na kontsessiyu [Fashionable Product: Concession Eligibility]. *Pryamyie investitsii – Direct investments*, 11, 76–79. [in Russian].

10. Kodryan, E. S. (2007). Sushchnost' kontsessii kak odnoy iz form privlecheniya investitsiy v ekonomiku strany [The essence of the concession as one of the forms of attracting investments into the country's economy]. *Servis v Rossii i za rubezhom – Service in Russia and abroad*, 2 (2), 96–99. [in Russian].

11., , Formirovaniye i razvitiye transportno-kommunikatsionnoy i logisticheskoy infrastruktury vostoka Ukrainy v usloviyakh globalizatsii: monografiya [Formation and development of transport, communication and logistics infrastructure in the east of Ukraine in the context of globalization: monograph] / G. I. Nechaev i dr. Lugansk: Iz-vo VNU im. V. Dal'ya. [in Russian].

12. Soldatenkov, V. Yu. (2009). Strukturno-funktsional'nyy analiz kontsessionnoy deyatel'nosti [Structural and functional analysis of concession activities]. *Omskiy nauchnyy vestnik - Omsk Scientific Bulletin*, 1 (75), 86–88. [in Russian].

13. Mal'tseva, I. I. (2009). Sovershenstvovaniye organizatsionnykh osnov re-

alizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v forme kontsessiy na morskoye transporte [Improvement of the organizational foundations for the implementation of public-private partnerships in the form of concessions for sea transport]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A.I. Gertsena - Izvestia of the Russian State Pedagogical University. A.I. Herzen*, 92, 118–123. [in Russian].

14. Iskrenko, D. I. (2009). Ispol'zovanie kontsessionnykh soglasheniy v upravlenii infrastruktural'nymi ob'ektami ekonomiki Rossiyskoy Federatsii [Use of concession agreements in the management of infrastructure facilities of the Russian economy]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Informatika – Scientific statements of the Belgorod State University. Series: Economics. Informatics*, 15-1, 39–45. [in Russian].

EVOLUTION OF THE INSTITUTE OF CONCESSION AS A BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

DMYTRIIEVA O., Candidate of Economic Sciences (PhD), Associate Professor, Department of Management, Kharkiv National Automobile and Highway University, Ya. Mudrogo str., 25, Kharkiv, Ukraine, 61002.

E-mail: oksanahnadu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9314-350X

Abstract. *Despite the considerable number of discussions concerning the problems of the concession institution, the emphasis in most cases is on the methodological and practical aspects of this issue. This may create potential problems in the development of the concession mechanism in Ukraine. The article considers the theoretical support of the concession in the field of socially significant infrastructure, systematized evolution of the concession mechanism in the world practice. An analysis of the Law on Concession was developed in accordance with the EU legal framework governing public-private partnerships. It is determined that the law is aimed at simplifying the procedure of attracting private capital of national and foreign investors to the sphere of state-legal partnership. The main positive innovations in the Law on Concession are presented and analyzed. It is established that there is no single definition of the concept of "concession" in the scientific literature, so an analysis of existing approaches to its definition has been made. Based on the study of many scientific papers on the subject of concession, the author concluded that there are many varieties and gave the systematization of different types of concessions. It is important that concessions are applied not only in the relationship between business and the state, but also between organizations and individuals. The author proposes the main types of concession: commercial concession; franchising; infrastructure concession; granting the right to conduct a certain type of activity; concessions for the development of natural resources; concessions in the field of subsoil use; public service concession. An analysis of the main conditions that must be included in the concession agreement (i.e. the conditions under which the parties must agree that such an agreement is concluded) has been made. It is determined that the socially significant infrastructure means a set of enterprises and facilities that provide common conditions for the implementation of a particular activity necessary for the functioning of the society. The study considers the main stages of the concession procedure in Ukraine. Based on the above, at*

the last stage of the research the author provides a definition of a concession in the field of socially significant infrastructure.

Key words: *concession, concession agreement, socially significant infrastructure, public-private partnership, concession agreement.*

ЭВОЛЮЦИЯ ИНСТИТУТА КОНЦЕССИИ КАК ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ДМИТРИЕВА О. И., кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, ул. Я. Мудрого, 25, г. Харьков, Украина, 61002.

E-mail: oksanahnadu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9314-350X

Аннотация. *В статье рассматривается теоретическое обеспечение вопросов концессии в сфере общественно значимой инфраструктуры, систематизированная эволюция концессионного механизма в мировой практике. Проведен анализ ЗУ «О концессии», который разработан в соответствии с правовой базой ЕС, регулирующей вопросы государственно-частного партнерства. На основе проведенного исследования множества научных работ по тематике концессии автором сделан вывод о том, что существует множество ее разновидностей, приведена классификация различных видов концессии. К основным видам концессии автором относит коммерческую концессию, франчайзинг, инфраструктурную концессию, предоставление права на ведение определенного вида деятельности, концессии по разработке природных ресурсов и в области недропользования, концессию публичной службы. В исследовании рассмотрены основные этапы процедуры концессии в Украине.*

Ключевые слова: *концессия, концессионное соглашение, общественно значимая инфраструктура, государственно-частное партнерство, концессионный договор.*