

Матвійчук О.В., к.е.н.,
Рівненський інститут Київського університету права
Національної академії наук України, м. Рівне, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МЕХАНІЗМУ КОНЦЕСІЇ У РАЗІ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ В ІНФРАСТРУКТУРНІ ОБ'ЄКТИ УКРАЇНИ

Географічно вигідне розташування нашої країни може дозволити їй мати величезні доходи від транзиту. Втім, розвиненість і якість автотрасової системи та транспортної інфраструктури відстає не тільки від успішних країн, але й навіть деяких країн, що розвиваються. Внаслідок цього, зокрема, в умовах конкуренції відбувається витіснення українських портів з міжнародних ринків транспортних послуг. Брак якісної інфраструктури обертається величезними втратами для економіки.

Для сталого економічного розвитку України потрібні нові, сучасні автомобільні і залізні дороги, морські порти та аеропорти, засоби телекомунікацій тощо. Для цього потрібні величезні інвестиції, термін окупності і необхідні обсяги яких значно вище середнього, що, відповідно, при інших рівних умовах не приваблює приватних інвесторів, а фінансування таких проектів з бюджету непосильне не тільки для місцевих бюджетів, а й для державного. Водночас, багато об'єктів інфраструктури приватизувати не можна за законом з міркувань національної безпеки. Допомогти в цій ситуації може поширений у багатьох країнах механізм концесій, що дозволяє приватним підприємствам ефективно експлуатувати і управляти державним майном, яке не виводиться зі сфери володіння держави, а продовжує залишатися в його власності.

Концесія, як форма державно-приватного партнерства (далі ДПП) передбачає передавання об'єктів державної власності (власності територіальної громади) – доріг, вокзалів, портів, аеропортів тощо – у тимчасове користування приватним підприємствам. Необхідною умовою для такої передачі є обов'язкове інвестування приватними інвесторами в такі об'єкти.

Йдеться про надання інфраструктурних послуг на різних рівнях: від невеликих компаній, що надають послуги одному з районів міста, до міжнародних корпорацій, які обслуговують кілька країн і регіонів. Інвестиції в інфраструктурні проекти мають для суспільства не тільки велике економічне і соціальне значення. Як відомо, розвинена інфраструктура є базовим елементом прискорення економічного розвитку і підвищення інвестиційної привабливості країни. Позитивний вплив інвестицій в інфраструктуру на концесійній основі веде до: 1) створення

нових робочих місць; 2) отримання суспільством більш якісних товарів та послуг, а також високого рівня обслуговування; 3) підвищення ефективності використання державної власності та господарських ресурсів; 4) модернізація основних засобів, активне використання нових технологій; 5) зниження фінансового навантаження на бюджети (вивільнені кошти можуть бути використані на інші державні програми).

У новому Законі України «Про концесію» від 03.10.2019 р. сутність концесії визначається як система відносин: «...надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції» [1]. До моменту ухвалення нового Закону питання концесії регулювалися чотирма різними законами, що в деяких питаннях суперечили один одному. Завданням нового Закону є те, що застосування механізму концесії дозволить державі залучити значні приватні інвестиції для модернізації і підвищення ефективності використання інфраструктурних об'єктів (морські та річкові порти, дороги, аеропорти). Перевагою нового Закону «Про концесію» є встановлення чітких процедур: ініціювання та прийняття рішення щодо здійснення ДПП, у тому числі концесії; процедуру проведення концесійного конкурсу; вибору концесіонера (приватного партнера). Тепер їх можна обирати за конкурсом або конкурентним діалогом (у разі реалізації інноваційних проектів, великих комплексних інфраструктурних проектів тощо) процедура проведення яких відповідає кращій міжнародній практиці. А у випадку укладання концесії з орендарем державного майна – за результатами прямих переговорів з ним. Законодавець вказав терміни укладання концесійного договору в ч. 5 ст. 16-90 календарних днів з дня отримання запрошення до укладення концесійного договору. За рішенням концесієдавця такий строк може бути подовжений у разі реалізації інноваційних проектів, великих комплексних інфраструктурних проектів за письмовою згодою сторін, але загальний строк переговорів не може перевищувати 180 календарних днів [1].

Учасниками концесійних відносин тепер можуть бути не тільки концесієдавець, концесіонер та претендент, як передбачало попереднє законодавство. До цього кола тепер також можуть входити: 1) користувачі (ті, хто користується об'єктом концесії), 2) кредитори (фінансові установи, міжнародні фінансові організації, які надали або мають намір надати боргове фінансування чи видали гарантію концесіонеру для виконання ним зобов'язань за концесійним договором), 3) незалежні

експерти та радники.

Забезпечення високих і стійких темпів розвитку країни, досягнення стратегічних цілей державної влади неможливо без партнерства державних органів влади з представниками приватного бізнесу. Є надія, що ухвалення нового Закону «Про концесію» стане новим ефективним кроком у співпраці державного та приватного секторів.

Література

1. Про концесію: Закон України від 03 жовтня 2019 р. № 155-IX [зі змін. та доп.]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#n419> (дата звернення: 15.01.2020).

2. Іголкін І.В. Концесія як інструмент розвитку інфраструктури національних економік. *Наукові праці НДФІ*. 2010. № 39(52). С. 115-123.

3. Куліков А.І. Концесія як форма реалізації спільних проектів держави і бізнесу. *Державне управління*. 2013. № 5. С. 117–119.

УДК 352(043.2)

Микулець В.Ю., к.ю.н., доцент,
ПВНЗ «Міжнародний економіко-гуманітарний
університет імені академіка С. Дем'янчука», м. Рівне, Україна

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ГМІНИ У РЕСПУБЛІЦІ ПОЛЬЩА

Місцеве самоврядування України переживає нову хвилю реформ. Загальна мета цих реформ вкрай проста – люди мають зажити краще. Очевидно для цього необхідно думати не лише про вдалий адміністративний поділ, але й створення передумов для реальної можливості територіальними громадами вирішувати свої нагальні питання. В цьому плані цікавим є досвід Польщі, яка здійснила одну з найефективніших адміністративно-територіальних реформ, зокрема у частині нормативно-правового регулювання діяльності гміни.

Принагідно зауважимо, поняття «основи місцевого самоврядування» ми розуміємо як систему зовнішніх чинників, що виступають в якості необхідних умов існування й ефективного функціонування місцевого самоврядування. За умови застосування такого підходу правові основи місцевого самоврядування (зокрема, гміни) постають, з одного боку, як зовнішній, формально-юридичний образ місцевого самоврядування, а з іншого – як юридичне підґрунтя всіх рішень, актів і дій його суб'єктів. Ми також поділяємо позицію, що правовою основою місцевого самоврядування є сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у процесі його організації й функціонування [1, с. 77].