

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МЕХАНІЗМУ КОНЦЕСІЇ ЯК ФОРМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

PROBLEMS OF DEVELOPMENT MECHANISM CONCESSIONS AS A FORM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

У статті визначено сутність механізму концесії. Розглянуто переваги і недоліки застосування концесії як механізму реалізації державно-приватного партнерства органами публічної влади. Визначено проблеми укладання концесійних договорів у вітчизняній практиці. Діагностовано причини розірвання концесійних проектів, які мали місце в українській практиці. Вироблено пропозиції щодо удосконалення механізму концесії з врахуванням зарубіжної практики.

Ключові слова: концесія, державно-приватне партнерство, концесійний договір, механізм концесії.

В статье определена сущность механизма концессии. Рассмотрены преимущества и недостатки применения концессии как механизма реализации государственно-частного партнерства органами публичной власти. Определены проблемы заключения концессионных договоров в отечественной практике. Диагностированы причины рас-

торжения концессионных проектов, которые имели место в украинской практике. Выработаны предложения по совершенствованию механизма концессии с учетом зарубежной практики.

Ключевые слова: концессия, государственно-частное партнерство, концессионный договор, механизм концессии.

In the article defines the essence of the mechanism concession. Considered advantages and disadvantages of a concession mechanism for implementing public-private partnership public authorities. Determined problems concession contracts in domestic practice. Diagnosed the reasons for termination of concession projects that took place in the Ukrainian practice. Produced proposals to improve the mechanism of concessions with regard to foreign practices.

Key words: concession, public private partnership, concession agreement, concession mechanism.

УДК 658.421.3

Підгаєць С.В.

к.е.н., старший викладач кафедри фінансів і кредиту
Вінницький навчально-науковий інститут економіки
Тернопільського національного економічного університету

Постановка проблеми. Забезпечення високих і стійких темпів розвитку країни, досягнення стратегічних цілей державної влади є неможливим без партнерства державних органів влади з представниками приватного бізнесу. Стратегії і програми, що орієнтуються тільки на використання бюджетних коштів, не дозволяють державі здійснювати масштабні, стратегічні проекти, що лежать в основі високої конкурентоспроможності країни. Дефіцит бюджету, скорочення видатків бюджетів, що спрямовуються на реалізацію інвестиційних проектів, необхідність модернізації застарілих об'єктів інфраструктури призводять до пошуку позабюджетного фінансування, яке у світовій практиці здійснюється на основі механізму концесії, які є найперспективнішою формою державно-приватного партнерства (ДПП). Відтак дослідження проблем розвитку механізму концесії, переваг та недоліків має важливе теоретичне та практичне значення. Дослідження набуває особливої актуальності в умовах запровадження структурних реформаций у ключових секторах економіки нашої держави.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Дослідженням теоретичних і практичних аспектів розвитку державно-приватного партнерства, зокрема, механізму концесії, присвячені праці таких вчених-економістів: І. Богдан, М. Бутко, Ю. Вдовенко, В. Геєць, Л. Гриценко, І. Запатріна, А. Мельник, К. Павлюк, О. Степанова, Н. Філіпова, Є. Черевиков, П. Шилепницький, та ін. Попри напрацьованість теоретичних і практичних положень щодо сутнісних характеристик концесії, її еволюції, переваг та недоліків застосування, в

економічній літературі недостатньо уваги приділено дослідженню факторам, які стримують розвиток механізму концесії в Україні.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз проблем, що стримують розвиток концесійного механізму в Україні та вироблення пропозицій щодо його удосконалення.

Виклад основного матеріалу. Одним з найпоширеніших механізмів реалізації ДПП в Україні можна вважати концесію. Концесія – універсальний спосіб вирішення проблем соціально-економічного значення, що є незалежним від великої кількості базових характеристик і суспільних чинників. Цей механізм здійснення ДПП є найбільш поширеним за кордоном при здійсненні великих проектів та успішно застосовується більш, ніж у 120 країнах світу. Найбільш перспективним для використання є механізм концесії в проектах транспортної інфраструктури. Прикладом цьому є такі великі об'єкти, як тунель під протокою Ла-Манш, транспортна розв'язка через р. Темзу в Дартфордді, 50 автострад в Мексиці, швидкісні автостради в Китаї тощо. Згідно чинної в Україні нормативної бази концесійним договором визначається договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) відповідно до законодавства з метою задоволення громадських потреб [1].

Механізм концесії в Україні передбачає: здійснення концесійної діяльності на підставі концесійного договору, контроль за її здійсненням та державне регулювання; вибір концесіонерів переважно на конкурсній основі; комплексне і платне використання об'єкта концесії; дотримання взаємовигоди сторін; державні гарантії капіталовкладень концесіонерів; врахування особливостей надання об'єкта у концесію окремих сферах господарської діяльності; стабільність умов і розподіл ризиків між сторонами договору; забезпечення законних прав та інтересів споживачів товарів (робіт, послуг), що надаються концесіонером; участь держави, органів місцевого самоврядування у частковому фінансуванні об'єктів концесії, які мають соціальне значення.

Так, зокрема, концесійний договір відповідно до чинного законодавства визначає порядок ведення бухгалтерського обліку та фінансової звітності концесіонера, порядок сплати мита, податку на додану вартість та акцизного збору при ввезенні матеріальних цінностей у зв'язку із виконанням концесійних зобов'язань концесіонером. Однією його основною умовою є визначення плати концесійних платежів, які вносяться незалежно від результату господарської діяльності концесіонера (прибутку чи збитку). Зарахування платежів від концесійної діяльності справляється відповідно до Державного бюджету України або місцевих бюджетів та розраховується відповідно методики затвердженої Постановою КМ України, за якою визначаються розмір річного концесійного платежу, який не може перевищувати 10% ринкової вартості об'єктів, які передаються в концесію, визначеної шляхом незалежної оцінки (без врахування ПДВ) [2].

Відносини щодо надання в концесію об'єктів права державної чи комунальної власності регулюються концесійним договором, Законом «Про концесії» [1], іншими нормативно-правовими актами України та в окремих випадках правилами міжнародного договору. Ними визначаються умови та порядок проведення концесійного конкурсу, умови концесійної діяльності (умови надання земельної ділянки, обсяг робіт, які повинні бути профінансовані (виконані) концесіонерами, основні обов'язки концесіонера, фінансові та інші гарантії концесіодавця тощо).

У механізмі концесії відображаються такі найбільш суттєві його елементи, як: технічні та фінансові умови створення об'єкта концесії; умови подання земельної ділянки; умови встановлення, зміни цін (тарифів) на виготовлені або надані концесіонером товари (роботи, послуги); умови використання вітчизняних сировини, матеріалів; умови, розмір, порядок внесення концесійних платежів; порядок використання амортизаційних відрахувань; страхування об'єктів концесії, ліцензування та ін. Так, зокрема, згідно чинної нормативно-правової бази концесійний платіж вноситься концесі-

онером відповідно до умов концесійного договору незалежно від наслідків господарської діяльності і збільшується в разі надання концесіодавцем протягом строку дії договору в управління (експлуатацію) концесіонерів нових об'єктів, створених за рахунок коштів місцевого і державного бюджетів. Концесіонерам збиткових об'єктів концесії, що мають важливе соціальне значення, концесіодавець може надавати пільги щодо концесійних платежів. Концесійні платежі зараховуються відповідно до Державного та місцевих бюджетів, згідно методики розрахунку та граничних розмірів, визначених Кабінетом Міністрів України. У разі визнання концесіонера банкрутом, він відповідає за своїми борговими зобов'язаннями майном, яке належить йому на праві власності.

Чинний механізм передбачає, що концесіонер здійснює свою діяльність у будь-якій організаційно-правовій формі, йому належить право власності на прибуток, отриманий від управління (експлуатації) об'єкта концесії, а також на продукцію, отриману в результаті виконання умов концесійного договору. Водночас майно, створене на виконання умов концесійного договору, є об'єктом права державної чи комунальної власності, а майно, яке придбав концесіонер на виконання умов концесійного договору, належить йому на праві власності і може переходити у власність держави чи територіальної громади після закінчення строку дії концесійного договору. Враховуючи, що механізм партнерства передбачає відповідну систему оподаткування і сплати мита, зазначимо, що мито, податок на додану вартість та акцизний збір при ввезенні матеріальних цінностей у зв'язку з виконанням умов концесійного договору сплачуються відповідно до законодавства України.

За даними Міністерства економічного розвитку та торгівлі України станом на початок 2015 року в Україні реалізовується 210 концесійних договорів щодо державного (9 договорів) та комунального (201договір) майна [4]. Дев'ять концесійних договорів щодо державного майна зареєстровано строком 49-50 років, з них дію двох було припинено, три договори – розірвано, один договір – перепідписано (табл. 1).

За даними Міністерства економічного розвитку та торгівлі України станом на початок 2015 року в Україні реалізовується 201 концесійний договір щодо комунального майна строком від 10 до 50 років [4]. Із загальної кількості, а це 138 договорів з 201 договору (які є в загальному доступі на офіційному сайті Фонду державного майна України [5]) концесійних договорів щодо комунального майна в Україні. Як свідчать дані [5], переважна більшість проектів державно-приватного партнерства, що пов'язані з функціонування комунального майна, реалізується у сфері житлово-комунального господарства. Також реалізація проектів ДПП

Концесійні договори щодо державного майна в Україні

№ з/п	Дата укладання договору	Державний партнер	Приватний партнер	Об'єкт концесії	Сектор економіки
1.	23.12.99 (розірвано 13.10.10)	Українська державна корпорація по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг	Консорціум «Концесійні транспортні магістралі (Трансмагістраль)»	Дорога «Львів-Краковець»	Транспорт
2.	26.12.02 (перепідписано 16.03.11)	Державна служба автомобільних доріг України	ВАТ «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ»	Автомагістраль «Львів-Броди»	Транспорт
3.	14.01.04	Донецька ОДА	ВЕО «Вітроенергопром»	Новоазовська вітрова електростанція	Енергетика
4.	29.12.07	Херсонська ОДА	ТОВ «Сивашенергопром»	Сиваська вітрова електростанція	Енергетика
5.	30.12.09 (розірвано 05.07.13)	Львівська ОДА	ФОП Новосад І. І.	Палац ХІХ ст. у с. Тартаків Сокальського району	Туризм
6.	30.05.11 (розірвано 10.07.13)	Львівська ОДА	ТОВ «Кріс»	Палац ХVІІ ст. у с. Старе Село Пустомитівського району	Туризм
7.	22.06.11 (припинено 13.04.14)	Міністерство енергетики та вугільної промисловості	ТОВ «ДТЕК Ровенькиантрацит»	ЦМК ДП «Ровенькиантрацит»	Вугільна
8.	22.08.11 (припинено 13.04.14)	Міністерство енергетики та вугільної промисловості	ТОВ «ДТЕК Свердловантрацит»	ЦМК ДП «Свердловантрацит»	Вугільна
9.	21.11.11	Міністерство енергетики та вугільної промисловості	ТОВ «ДВ нафтогазовидобувна компанія»	ЦМК ДП «Теплоелектроцентрально «Есхар»	Енергетика

Джерело: складено та допрацьовано автором на основі [5]

має місце в переробці твердих побутових відходів, охороні здоров'я, спорті, паливно-енергетичному секторі, транспорті.

Як і в договорах щодо управління державним майном, так і в договорах щодо управління комунальним майном відмічається тенденція до їх розірвання. Так, зокрема, перший концесійний договір, укладений у 2008 році між Бердянською міською радою та ТОВ «Чиста вода – Бердянськ» у сфері збору, очищення та розподілення води був розірваний у 2010 році у зв'язку з невиконанням договірних зобов'язань концесіонером. Найбільше концесійних договорів щодо комунального майна було укладено у 2012 році – 114. Фактично таких чинних договорів було лише 5, а інші 109 договорів укладено в рамках Меморандуму про співробітництво між Полтавською обласною радою, Полтавською обласною державною адміністрацією та ТОВ «Технопарк Комплекс Т», який засвідчив прагнення сторін об'єднати зусилля для впровадження Проекту «Виробничий комплекс з переробки твердих побутових відходів «Комплекс Т160». З метою здійснення проекту державно-приватного партнерства було укладено концесійні договори між ТОВ «Технопарк Комплекс Т» та

сільськими радами Семенівського, Глобинського, Козельщинського, Кобеляцького, Кременчуцького районів та м. Комсомольська для забезпечення роботи виробничого комплексу, починаючи зі збору, сортування відходів та отримання вторинної сировини, переробки цієї вторинної сировини без залишку та полігонного захоронення у висококілвідну товарну продукцію.

У вересні 2012 року в Україні в м. Запоріжжя стартував перший проект у сфері охорони здоров'я (проект реконструкції та управління комунального закладу «Міська клінічна лікарня №3»), який було вирішено реалізувати за Законом України «Про державне-приватне партнерство». Через конфлікт інтересів (зацікавленість приватного сектора у проекті і супротив органу місцевого самоврядування) не вдалося перебороти інституційний бар'єр імплементації визначеної форми партнерства, що викликало призупинення договору концесії.

Ознайомлення з практикою застосування чинного механізму концесії та змістом конкретних концесійних договорів свідчить, що не можливо діагностувати єдину універсальну причину їх невиконання або незадовільного виконання. Це обумовлено: 1) відмінностями об'єктів концесії

(майно у сфері водопостачання; майно в сфері теплокомуненергетики; спортивно-оздоровчий комплекс; каналізаційне господарство; гаражне господарство; функціональні обов'язки в сфері збору, транспортування і утилізації твердих відходів; обладнання, склади для зберігання палива; внутрішньогосподарська система; права на створення полігонів твердих відходів), що відповідно, обумовлює специфіку виробничого циклу і інші умови взаємодії концесієдавця і концесієотримувача; 2) відмінностями в характері концесійних платежів; 3) різною тривалістю термінів, на які укладено концесійні договори.

Водночас можна констатувати й інші, більш загальні причини незадовільної поширеності і низької результативності механізму концесії.

У його основу було покладено інвестиційні зобов'язання приватного партнера з метою проведення реконструкції, капітального ремонту та модернізації установи, а також забезпечення йому з боку органу місцевого самоврядування гарантій повернення вкладених інвестицій протягом дії договору.

Зокрема, однією з головних проблем під час впровадження концесії як механізму державно-приватного партнерства в Україні є характер відшкодування інвестицій приватному партнеру. В українських реаліях джерелом такого відшкодування може бути не бюджет, а введення в експлуатацію нових потужностей, які могли б переда-

ватися приватним партнерам. Низка концесійних договорів між сільськими радами і приватними партнерами, об'єктом концесії в яких є функціональні обов'язки, матеріальні права та ресурси, що при залученні концесіонера забезпечують збір, транспортування і утилізацію твердих відходів, містять положення про розмір концесійного платежу, який встановлюється на основі засоби відповідно до вимог постанови КМУ [2]: 90% коштів отриманих від населення за утилізацію твердих відходів протягом року.

В останні роки спостерігається потреба відстрочки концесійного платежу. Аналіз причин зриву концесійних домовленостей та процесу укладання угод свідчить, що головна причина труднощів укладення концесійних договорів в Україні полягає в незахищеності прав концесіонера. Значні витрати та ризики, що пов'язані з концесійною діяльністю, тягнуть ще від необхідності сплачувати вагомні концесійні платежі до бюджету держави.

Недостатня поширеність застосування концесії як механізму державно-приватного партнерства пояснюється певними недоліками в роботі органів публічної влади щодо імплементації механізму концесії в інституціональне середовище економічного і соціального розвитку. Оцінка переваг і недоліків застосування механізму концесії органами публічної влади (табл. 2) свідчить, що стримуючими факторами розвитку даного меха-

Таблиця 2

Переваги та недоліки застосування концесії як механізму реалізації ДПП органами публічної влади

Переваги застосування концесії	Недоліки в застосуванні концесії
залучення позабюджетних коштів для будівництва, реконструкції та експлуатації дорогих інфраструктурних об'єктів, а також прискорений розвиток групи об'єктів інфраструктури за відсутності достатнього обсягу бюджетних коштів	відсутність досвіду і професійних навичок у органів влади щодо укладення концесійних договорів і управління концесіями
використання управлінського досвіду, технологій та професійних компетенцій приватного партнера для реалізації технологічно складних інфраструктурних проектів	концесія в умовах непрозорості дозвільних процедур та недосконалості вітчизняного правового поля створює додаткові умови для корупційних дій
розподіл ризиків з розвитку окремих об'єктів публічної інфраструктури з приватним партнером	можливість втрати чи послаблення контролю з боку державних органів за зростанням тарифів та якістю послуг
надання одним приватним партнером рішення з інфраструктурного об'єкту на весь його життєвий цикл, тобто будівництво / реконструкція і подальше управління об'єктом	банкрутство підприємства-концесіонера може мати негативні соціальні наслідки і призвести до втрати довіри населення до державних органів влади
залучення приватного капіталу, в т. ч. іноземного, без втрати стратегічного контролю над життєво важливими публічними системами та об'єктами	слабкий контроль регулюючих органів може призвести до вилучення монопольної ренти орієнтованими на прибуток приватними партнерами
сприяння більш повній реалізації принципів соціальної справедливості при оптимізації державного втручання в економіку	складність у виборі достойного приватного партнера для реалізації проектів державно-приватного партнерства
поліпшення інвестиційного клімату в державі та залучення інвесторів (у т. ч. іноземних) у розвиток публічної інфраструктури	

Джерело: Складено автором

нізму є: відсутність досвіду і професійних навичок у державних службовців щодо укладання концесійних договорів і управління концесіями; непрозорість дозвільних процедур, що створює умови для корупційних дій; складність у виборі достойного приватного партнера.

Чинний механізм концесії піддається наступним ризикам: можливість втрати чи послаблення контролю з боку органів влади за необґрунтованим зростанням тарифів щодо якості послуг (що мало місце, наприклад, при реалізації концесійного договору в сфері водопостачання в м. Одесі); негативні соціальні наслідки, обумовлені банкрутством підприємства-концесіонера; загроза вилучення монопольної ренти орієнтованими на прибуток партнерами.

До інших, накопичених на даний момент, проблем укладення концесійних договорів в Україні, можемо віднести:

1) складність розрахунку майбутніх грошових потоків для концесіонера, їх залежність від майбутньої ефективності національної економіки та національного законодавства, що призводить до завищеної вартості капіталу і значної тривалості етапу підготовки договору;

2) нечітко прописані в законі гарантії держави інвесторам та переважне право держави на розірвання концесійних договорів;

3) незрозумілість механізму бюджетних гарантій. Згідно чинного законодавства механізму концесії держава може взяти на себе зобов'язання щодо співфінансування проекту, але бюджети у країні затверджуються щорічно тоді, як концесійний договір укладається, як мінімум на десять років;

4) відсутність можливості спільної участі органів державної влади та органів місцевого самоврядування в одному концесійному договорі на стороні концесіодавця;

5) занадто вузьке трактування концесій і відсутність ряду відпрацьованих за кордоном інструментів;

6) завищені очікування держави, пов'язані з розміром приватного фінансування проектів, адже світовий досвід показує, що у дорогих інфраструктурних проектах частка інвестиційної участі держави не може бути нижче 40-60% тоді, як в Україні ця частка є значно меншою.

Існуючий механізм концесії в Україні поширений на транспортний сектор, житлово-комунальне господарство; промисловість, охорону здоров'я та сферу послуг. Однак, на відміну від зарубіжної практики механізм концесії в Україні, поки що не набув належного поширення, що, відповідно, і не забезпечило його ефективного розвитку.

Загалом удосконалення організаційно-економічних механізмів державно-приватного партнерства на сучасному етапі можна здійснювати на основі врахування зарубіжної практики використання дієвих економічних механізмів щодо виводу

пріоритетних галузей з кризового стану, врахування необхідності врегулювання взаємовідносин та спільних інтересів між державою та приватними компаніями, проведеної діагностики результативності чинних механізмів партнерства в Україні.

Недостатня поширеність механізму концесії пов'язана з ризиками, обумовленими різними об'єктивними причинами, як от: поява непередбачуваних обставин, прийняття державою законодавчих змін, нестача інвестиційних ресурсів, неспівпадіння бюджетного періоду з терміном концесійного договору тощо. Менеджмент має бути спрямований на попередження, пом'якшення і лише на кінець на усунення ризиків. Так, зокрема, враховуючи те, що ризики, пов'язані з прийняттям державою рішень, які негативно впливають на прибуток від проекту, що реалізується в рамках концесійного договору, необхідно передбачити захист прав інвестора через звільнення його від відповідальності за таких обставин.

Проведений аналіз засвідчив, що більшість проектів у рамках концесійних договорів є не надто капіталомісткими. Це та низька активність приватного бізнесу щодо укладання договорів концесії обумовлені проблемою нестачі інвестиційних ресурсів. У контексті розв'язання даної проблеми доцільно, на наш погляд, започаткувати державну програму з надання пільгових кредитів для здійснення діяльності у сфері державно-приватного партнерства на засадах концесії за умови, коли це стосується пріоритетних сфер діяльності, проектів особливого державного чи соціального значення, що дозволить збільшити капіталоозброєність учасників партнерства.

Активність поширення концесії як механізму партнерства зростатиме, якщо реалізація проектів буде високоефективною. З метою підвищення окупності вкладених коштів доцільно започаткувати поширену в США практику передачі права на використання земель, які розташовані поблизу доріг. Це стосується в першу чергу виконання робіт у сфері дорожнього будівництва. На переданій землі приватний партнер може будувати різного значення об'єкти (заправки, станції технічного обслуговування, мотелі, готелі тощо), які з часом повернуть йому вкладений у будівництво дороги капітал.

Доцільно застосовувати й інші інструменти стимулювання долучення приватного бізнесу до укладання концесійних угод. Зокрема, з метою активізації цього механізму доцільно для учасників приватного сектора застосовувати систему податкових стимулів. Зокрема, при його долученні до важливих національних масштабних проектів варто було б використати таку форму податкових преференцій, як податкові канікули. Для приватних партнерів, які завозять техніку з-за кордону для реалізації проектів ДПП, передбачити звільнення від митних платежів на ввезення обладнання.

Фахівці, які займаються проблемами ДПП, виокремлюють такі основні умови успішного успіху розвитку його різних форм: подолання протиріч між громадськими і приватними інтересами, створення інституційного середовища ДПП, збереження провідної ролі держави в організації програм і проектів ДПП [9, с. 19].

Приватний бізнес як інвестор є зацікавлений у прибутковому вкладенні своїх коштів, а населення як споживач – у високій якості послуг за доступними тарифами. В умовах партнерства, держава як партнер має забезпечити і перше і друге, тобто суспільний інтерес. Це досягається шляхом забезпечення високої якості концесійних угод на етапі їх укладання, виконання, моніторингу і контролю.

З позицій розв'язання цієї проблеми заслуговує на увагу досвід Великобританії, де при укладанні концесійних угод передбачається:

а) розрахунки з боку державних органів з приватним сектором здійснювати тільки після завершення будівництва та повного оснащення інфраструктурних об'єктів;

б) зобов'язання представників бізнесу утримувати об'єкти в належному стані відповідно до терміну експлуатації, який обумовлено в договорі (в межах 25 років);

в) передбачення в договірних стандартах штрафних санкцій за невиконання зобов'язань.

Висновки з проведеного дослідження. Оцінка практики розвитку механізму концесії України та експертиза започаткованих вітчизняних концесій засвідчила, що загалом концесійні проекти реалізуються в рамках визначених світовою практикою організаційних моделей ДПП. Крім того, аналіз реалізації концесійного механізму дозволив діагностувати наступні недоліки: 1) відсутність гарантій компенсацій і отримання доходів концесіонерів; 2) порушення умов концесійного договору, консервація неможливості зміни умов проекту при змінах умов законодавства; 3) тенденція до розірвання договорів, проблемний характер інвестицій приватного партнера; 4) можливість втрат чи послаблення контролю з боку органів влади за необґрунтованим зростанням тарифів щодо якості послуг.

Загалом необхідно працювати в напрямі наближення чинного механізму концесії в Україні (згідно Закону про концесії) до вимог концесійного законодавства, прийнятого в зарубіжній практиці. Порівняльний аналіз свідчить про необхідність: а) започаткування реального механізму гарантування компенсацій у випадку експропріації; б) імплементації вимоги «плати» за вхідний квиток; в) використання проектних пропозицій на основі врахування чистої теперішньої вартості; г) започаткування при реалізації концесії періодичних незалежних оцінок концесійних активів.

Вказані вище рекомендації дозволять удосконалити організаційно-економічний механізм

державно-приватного партнерства в частині укладання концесійних договорів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про концесії : Закон України від 16.07.1999 р. № 997-XIV (зі змінами і доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997-14/page>
2. Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2000р. № 639 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/639-2000-%D0%BF/print1452419053989175>
3. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг : Закон України від 14.12.1999 р. № 1286-XIV (зі змінами і доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1286-14>
4. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку та торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=fc354c59-cb8f-4660-b7d5-1acdf35f0ab7&title=InformatsiiaSchodoStanuZdiisnenniaDerzhavnoPrivatnogoPartnerstva>
5. Офіційний сайт Фонду державного майна України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.spfu.gov.ua>
6. Богдан І. Концесії в Україні: форми та шляхи запровадження / І. Богдан // Економіка України. – 2011. – № 3. – С. 35–45.
7. Павлюк К. В. Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому господарстві / К. В. Павлюк, І. В. Іголкін // Фінанси України. – 2010. – № 9. – С. 23–36.
8. Мельник А. Ф. Кластеризація як фактор підвищення ефективності публічно-приватного партнерства / А. Ф. Мельник, В. Г. Мельник // Вісник Тернопільського національного економічного університету – 2013. – № 5. – С. 250–258.
9. Шилепницький П. І. Дослідження природи державно-приватного партнерства / П. І. Шилепницький // Регіональна економіка. – 2010. – № 3. – С. 187–194.

REFERENCES:

1. Pro kontsesii : Zakon Ukrainy vid 16.07.1999 r. # 997-XIV (zi zminamy i dopovnenniamy) [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997-14/page>
2. Pro zatverdzhennia Metodyky rozrakhunku kontsesiinykhplatezhiv : PostanovaKabinetuMinistrivUkrainy vid 12 kvitnia 2000r. # 639 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/639-2000-%D0%BF/print1452419053989175>
3. Pro kontsesii na budivnytstvo ta ekspluatatsiiu avtomobilnykh dorih : Zakon Ukrainy vid 14.12.1999 r. # 1286-XIV (zi zminamy i dopovnenniamy) [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1286-14>
4. Ofitsiyni sait Ministerstva ekonomichnoho rozvytku ta torhivli Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.me.gov.ua/Documents/>

Detail?lang=uk-UA&id=fc354c59-cb8f-4660-b7d5-1acdf35f0ab7&title=InformatsiiaSchodoStanuZdiisnenniaDerzhavnoprivatnogoPartnerstva

5. Ofitsiyni sait Fondu derzhavnoho maina Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.spfu.gov.ua>

6. Bohdan I. Kontsesii v Ukraini: formy ta shliakhy zaprovadzhennia / I. Bohdan // *Ekonomika Ukrainy*. – 2011. – # 3. – S. 35.–45.

7. Pavliuk K. V. Svitovyi dosvid vykorystannia kontsesiinoi formy derzhavno-pryvatnoho partnerstva

na zaliznyiakh ta v avtodorozhnomu hospodarstvi / K. V. Pavliuk, I. V. Iholkin // *Finansy Ukrainy*. – 2010. – # 9. – S. 23–36.

8. Melnyk A. F. Klasteryzatsiia yak faktor pidvyshchennia efektyvnosti publicjno-pryvatnoho partnerstva / A. F. Melnyk, V. H. Melnyk // *Visnyk Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu* – 2013. – # 5. – С. 250–258.

9. Shylepnytskyi P. I. Doslidzhennia pryrody derzhavno-pryvatnoho partnerstva / P. I. Shylepnytskyi // *Rehionalna ekonomika*. – 2010. – # 3. – S. 187–194.

Pidhaiets S.V.

Candidate of Economic Sciences,
Senior Instructor at Department of Finance and Credit,
Vinnytsia Institute of Economics,
Ternopil National Economic University

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF CONCESSION MECHANISM AS A FORM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

The article defines the essence of concession mechanism. Advantages and disadvantages of a concession mechanism for implementing public-private partnership by public authorities are considered. Problems of concluding concession agreements in domestic practice are determined. Reasons for the termination of concession projects that took place in the Ukrainian practice are diagnosed. Proposals to improve the mechanism of concessions with regard to foreign practices are produced.