

робництві молочної сировини, молока і молокопродуктів»; ч. 2 ст. 21 викласти в такій редакції — «у разі порушення вимог показників щодо безпечності та якості продукції суб'єктів господарювання притягаються до кримінальної відповідальності»; та ст. 22 доповнити частиною — «міжнародне співробітництво здійснюється шляхом забезпечення посадових осіб, залучених до контролю підприємств, що працюють на експорт, належними знаннями щодо вимог ЄС з імпорту молочних продуктів з третіх країн».

Готовність чи неготовність виробників молочної продукції та державних органів до здійснення кроків у напрямку імплементації європейських вимог впливатиме на можливість вітчизняних виробників вийти на європейський ринок. Міжнародні ринки молочної продукції відкривають значні можливості для нарощування виробництва, збільшення доходів, отримання додаткових конкурентних переваг за рахунок ефекту масштабу та збільшення іноземного інвестування [4].

Література

1. Іванова Л. С. Стан та розвиток ринку молока і молокопродуктів після вступу України до СОТ [Електронний ресурс] — Режим доступу - <http://www.economy.nauka.com.ua/?operation=1&iid=137>.
2. Власенко І.Г. Стан світового ринку молока і молочної продукції та особливості його формування в Україні // Інноваційна економіка. — 2013. — № 1. — С. 40.
3. Кошій О. В. Державне регулювання якісних характеристик пропозиції молокопродуктів в Україні [Електронний ресурс] — Режим доступу - http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2009_30/Statti/8.pdf.
4. Т. М. Пшенична Гармонізація управління якості і безпеки молочної продукції до світових вимог // Вісник Дніпропетровського університету — 2012. — № 6. — С.17.

Іванова Т. Ю.,

*студентка 4 курсу факультету цивільної
та господарської юстиції*

Національний університет «Одеська юридична академія»

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ КОНЦЕСІЙ НА АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ В УКРАЇНІ

На сучасному етапі економічних перетворень підвищується актуальність розвитку концесійної діяльності в Україні та зростає необхідність збільшення обсягу інвестиції для фінансування кон-

цесійних інфраструктурних проєктів. Світова практика реалізації інвестиційних проєктів на концесійній основі свідчить, що концесія — це форма залучення інвестицій приватного сектору, якому держава передає права володіння і користування інфраструктурними об'єктами на період будівництва та експлуатації цих об'єктів [1].

Автомобільні дороги є невід'ємною складовою єдиної транспортної системи будь-якої країни світу. Поєднуючи окремі види транспорту в єдину транспортну систему вони в значній мірі впливають на соціально-економічний розвиток держави. Поряд з цим автомобільні дороги виступають важливою частиною транспортної інфраструктури. Близько 75 % вантажних та 80 % пасажирських перевезень здійснюється автотранспортом. Стан автомобільних доріг визначається в першу чергу рівнем фінансування дорожнього господарства, яке, як правило, залежить від можливостей держави [2].

Правові умови для запровадження концесійного механізму створені Законом України «Про концесії» [3], який прийнято з метою підвищення ефективності використання державного та комунального майна і забезпечення потреб громадян України у товарах (роботах, послугах). Цим Законом визначено поняття та правові засади регулювання відносин концесії державного та комунального майна, а також умови і порядок її здійснення. Прийняття Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»[4] від 15 січня 2009 року № 891-VI створило умови для залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів для будівництва, реконструкції автомобільних доріг на концесійних засадах. Згідно з цим Законом концесіодавець може частково фінансувати (співфінансувати) будівництво та/або експлуатацію автомобільних доріг на умовах концесії в обсягах та порядку, визначених концесійним договором, за рахунок коштів, передбачених у спеціальному фонді державного бюджету для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування. Об'єкти концесії у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг можуть бути передані у концесію лише за умови прийняття рішення Кабінетом Міністрів України на підставі техніко-економічного обґрунтування.

Концесія на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг— це правовідносини, які виникають між концесіодавцем та концесіонером під час будівництва, реконструкції автомобільної

(позаміської) дороги загального користування, строкового платного володіння нею та експлуатації [5].

Сьогодні в світі існує три концесійні схеми: BOT (build, operate, transfer), ROT (rehabilitate, operate, transfer) и МО. По схемі BOT концесіонер будує дорогу і здійснює управління нею (в загальному випадку — 35 років). При цьому він стягує плату за проїзд, здійснює ремонт магістралі, а після закінчення строку концесії передає автомобільну дорогу в управління державі. По схемі ROT дорога, що потребує здійснення капітального ремонту, передається в управління концесійному консорціуму. Концесіонер за власні кошти здійснює її ремонт. Третя схема МО — не передбачає будівництва або реконструкції магістралі, а тільки її управління, тобто підтримання на відповідному рівні В Україні до теперішнього часу намагалися застосувати першу концесійну схему. В Законі України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» було наведено тільки один варіант повернення інвестицій — виключно стягнення плати за проїзд з автомобілістів [6]. Це досить ризиковано, бо у інвестора залишається лише одне джерело надходжень: 95 % інвестицій концесіонер повертає за рахунок водіїв, що користуються платною дорогою, і тільки 5 % — за рахунок дорожньої інфраструктури. Згідно із змінами до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», поряд з концесіями на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг вводиться нова форма концесії: на реконструкцію, ремонт і подальшу експлуатацію, а також тільки на експлуатацію автомобільних доріг. Наша країна володіє багатим концесійним потенціалом, і практично весь світовий досвід з притаманним йому розподілом ризиків, створенням консультаційних груп можливо з успіхом застосувати у нас, що і продемонстрували перші концесіонери українських дорожньо-будівельних реалій — «ВНК Розточчя» та консорціум «Трансмагісталь», які внаслідок укладання концесійного договору взяли на себе зобов'язання з реалізації проекту будівництва, функціонування, обслуговування автомагістрального полотна Краківець-Львів протяжністю 84,4 км та завершення будівництва до 2011 року і Львів-Броди — 78,96 відповідно із завершення робіт до кінця травня 2012 року. Інвестором, розробником та генеральним підрядником проекту виступила польська компанія NDI. У свою чергу, львівське ВАТ «Розточчя» контролює концесію Краківець-Львів, володіючи 80 %

акцій консорціуму «Трансмагісталь». Обидва концесіонери знаходяться в процесі реструктуризації з метою гарантії прийняття оптимального рішення щодо будівництва та експлуатації автомагістралей для задоволення потреб як у користувачів, уряду, так і акціонерів.

Підсумовуючи необхідно зазначити, що моделювання концесії на автомобільні дороги продемонструвало, що початковою метою уряду залишається залучення фінансування з найменшими витратами для бюджету. Уряду необхідно змінити пріоритети розвитку мережі автомобільних доріг з концесій на будівництво нових доріг на концесії на ремонт існуючих доріг. Концесії на будівництво нових доріг є малоефективними зважаючи на нестабільний стан економіки на даний час. Концесії на ремонт існуючих шляхів вимагають набагато менше інвестицій й надаються у строк 5-10 років. Досвід при наданні цих концесій дозволить реалізувати набагато більші проекти. Крім того, встановлення пільгових ставок оподаткування для інвесторів має бути замінено співпрацею держави через державні інвестиції. Така форма співпраці держави стає відчутною лише на пізніх стадіях реалізації проекту, в той час як найбільша підтримка необхідна на ранніх стадіях.

Література

1. Проблеми та тенденції розвитку концесійного інвестування в Україні/ Л.Л Гриценко/ Вісник СумДУ. Серія Економіка № 1 2010 Том.2.
2. Застосування концесійних угод в дорожньо-будівельній галузі/ Бортницька Л. П. [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Natural/vntu/2008_17_1/53.pdf
3. Закон України Про концесії Верховна Рада України; Закон від 16.07.1999 № 997-XIV [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
4. Про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» Закон від 15.01.2009 № 891-VI [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
5. Указ Президента України «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» від 04.07.1998 № 735/98 [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
6. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286-XIV [Електрон. ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua