

Л. Моисей, ад'юнкт
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ИСТОЧНИКИ ПРАВА НА ДОСТАТОЧНОЕ ЖИЛЬЕ В ПРЕДЕЛАХ МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ В ОТРАСЛИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

В статье исследовано сущность понятия "достаточное жилье" в контексте международного законодательства. Установлено, что благодаря международному содружеству право на жилье отнесено к основным отраслям прав человека. Сделан вывод, что обеспечение права на жилье является основой, что позволяет добиться осуществления всех других прав, которые принадлежат человеку.

Ключевые слова: жилье, международно-правовые документы, государства-участницы, национальная стратегия, юридические гарантии.

L. Moysen, Associate research
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv

SOURCES OF RIGHT ON SUFFICIENT HABITATION WITHIN THE LIMITS OF INTERNATIONAL NORMS IN INDUSTRY OF HUMAN RIGHTS

In the article essence of concept "Sufficient habitation" is investigational in the context of international legislation. It is set that due to an international concord a right on habitation is attributed to basic industries of human rights. A conclusion is done, that providing of right on habitation is basis, that allows to obtain realization of all other rights which belong to the man.

Key words: habitation, mezhdunarodno-pravovye documents, states-participants, national strategy, legal guarantees.

УДК 346.7:625.7

М. Гуренко, асп.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕСІЙ В СФЕРІ БУДІВНИЦТВА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ

В даній статті проаналізовано законодавчу базу в сфері використання концесій в мережі автомобільних доріг країни; методику використання концесій за кордоном; виявлено певні недоліки, що стримують ефективне застосування концесій у даній сфері в Україні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, концесійне законодавство, концесія, транспортна інфраструктура, автомобільні дороги.

У період становлення нового економіко-правового механізму господарювання в Україні відбуваються істотні зміни, що пов'язані з обранням нашою державою капіталістичної форми економічних відносин. У зв'язку з цим перед владою України постало завдання пошуку альтернативних способів підвищення ефективності використання державного та комунального майна, які стимулювали б розвиток інвестиційної, виробничої, наукової, інноваційної та соціальної інфраструктур в країні. Тому набуває значної актуальності вивчення існуючих форм співробітництва між державою та суб'єктами підприємницької діяльності у вигляді укладання між ними інвестиційних договорів, зокрема у сфері надання автодорожніх концесій.

Питаннями концесійних відносин, зокрема в автодорожній галузі, займається ряд фахівців: Л. Бортницька, І. Богдан, О. Вікарчук, Ю. Вдовенко, І. Іголкін, О. Жулин, В. Котелянець, К. Павлюк, Ю. Слободчиков та ряд інших.

Поряд з цим виникає необхідність у дослідженні ролі концесії в процесі підвищення економічних показників, розвитку народного господарства України, а також доцільності застосування концесії в сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг в Україні. Для досягнення даної мети необхідно вирішити наступні завдання, а саме проаналізувати законодавство України в сфері регулювання автодорожніх концесій, виявити недоліки у нормативно-правовому регулюванні, які відповідно утруднюють ефективне застосування концесії, провести порівняльний аналіз використання концесій за кордоном та дослідити готовність України до застосування концесійної форми співробітництва в процесах будівництва та експлуатації автомобільних доріг на сьогоднішній день.

На сьогодні концесійна діяльність в Україні досить детально врегульовано на законодавчому рівні. Насамперед правову основу цієї діяльності складає Господарський Кодекс України, Закон України "Про держав-

но-приватне партнерство", Закон України "Про концесії", Закон України "Про концесії на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг", Закон України "Про автомобільні дороги" та ряд інших законодавчих та підзаконних актів. Проте також слід вказати, що концесійний договір є досить вагомим регулятором даних відносин поряд із нормативно-правовими актами.

Концесія як форма господарської діяльності використовується у світі протягом декількох століть. Раніше у концесію зазвичай надавали об'єкти, що стосувались сфери освоєння надр, а вже у 1990-ті роки стали передавати різноманітні об'єкти державної власності, здебільшого в галузях виробничої інфраструктури, які становлять основу для забезпечення існування економіки та суспільства [1, 23].

Популярність концесії полягає в тому, що її основною метою є зменшення фінансового навантаження на державний бюджет та передбачається можливість залучення інвестицій та збереження об'єктів, ефективність та продуктивність яких мінімальна, "на плаву" саме за державою.

Відповідно до статті 1 Закону України "Про концесії" концесія – це надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та/або управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та/або управлінню (експлуатацією) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [2].

На основі аналізу цього визначення можна стверджувати, що концесія – це право, що надає можливість

приватному суб'єкту господарювання отримати у своє володіння та майбутнє користування об'єкт державної чи комунальної власності, при цьому бути зобов'язаним виконувати всі необхідні дії по відношенню до цього об'єкта, які передбачаються у концесійному договорі, що укладається між відповідним приватним інвестором та уповноваженим органом державної влади чи органом місцевого самоврядування.

Згідно зі статтею 3 даного закону будівництво (комплекс дорожньо-будівельних робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, капітальним ремонтом) та/або експлуатація автомобільних доріг, об'єктів дорожнього господарства, інших дорожніх споруд є сферою господарської діяльності, об'єкти якої можуть надаватися у концесію.

У Законі України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" передбачені основні принципи та особливості надання концесій на будівництво автомобільних доріг, зокрема це дотримання чинних в Україні стандартів, норм і правил будівництва автомобільних доріг та їх експлуатації (ремонт та утримання); надання на період будівництва автомобільної дороги концесіонеру пільг щодо сплати податків і зборів; обов'язкова наявність безоплатних автомобільних доріг чи окремих смуг руху вздовж об'єкта концесії, що знаходяться у належному для експлуатації технічному стані, як альтернативного варіанта зручного проїзду транспортних засобів у необхідному напрямку [3].

Визначення об'єктів, які надаються в концесію та затвердження їх переліку здійснюються Кабінетом Міністрів України на підставі державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг та пропозицій Верховної Ради Автономної Республіки Крим, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, районних, Київської та Севастопольської міських рад та відповідних державних адміністрацій. Рішення про надання концесії на будівництво автомобільної дороги та її подальшу експлуатацію (ремонт і утримання) приймає Кабінет Міністрів України. Право на участь у концесійному конкурсі на будівництво автомобільної дороги та її подальшу експлуатацію мають юридичні особи, які в установленому порядку та визначений строк подали заявку, а також мають відповідну ліцензію на здійснення даного виду діяльності. Концесійні платежі, що надходять до Державного бюджету України (до Державного дорожнього фонду України) як плата за надання концесії на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги, мають виключно цільовий характер і використовуються на витрати, пов'язані з ремонтом і утриманням автомобільних (позаміських) доріг загального користування.

На період будівництва, введення в експлуатацію побудованої на умовах концесії автомобільної дороги і повної окупності капітальних вкладень концесіонер може звільнятися від загальнодержавних та місцевих податків і зборів відповідно до законів України. А також в подальшому концесіонер може отримувати певні пільги, дотації тощо в разі обґрунтування ним такої необхідності, що буде вирішуватись відповідними органами державної влади згідно Постанови КМУ "Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації та умов їх надання" [4].

Крім загальних обов'язків концесіонера, передбачених Законом України "Про концесію" існують ще й спеціальні, до яких належать наступні: на час будівництва та експлуатації об'єкта концесії надавати не менше 90 відсотків робочих місць для працевлаштування громадян України; при виконанні будівельних та ремонтних робіт забезпечувати сімдесятивідсоткове (у вартісному

розрахунку) використання вітчизняних будівельних матеріалів, виробів і конструкцій; утримувати побудовану на умовах концесії автомобільну дорогу в технічному стані згідно з вимогами державних стандартів, норм і правил утримання та експлуатації автомобільних доріг; відшкодовувати користувачам платної автомобільної дороги завдані з його вини збитки у порядку, встановленому законодавством України; після закінчення строку дії концесійного договору або у разі його дострокового розірвання передавати концесієдавцю об'єкт концесії в технічному стані, який відповідає вимогам норм і правил будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, що діють на час передачі, а також надавати документи, які підтверджують, що за об'єктом концесії будь-яких зобов'язань немає.

На нашу думку існування обов'язку концесіонера надавати не менше 90 % робочих місць громадянам України є важливим положенням, так як забезпечить громадян місцем працевлаштування, що в свою чергу є позитивним для країни в цілому, тому що зможе зменшити рівень безробіття, дозволить молодому поколінню українців працювати у своїй державі, розвивати та покращувати її економічні показники.

Дещо можна не погодитись з доцільністю існування спеціального обов'язку концесіонера забезпечувати під час виконання будівельних та ремонтних робіт сімдесятивідсоткове (у вартісному розрахунку) використання вітчизняних будівельних матеріалів, виробів і конструкцій. Це можна обґрунтувати тим, що концесіонер, використовуючи при будівництві автодороги власні технічні методи та способи, що являються його комерційною таємницею, може потребувати, наприклад для справді якісної укладки покриття такої дороги, спеціальні матеріали, вироби та конструкції, яких в Україні немає, проте є в інших країнах або ж в Україні вони виготовляються зовсім за іншою технологією, на відміну від тої, яка потрібна концесіонеру. Тож можливо варто було замислитись про зменшення розміру даного відсотка, що в результаті може надати більш оптимальні умови для діяльності концесіонера.

Відповідно до статті 15 Закону України "Про автомобільні дороги" автодороги загального користування можуть надаватись у концесію. Передача цих об'єктів здійснюється з урахуванням державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України на підставі окремого закону. Подання до Кабінету Міністрів України про віднесення автомобільної дороги загального користування до розряду платних здійснює орган державного управління автомобільними дорогами за погодженням з органами місцевого самоврядування, по території яких проходить ця автомобільна дорога, на підставі техніко-економічного обґрунтування та/або проектно-кошторисної документації. Автомобільні дороги відносять до розряду платних лише за умови їх суттєвого удосконалення та забезпечення альтернативного проїзду транспортних засобів безоплатними автомобільними дорогами. Платні автомобільні дороги загального користування залишаються в державній власності, не приватизуються, стосовно них не можуть вчинятися дії, наслідком яких може бути відчуження доріг з державної власності [5].

Контроль стану платних автомобільних доріг загального користування, умов руху та справляння плати за проїзд ними здійснюється органом державного управління автомобільними дорогами загального користування, тобто створеною відповідно до Указу Президента України "Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади" Державною автотранспортною службою України. Автомобільна дорога загального користування може бути платною як по всій довжині, так і

на окремих її ділянках. Плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування справляється з усіх транспортних засобів, що проїжджають такими дорогами, крім транспортних засобів та певних випадків, які передбачені в статті 9 Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг". Справляння плати за проїзд припиняється та відновлюється за рішенням Кабінету Міністрів України. Державна автотранспортна служба України щороку проводить перевірку щодо відповідності стану та використання платної дороги встановленим вимогам та надає пропозиції щодо притягнення винних у порушенні правил і норм по утриманню дороги до відповідальності.

Все вищезазначене є нормативно-правовим підґрунтям, проте на практиці в Україні даний інститут концесій функціонує не настільки ефективно та якісно, як це передбачено в законах.

На сьогодні багато науковців працює над аналізом різноманітних існуючих моделей фінансування автодорожніх концесій, які застосовуються по-різному у зарубіжних країнах. Наприклад, О.В. Жулин зазначає про наявність державної, концесійної та змішаної моделей фінансування. Державна модель фінансування дорожнього господарства передбачає наступні особливості: всі витрати на будівництво й утримання платної автомобільної дороги, а також прибутки від її експлуатації належать державі; якраз така модель має соціальне спрямування, але неефективна в разі значного дефіциту бюджету [6, 17]. На нашу думку для України така модель є зовсім не характерною, тому що зазвичай в нашій державі прослідковується вищезазначена ситуація щодо нестачі бюджетних коштів. Прикладом реалізації такої моделі є Білорусь, проте там плата, що стягується за проїзд автодорогою є такою мінімальною, що ледве покриває відсотки за отриманий кредит на будівництво такої дороги.

Щодо концесійної моделі, то це протилежна модель, так як будівництво, утримання та експлуатацію платної дороги здійснює концесіонер, сплачуючи державі лише концесійні платежі. При цьому власником такої дороги все-одно залишається держава. Така модель можлива у країнах з розвинутою економікою і високим рівнем життя населення, адже вона не має достатнього соціального спрямування, бо створює жорсткі умови для діяльності концесіонера, що в свою чергу виявляються відповідно у встановленні ним високої плати за користування дорогою.

Змішана модель передбачає гармонійне поєднання інтересів держави та концесіонера. Платну дорогу зазвичай будують за кошти держави та самого концесіонера у певному визначеному співвідношенні. При цьому держава може компенсувати концесіонеру певну суму коштів, якщо прогнозована інтенсивність руху недостатня або ж надати можливість концесіонеру право на будівництво та експлуатацію придорожньої інфраструктури, або наданні певних інших пільг. Якщо плата не стягується за користування дорогою, то в такому випадку концесіонер отримує плату за будівництво та утримання дороги від держави. Власником дороги є держава. А ризики і прибутки розподіляються відповідно до умов концесійного договору. В даній моделі зазвичай фінансова участь держави, посилаючись на закордонний досвід, може полягати в основному в наданні земельних ділянок для будівництва платних доріг. Така модель передбачає забезпечення доступності послуг проїзду платними дорогами для усіх категорій населення, тому вона пропонує надання адресної допомоги пільговим категоріям населення, яка компенсуватиметься з державного бюджету країни [6, 17-18].

Щодо компенсації з державного бюджету проїзду пільгових категорій громадян по таких автодорогах, то, на жаль, в сучасних реаліях уявити таку процедуру ефективною та функціонуючою в Україні дуже складно, оскільки здебільшого такі процеси мають мало шансів на успішну реалізацію. Для обґрунтування даного твердження можна звернутись до існуючого прикладу про нефункціональну систему компенсацій, які мають виплачуватись нашою державою приватним перевізникам за те, що вони перевозять безкоштовно пільгові категорії громадян, що фактично майже не виконується.

Проаналізувавши наше законодавство, можна стверджувати про те, що в Україні закладаються основи саме змішаної моделі фінансування в будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. Проте на сьогодні залишається невирішеним механізм фінансування в дану сферу, тому що немає чітких організаційних та правових форм часткового державного фінансування спільних проектів. Законодавча база України не регулює процесів фінансування проектів і відповідно не розподіляє ризиків. Суб'єкти концесій можуть розподіляти ризики між собою у будь-яких пропорціях і зазначити це у концесійному договорі.

На нашу думку якраз це можна назвати одним із недоліків нормативно-правової бази, тобто варто було б державним органам розробити найоптимальніше співвідношення фінансових затрат на законодавчому рівні, що будуть вкладатись як приватним інвестором так і державою, розглянути всі можливі варіанти таких співвідношень, при цьому використовуючи прогностичні методи оцінки цієї діяльності, а також розробити програми по справедливому розподілу ризиків, крім цього насамперед розробити дієві механізми добросовісного дотримання сторонами умов концесійного договору, зокрема це стосується саме держави як сторони. В цілому підприємницькі ризики покласти на концесіонера, тобто ті ризики, що пов'язані саме з наслідками, що можуть виникати у зв'язку з використанням власних методів та способів управління тим об'єктом концесії, який йому був переданий у володіння та користування. А на концесіодавця покласти ті ризики, які не пов'язані безпосередньо з діяльністю концесіонера, тобто, що можуть виникнути із-за непередбачуваних обставин, із-за зміни положень податкового, митного, валютного, банківського законодавства тощо. Виходячи з цього, необхідно звернути увагу на важливість для концесіонера в даному випадку використання страхових послуг, тобто страхувати різні види ризиків, що можуть виникнути.

Вважаємо, що крім цього варто було б передбачити форми та види відповідальності в Законі України "Про концесії". Хоча в цьому законі передбачена норма, що передбачає відповідальність сторін концесійного договору (договірна відповідальність), от тільки не розписується детально форми та види такої відповідальності. А також в даному законі не прописана відповідальність учасників концесійного конкурсу, зокрема конкурсної комісії, уповноважених органів державної влади чи місцевого самоврядування в разі порушення ними процедури проведення такого конкурсу.

Якщо звернутись до досвіду зарубіжних країн, то наприклад в країнах Азії фінансова частка держави в таких проєктах складає від 15 до 30% від вартості проєкту, у країнах Європи – 40-90%. Наприклад, в Україні будівництво концесійної автомобільної дороги Львів-Краковець фінансується державою у розмірі саме 40%, дороги Львів-Броди – 21%. Проте треба зважати на один фактор, якщо інтенсивність руху на певній дорозі висока, є попит, то це буде рентабельно для концесіонера, у зв'язку з цим участь держави в таких проєктах є

не обов'язковою. Вважається, що саме така модель є найбільш ефективною, може збалансувати інтереси між усіма суб'єктами концесії та попередити можливі ризики, так як у разі недостатності коштів бюджету, держава залучає концесіонера з його коштами і спільно будують автодорогу та в результаті держава відшкодовує свої витрати через концесійні платежі, що сплачуються концесіонером, а концесіонер, в свою чергу, отримує плату від споживачів за користування автодорогою та придорожною інфраструктурою, а також концесіонер може отримувати певні пільги у сплаті платежів тощо [7, 19-20].

У 1996-2006 роках у країнах з низьким і середнім рівнями доходів 86% концесійних проєктів за участю іноземного капіталу реалізувалось у сфері транспорту, у сфері водопостачання – 70%, у сфері енергетики – 62%. В Україні за 1997-2009 роки було підписано лише два концесійних договори: на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг Львів-Краковець та Львів-Броди, але все ще не досягнуто жодних позитивних результатів від реалізації даних проєктів. Львів-Краковець – це будівництво автодороги, яка входить до міжнародного транспортного коридору. Концесіонером цього проєкту виступав львівський консорціум "Концесійні транспортні магістралі". Договір концесії був укладений наприкінці 1999 року. Предмет цього договору полягав в тому, що має бути здійснено будівництво 84 км дороги та можливість її експлуатації протягом 45 років. Сьогодні цей проєкт перебуває на початковій стадії реалізації. Це пояснюється тим, що сторони договору неналежно виконують свої зобов'язання, зокрема проявляється це в наступному: будівництво було розпочато невчасно, тобто через півтора року від необхідної дати в договорі; сума вкладених приватних інвестицій є дуже незначною; також неефективним виявилось рішення про пайову участь концесіодавця "Укравтодору" у фінансуванні будівництва в обмін на відповідну участь у розподілі прибутків від експлуатації дороги. На 2005-2010 роки діяла Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування, яка передбачала видачу бюджетних видатків в основному на ремонт та утримання діючої мережі доріг. А на будівництво нових доріг пропонувалось залучати кошти з приватного сектору на основі державно-приватного партнерства. На даний час на державному рівні 4 відрізки доріг загального користування, які становлять 365,1 км, а саме це Львів-Краковець, Львів-Броди, Вінниця-Київ, Київ-Харків-Довжанський. Ці відрізки визначені пріоритетними і такими, які мають будувати концесіонери [7, 36-38].

У більшості країн платні ділянки автодоріг становлять малу частину загальної довжини доріг країни, проте в деяких країнах такі частки досягають 30% та більше. В Європі найбільша частка національних магістралей, керованих приватним сектором на платній основі, є у Франції – 75%, Італії – 86%, в Азії – це Індонезія, Південна Корея та Малайзія. Хоча платні дороги в загальній світовій дорожній мережі становлять малий відсоток, для економіки цих країн вони відіграють якраз дуже значну роль. Саме платними дорогами здійснюються великі транзитні перевезення вантажів і пасажирів на далекі та середні відстані. Найпоширенішою у світі є практика системи платних автомагістралей, коли водії самі вносять плату за проїзд. Така система застосовується у Австрії, Бельгії, Данії, Іспанії, Франції, Греції, Італії, Норвегії та Португалії. У деяких країнах Європи платні дороги відсутні, наприклад у Люксембурзі та Швейцарії. За даними Світового банку вартість річного збору за користування платними дорогами відрізняється, тобто вона може бути від 30 до 150 євро. Розмір плати може різнитись не лише між країнами, а й в

межах однієї країни. Зараз у країнах Європи плата за проїзд встановлюють на швидкісних автомагістралях або на мостах, тунелях. Плата справляється за різними схемами, наприклад, у розрахунок за один кілометр або у вигляді річного збору за користування автомагістралями. За останні 70 років найприбутковішими стали платні дороги в Іспанії, де доходи складають 46% національного дорожнього бюджету і в Норвегії – 32%. Нині лідерами у системі концесійної діяльності по будівництву та експлуатації автодоріг являються країни Латинської Америки, де переважають проєкти з розширення та реконструкції автодоріг і уряди тут часто стимулюють залучення приватного капіталу. Разом з тим багато таких проєктів потерпіли невдачу через скорочення потоків руху транспорту, неприйняття суспільством "плати за користування дорогою" та завищені ціни за проїзд, тому зазвичай концесіонери через це і не можуть відшкодувати понесені ними витрати. Наприклад, платна дорога в передмісті Вашингтону Даллес Грінвей отримала лише третю частину очікуваного потоку руху автомобілів і навіть після скорочення плати за проїзд на 40% потік все-одно майже не зріс [1, 29-35].

Отже можна виділити ряд позитивних рис, які прибутаманні концесіям в цілому, зокрема: здійснюється часткова економія бюджетних видатків на реконструкцію та будівництво об'єктів; діють прискорені строки будівництва і модернізації об'єктів порівняно із строками державних будівельних робіт; можуть залучатись фінансові ресурси з різних джерел; одержується доступ до сучасних технологій, розроблених чи придбаних приватними компаніями; підвищується якість та надійність надання різноманітних послуг населенню тощо [7, 37].

Проте у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг такі позитивні моменти не прослідковуються і це пов'язується насамперед із недосконалістю економічного механізму виконання концесійних угод сторонами (прикладом можна назвати концесійний проєкт – Львів-Краковець); також відсутністю потужних спеціалізованих шляхобудівних підприємств, здатних прокладати автомагістралі європейського рівня та належно їх утримувати і ними користуватись; невисоким рівнем співпраці з іншими спеціалізованими структурами, а саме з будівельними організаціями, банківською системою, виробниками рухомого складу тощо; складністю поєднання транспортних мереж прикордонних регіонів. Крім цього існує необхідність у міждержавному співробітництві з метою вирішення питань, які пов'язані з узгодженням транскордонних транспортних потоків між суміжними областями, будівництвом прикордонної складської, соціальної та митної інфраструктур, майбутнім розвитком транспортної мережі країни [8, 170].

На нашу думку, концесійна форма співробітництва є надзвичайно важливою та корисною формою залучення інвестицій, так як показує досвід зарубіжних країн. Щодо практики України в даній сфері, то ще не настільки ефективно розвинений та впроваджений даний механізм господарювання в нашій країні. Вважаємо, що це можна пояснити не належним виконанням своїх функцій органами державної влади, що уповноважені розвивати та регулювати даний механізм з одного боку та неякісним діловим співробітництвом концесіонера з державою з іншого боку. Розвиток концесій в будівництві та експлуатації автомобільних доріг є на сьогодні не динамічним, так як держава не намагається вкладати в це значні кошти та, створюючи інколи жорсткі умови для концесіонера, не забезпечує йому належної підтримки в разі невиправданих прогнозів щодо рентабельності їхніх проєктів та під час довгих часових очікувань окупності цих проєктів. Крім цього держава не здійснює

належного виконання своїх функцій навіть в забезпеченні населення достатньою, належною, якісною мережею автотранспортної інфраструктури, а саме в аспекті сучасних автомобільних доріг загального користування, які в переважній більшості по всій території України потребують капітального ремонту та оновлення, що державою не проводиться. Вважаємо, що підставами неефективного функціонування автодорожніх концесій в Україні є існуючий дефіцит бюджету, що не дозволяє органам державної влади належно виконувати свої функції по проведенню капітального ремонту доріг, а також брати участь у фінансуванні автодорожніх концесійних проектів; непрофесійна підготовка проектів передання автомобільної дороги в концесію; невідповідальне ставлення сторін до виконання умов концесійного договору.

Тому на даний час не варто говорити про вкладення бюджетних коштів в автомобільні дороги з покращеними якісними характеристиками в процесі реалізації концесій, так як держава не може забезпечити належного фінансування та обслуговування навіть сучасної мережі існуючих доріг загального користування, а не кажучи вже про додаткові фінансові витрати на концесійні автомобільні дороги. Тому що існує ймовірність того, що при будівництві нових концесійних автомобільних доріг, держава взагалі мінімізує свої бюджетні видатки на технічне обслуговування безкоштовних доріг загального користування, які в такому випадку слугуватимуть для населення альтернативною безоплатною можливістю проїзду. Обґрунтуванням можуть слугувати пояснення держави про те, що не вистачає коштів на ре-

монт доріг, і в такому випадку населенню буде пропонуватись платна концесійна дорога, якою не кожний громадянин може собі дозволити користуватись, виходячи зі свого матеріального становища.

Отже, підсумовуючи, можна сказати, що поки що Україна не готова до масового впровадження концесій в сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг, доки не покращиться рівень надійного введення бізнесу в Україні та професійний рівень організації роботи наших органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

Список використаних джерел

1. Павлюк К.В., Іголін І.В. "Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому транспорті" / Фінанси України. – 2010 р. – № 9. – ст. 23-36.
2. Про концесії: Закон України від 16 липня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – № 997-XIV.
3. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 14 грудня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – № 1286-XIV.
4. Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації та умов їх надання: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 липня 2000 р. – № 1114.
5. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – № 2862-IV.
6. Жулин О.В. "Моделі фінансів автодорожніх концесій" / Економіка. Фінанси. Право. – 2011 р. – № 2. – с. 17-20.
7. Богдан І. "Концесії в Україні: форми та шляхи запровадження" / Економіка України. – 2011. – № 3. – с.35-45.
8. Вікарчук О.І. Концесія у трансформаційній економіці: Дис...канд. юрид. наук. – К., 2006. – 191 с.

Надійшла до редколегії 22.03.14

М. Гуренко, асп.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ КОНЦЕССИЙ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В УКРАИНЕ

В данной статье проанализировано законодательную базу в сфере использования концессий в сети автомобильных дорог страны; методику использования концессий за рубежом; выявлено недостатки, что сдерживают эффективное использование концессий в данной сфере в Украине.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, концессионное законодательство, концессия, транспортная инфраструктура, автомобильные дороги.

M. Gurenko, PhD student
Kyiv National Taras Shevchenko University, Kyiv

PROBLEM ASPECTS OF INTRODUCTION OF CONCESSIONS ARE IN THE SPHERE OF BUILDING AND EXPLOITATION OF HIGHWAYS IN UKRAINE

It was analysed in the article the legal basis in the sphere of the use of concessions in the sphere of the transport's network of the roads in the country; the methodology of the use of concessions abroad; the defects are educed that restrain the effective use of such concessions in Ukraine.

Key words: state-private partnership, concession's legislation, concession, transport's infrastructure, auto-roads.

УДК 342.9

Ю. Рогачов, здобувач
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ПОДАТКОВІ ОРГАНИ ЯК СУБ'ЄКТИ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ У СФЕРІ СПРАВЛЯННЯ ПОДАТКІВ І ЗБОРІВ

У статті розглянуто питання сутності публічних адміністрацій, визначено ознаки податкового органу як суб'єкту публічної адміністрації. Проведено аналіз історичного шляху становлення та побудови податкових органів, на основі трансформації їх завдань та мети діяльності. Окреслено тенденції змін у системі податкових органів, як органу публічної влади. Запропоноване зміни у повноваженнях та структурі податкових органів як органу який здійснює публічне адміністрування у сфері справляння податків і зборів.

Ключові слова: податковий орган, податкова адміністрація, публічна адміністрація, публічне адміністрування, справляння податків і зборів.

На сучасному етапі змін в українському суспільстві, проходження через складні політичні процеси, втілення нової доктрини адміністративного права, його реформування в цілому, відбуваються змістовні зміни у структурі побудови державних органів реалізації їх повнова-

жень, зокрема відносно державних органів у сфері справляння податків і зборів.

До питання структури, функцій та повноважень органів державної влади звертались такі українські вчені як Авер'янов В.Б., Діхтієвський П.В., Андрійко О. Ф.,

© Рогачов Ю., 2014

