

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені Михайла Драгоманова

Навчально-науковий інститут публічного управління та адміністрування

Кафедра економіки та підприємництва

ПРИВАТНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД-ІНСТИТУТ

"УКРАЇНСЬКО-АМЕРИКАНСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОНКОРДІЯ"

НІМЕЦЬКО-УКРАЇНСЬКЕ ТОВАРИСТВО З ЕКОНОМІКИ ТА НАУКИ

(БЕРЛІН – БОНН – МАЙНЦ)

Uniwersytet Jana Długosza w Częstochowie

Hangzhou Dingying Education Technology Group Co., Ltd.

КИЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

КОМУНАЛЬНИЙ ЗАКЛАД ПОЗАШКІЛЬНОЇ ОСВІТИ "КИЇВСЬКА МАЛА

АКАДЕМІЯ НАУК УЧНІВСЬКОЇ МОЛОДІ"



**НОВА ПАРАДИГМА
ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У
КОНТЕКСТІ
ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ
РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ
ОСВІТИ**



**Збірник наукових праць
VI Міжнародної
науково-практичної
конференції
27 листопада 2024 року**



Київ

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

УДК 378.091.3:33(063)

*Рекомендовано до друку
Вченою радою Навчально-наукового інституту
публічного управління та адміністрування
(протокол №5 від 27 грудня 2024 року)*

Нова парадигма економічної освіти у контексті інноваційної моделі розвитку вітчизняної освіти: Збірник наукових праць VI Міжнародної науково-практичної конференції, 27 листопада 2024 р. – К.: Вид-во УДУ імені Михайла Драгоманова, 2024. – 312 с.

Збірник вміщує наукові праці VI Міжнародної науково-практичної конференції, яка відбулася 27 листопада 2024 року. На конференції були обговорені актуальні проблеми нової парадигми економічної освіти у контексті інноваційної моделі розвитку вітчизняної освіти.

Представлені у матеріалах науково-практичної конференції тези учасників подані в авторській редакції та відображають власну наукову позицію авторів. Автори тез несуть повну відповідальність за точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, наукової термінології, імен власних, джерел посилання.

Редакційна колегія

В.Ф. Сташук, доктор філософії у галузі «Соціальні та поведінкові науки» зі спеціальності «Політологія» (головний редактор)

О.С. Падалка, член-кореспондент НАПН України, доктор педагогічних наук, професор

Л.А. Підпригора, кандидат економічних наук, доцент

Ю.В. Бицюра, кандидат економічних наук, доцент

ISBN 978-966-931-314-0

© Редакційна колегія, 2024

© Автори статей, 2024

© УДУ імені Михайла Драгоманова, 2024

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

95

розвиток підприємництва та створення нових робочих місць. Інституційна підтримка і залучення міжнародних партнерів сприятимуть поверненню людей до активного життя, підвищенню кваліфікації та формуванню нових суспільних цінностей.

Список використаних джерел:

1. Людський капітал – виклики для відновлення України. Травень 2024. Центр Разумкова. URL: <https://razumkov.org.ua/images/2024/05/29/2024-ПАКТ-9.pdf>
2. Інфляційний звіт, квітень 2024 р. Національний банк України. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/IR_2024-Q2.pdf?v=7
3. Обух В. «Нерайдужний» стан ринку праці та перспективи його відновлення після війни. Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3574736-nerajduznij-stan-rinku-praci-ta-perspektivi-vidnovlennja-pisla-vijni.html>
4. Стратегія демографічного розвитку України на період до 2040 р. Міністерство соціальної політики України. URL: <https://www.msp.gov.ua/projects/870/>
5. Студеннікова І. Ринок праці в умовах війни: демографічні виклики для України. URL: <https://voxukraine.org/rynok-pratsi-v-umovah-vijny-demografichni-vyklyky-dlya-ukrayiny>

Підпригора Л. А.

**кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки та підприємництва
Українського державного університету
імені Михайла Драгоманова
м. Київ, Україна**

Ван Юаньцунь

**здобувач другого (магістерського)
рівня вищої освіти
спеціальності 051 "Економіка"**

**НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ
ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ**

96

Українського державного університету

імені Михайла Драгоманова

м. Київ, Україна

УДК 330.5

**РОЗВИТОК КОНЦЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК МЕХАНІЗМУ
ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВНОГО І ПРИВАТНОГО СЕКТОРІВ
ЕКОНОМІКИ**

Концесійна діяльність є важливим механізмом державно-приватного партнерства, який дозволяє державі та приватним інвесторам співпрацювати для розвитку інфраструктури та надання публічних послуг. У рамках концесії приватна компанія отримує право на будівництво, експлуатацію або управління певними об'єктами (наприклад, дорогами, портами, енергетичними об'єктами) на визначений період часу, при цьому держава зберігає власність на ці об'єкти. Основними елементами концесійної діяльності є:

1). Довгострокове партнерство. Концесійні угоди укладаються на тривалий період, зазвичай від 10 до 30 років, що дозволяє приватним інвесторам отримати стабільний дохід і повернути вкладені кошти.

2). Перерозподіл ризиків. У рамках концесії ризики розподіляються між державою та приватним партнером. Держава бере на себе частину регуляторних та політичних ризиків, тоді як приватний сектор бере на себе фінансові та операційні ризики, пов'язані з управлінням або будівництвом об'єкта.

3). Інвестиції в інфраструктуру. Концесії дозволяють державі залучати значні кошти приватного капіталу для модернізації або будівництва нової інфраструктури без безпосередніх витрат з державного

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

97

бюджету.

4). Умови концесії. Приватний оператор часто отримує право на стягування плати за користування інфраструктурою (наприклад, платні дороги, порти), що дозволяє йому окупити свої інвестиції. Після завершення терміну концесії об'єкт може передаватися назад державі.

Концесійна діяльність є поширеною в сучасній економіці країн світу, зокрема у транспортній інфраструктурі, енергетичних проєктах, у секторі водопостачання та комунальних послуг. Франція є одним з лідерів у використанні концесій для розвитку транспортної інфраструктури. Більшість швидкісних автодоріг у країні побудовані та експлуатуються приватними компаніями в рамках концесійних угод. У США, концесії активно використовуються для будівництва та управління платними автомагістралями (наприклад, концесійна дорога в штаті Вірджинія). Концесії також активно застосовуються в аеропортах і морських портах. У Південній Америці, зокрема у Чилі, концесійні угоди відіграють ключову роль у будівництві великих енергетичних об'єктів, таких як гідроелектростанції та лінії електропередач. У країнах Азії (Індія, Філіппіни) концесійні угоди допомогли залучити інвестиції у розвиток водопостачання, водовідведення та переробки відходів.

В Україні концесійна діяльність розвивається з метою залучення приватних інвестицій у транспортну, енергетичну та комунальну інфраструктуру. За останні роки було зроблено кілька важливих кроків для розвитку цього механізму взаємодії державного і приватного секторів. Зокрема, в Україні діє Закон України "Про концесію" (зі змінами 2019 року), який покращив правові умови для залучення інвесторів. Новий закон спростив процедури конкурсного відбору та розподілу ризиків, що зробило концесійні проєкти більш привабливими для іноземних інвесторів.

Одними з перших успішних концесійних проєктів стали концесійні

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

98

угоди в портах "Ольвія" та "Херсон" у 2020 році. Ці угоди залучили приватних інвесторів з Катару та Туреччини, які взяли на себе модернізацію та управління портовою інфраструктурою. Загальний обсяг інвестицій у ці проекти перевищив 300 млн. дол. США [1]. Розвиток концесій у транспортному секторі також знаходиться на етапі планування, зокрема концесійна дорога Львів – Краковець та інші проекти, що залучають приватних інвесторів до будівництва платних автомагістралей. У сфері комунальних послуг концесійні проекти включають модернізацію тепломереж, водопостачання та водовідведення в кількох містах України. Це допомагає залучати інвестиції до місцевої інфраструктури та покращувати якість комунальних послуг.

В Україні держава активно шукає нові напрямки для концесійних проектів, зокрема в галузі залізничного транспорту, аеропортів та енергетики. Крім того, концесії в Україні можуть стати важливим інструментом для відбудови інфраструктури після війни.

Китай є одним із лідерів у використанні концесій як механізму взаємодії державного і приватного секторів для розвитку транспортної інфраструктури та енергетики. Китай широко використовує концесійні угоди для будівництва та управління швидкісними залізницями, автомагістралями та портами. Наприклад, багато швидкісних залізничних ліній було побудовано за участі приватних інвесторів через концесійні угоди. Будівництво доріг у Китаї також активно підтримується через концесії, де приватні компанії фінансують будівництво та отримують право на стягнення плати за користування дорогами. У сфері енергетики концесійні угоди допомагають залучати інвесторів до будівництва великих об'єктів "зеленої енергетики" – сонячних і вітрових електростанцій.

У рамках глобальної ініціативи "Один пояс, один шлях" Китай активно використовує концесійні угоди для фінансування та управління

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

99

інфраструктурними проектами не лише в країні, але й за кордоном (у країнах Азії, Африки, Європи).

Таким чином, концесійна діяльність є ефективним механізмом для взаємодії державного та приватного секторів, але цей інструмент також стикається з низкою проблем, які можуть обмежувати його ефективність. Ці проблеми варіюються залежно від конкретної країни, її законодавства, політичної стабільності та рівня економічного розвитку. Визначимо основні проблеми, з якими стикаються концесійні проекти в різних країнах. Зокрема, такими проблемами є:

- *юридичні та регуляторні проблеми* – невизначеність законодавства та непослідовність у застосуванні законів. Нечітка або недосконала законодавча база щодо концесій може створювати правові ризики для обох сторін. У деяких випадках відсутні чіткі правові рамки, що регулюють концесійні угоди, що може призвести до конфліктів або неправильного тлумачення умов угоди. Невідповідність між законодавством національного рівня і місцевими регуляціями може створювати бар'єри для реалізації проектів, особливо якщо місцеві органи влади не мають достатніх повноважень або досвіду для управління концесійними проектами;

- *корупційні ризики* через непрозорість тендерних процесів та зловживання під час управління проектами. Корупція може значно впливати на процес вибору концесійного партнера, коли тендери виграють компанії, пов'язані з урядовцями, а не ті, які пропонують найкращі умови. Це призводить до низької якості реалізації проектів і втрати довіри з боку потенційних інвесторів. Після укладення концесійних угод корупційні практики можуть впливати на управління проектами, зокрема на встановлення тарифів або нагляд за виконанням умов угоди;

- *фінансові та інвестиційні ризики: фінансові, кредитні,*

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

100

економічні. Реалізація великих інфраструктурних проектів вимагає значних інвестицій. Приватні інвестори часто стикаються з фінансовими труднощами через довгостроковий характер концесійних угод і ризики, пов'язані з окупністю проекту. У країнах із нестабільною економікою приватні компанії можуть стикатися з труднощами в отриманні кредитів від банків, що обмежує їх здатність фінансувати проекти. Високі кредитні ставки можуть додатково збільшувати ризики для приватного сектора. Економічна криза, інфляція або зміни валютних курсів можуть зробити концесійні проекти фінансово не вигідними або нерентабельними. Приватні інвестори можуть втратити кошти через економічну нестабільність;

- *політична нестабільність* – зміна політичного курсу, військові конфлікти та внутрішні заворушення. Зміна урядів або політичного курсу може призводити до перегляду або скасування раніше укладених концесійних угод. Це створює ризик для приватних інвесторів, оскільки довгострокові проекти можуть бути скасовані або змінені в залежності від політичної кон'юнктури. У регіонах із високим рівнем політичної нестабільності або військовими конфліктами концесійні проекти можуть бути під загрозою зупинки або руйнування. Це особливо стосується таких країн, як Україна, де військова агресія РФ впливає на реалізацію інфраструктурних проектів;

- *ризик неефективного управління* – недостатній досвід державних органів та недосконала система моніторингу та нагляду. У багатьох країнах урядові установи не мають достатнього досвіду або кваліфікації для ефективного управління концесійними угодами. Це може призводити до затримок у реалізації проектів, неправильної оцінки ризиків або неефективного розподілу ресурсів. Відсутність системи моніторингу за виконанням умов концесійних угод може призводити до невиконання приватними партнерами зобов'язань або до низької якості послуг.

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

101

Ефективний нагляд за концесіями вимагає створення чітких механізмів контролю та аудиту;

- *соціальні та екологічні ризики* – незадоволення населення та екологічні ризики. Впровадження концесійних проектів, зокрема у сфері комунальних послуг (водопостачання, енергетика), може призводити до підвищення тарифів, що викликає соціальне невдоволення. Якщо підвищення тарифів не супроводжується покращенням якості послуг, це може призвести до протестів і погіршення відносин між приватним і державним секторами. Деякі концесійні проекти, зокрема в енергетиці або транспорті, можуть мати негативний вплив на довкілля. Недостатнє врахування екологічних норм та вимог може призвести до деградації навколишнього середовища і зростання соціальної напруги;

- *недовіра міжнародних інвесторів* через репутаційні ризики. У країнах із високим рівнем корупції, правової невизначеності та політичної нестабільності міжнародні інвестори часто відчувають недовіру до участі в концесійних проектах. Це обмежує можливості для залучення іноземного капіталу і технологій у ключові інфраструктурні проекти.

Незважаючи на прогрес у розвитку концесій, в Україні залишаються виклики, пов'язані з правовими ризиками, корупцією та недостатньою прозорістю процесів. Міжнародні інвестори обережно ставляться до участі в проектах через ці ризики.

Незважаючи на значні успіхи в реалізації концесійних проектів, Китай також стикається з низкою проблем, які можуть обмежувати ефективність цього механізму. Це включає недостатньо чітке законодавство, високий рівень фінансових та екологічних ризиків, а також корупційні ризики та непрозорість процедур. Для вирішення цих проблем Китай продовжує реформувати свою концесійну систему, покращуючи законодавчу базу, підвищуючи прозорість процесів і запроваджуючи кращі

НОВА ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ ОСВІТИ У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ОСВІТИ

102

практики для залучення інвесторів.

Отже, концесії є ефективним механізмом залучення приватного капіталу до розвитку інфраструктури, особливо у сферах транспорту, енергетики та комунальних послуг. Цей підхід дозволяє державі скоротити витрати на великі інфраструктурні проекти, зменшити фінансове навантаження на бюджет та залучити інновації від приватного сектору. В Україні концесії демонструють поступовий розвиток і мають значний потенціал, зокрема у транспортному та енергетичному секторах. Для подальшого успіху необхідно забезпечити прозорість процедур, правову стабільність та довіру з боку міжнародних інвесторів. Китай є прикладом успішної реалізації концесійних проектів, зокрема через масштабні інфраструктурні ініціативи та підтримку держави. Концесійна діяльність як механізм взаємодії державного і приватного секторів економіки стикається з низкою проблем, які можуть обмежувати її ефективність і потенціал. Для подолання цих проблем необхідно розвивати прозорі правові рамки, покращувати управління та моніторинг проектів, забезпечувати політичну стабільність та зменшувати рівень корупції. Також важливо залучати громадськість до процесу планування і реалізації концесійних проектів, щоб уникнути соціальної напруги і покращити якість надання публічних послуг.

Список використаних джерел:

1. *INTEGRATION WITH IN THE ASSOCIATION: IMPLEMENTATION DYNAMICS OF THE EU UKRAINE AGREEMENT* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ier.com.ua/files/Projects/Integration_UA_EU/Report_Integration_prefinal_en.pdf
2. *Linda Yueh. A Stronger China* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2010/06/yueh.htm>
3. *Nationalisation and Privatisation* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://shs.cairn.info/revue-economique-2007-1-page-277?lang=fr>