О. В. Цімошинська,
доцент кафедри обліку і оподаткування,
ПрАТ "ВНЗ "Міжрегіональна академія управління персоналом"

DOI: 10.32702/2306-6806.2018.12.94

МЕТОДИКА РОЗРАХУНКУ КОНЦЕСІЙНИХ ПЛАТЕЖІВ ЗА BROWN FIELD- ТА GREEN FIELD-ПРОЕКТАМИ КОНЦЕСІЇ АВТОДОРІГ ЗА ЦІННІСНО-ОРІЄНТОВАНИМ ПІДХОДОМ

О. Tsimoshynska,
Associate Professor of the Department of Accounting and Taxation
PJSC "Higher Educational Institution" Interregional Academy of Personnel Management "

METHOD OF CONCESSION PAYMENT CALCULATION BY BROWN FIELD AND GREEN FIELD-PROJECTS OF AUTHORIZATION CONCESSION FOR A PRINCIPALLY PROVIDED APPROACH

У статті констатовано, що дорожнє господарство належить до стратегічних галузей національної економіки та є ваговою складовою інфраструктурного потенціалу України. Доведено, що розбудова мережі автомобільних доріг та забезпечення її якості відповідно до міжнародних стандартів вимагає значних, незіставних з можливостями державного бюджету, фінансових ресурсів. Обґрунтовано доцільність: у поєднанні потенціалу державного та приватного секторів, формуванні партнерських відносин держави і бізнесу, посиленні ролі й значення приватних інвесторів, пошуку найбільш раціональних форм їхньої взаємодії та розподілу сфер відповідальності. Проаналізовано методику розрахунку концесійних платежів, затверджену постановою КМУ від 04.02.2016 р. за № 130 "Про зміни, що вносяться до постанови КМУ від 12.04.2000 р за № 639 "Методика розрахунку концесійних платежів". Акцентовано увагу на чіткому розмежуванні концесійних проектів, які передбачають будівництво нових об'єктів "з нуля" (green field-проекти), і проектів, що ґрунтуються на здійсненні будівництва чи реконструкції на базі існуючих державних активів (brown field-проекти). Наголошено на різниці підходів до розрахунку концесійних платежів за green field- та brown field-проектами концесії автодоріг. Підкреслено, що за своєю правовою природою brown field-проекти схожі з проектами з оренди державних активів, тож розрахунок концесійних платежів у рамках таких проектів здійснюється за аналогією з орендними платежами на базі вартості існуючих державних активів, що передаються у концесію. Платежі за green field-проектами (на будівництво) розраховуються за принципово іншим підходом, що передбачає поділ концесійних платежів на такі складові як регулярні фіксовані та "гнучкі" платежі. Встановлено, що діюча методика розрахунку концесійних платежів не відповідає інтересам зацікавлених осіб, а отже, гальмує розвиток державно-приватних партнерських відносин у будівництві та експлуатації автодоріг. Виокремлено недоліки та допущені прогалини при розробці існуючої методики розрахунку концесійних платежів. Наголошено на потребі внесення змін та уточнень до нині діючої методики розрахунку концесійних платежів з урахуванням світового досвіду та міжнародних стандартів. Запропоновано методику розрахунку концесійних платежів, розроблену за ціннісно-орієнтованим підходом, запровадження якої на практиці сприятиме розбудові національної та європейської транспортної системи, а отже, і зміні позицій України у рейтингу Global Competitiveness Report.

The article states that the road economy belongs to the strategic sectors of the national economy and is a significant component of the infrastructure potential of Ukraine. It is proved that the development of a network of highways and ensuring its quality in accordance with international standards requires significant, incomparable with the possibilities of the state budget, financial resources. Reasonable feasibility: in combination of the potential of the public and private sectors, the formation of state-business partnerships, the strengthening of the role and importance of private investors, the search for the most rational forms of their interaction and the distribution of areas of responsibility. The methodology of calculating concession payments, approved by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 04.02.2016, No. 130 "On Amendments to the Cabinet of Ministers of Ukraine

Resolution dated 12.04.2000, No. 639, "Methodology for Calculating Concession Payments" was analyzed. Attention is drawn to the clear delineation of concession projects that involve the construction of new greenfield projects and projects based on the construction or reconstruction of existing brownfield projects. The difference between approaches to calculating concession payments for green field and brown field projects is highlighted. It is emphasized that brown field projects are legal in nature similar to projects for the lease of state assets, so the calculation of concession payments in the framework of such projects is carried out in the same way as lease payments based on the cost of existing state assets that are being transferred to the concession. Payments for green field projects (for construction) are calculated on a fundamentally different approach, which involves the division of concession payments into components such as regular fixed and "flexible" payments. It has been established that the current methodology for calculating concession payments does not correspond to the interests of the interested parties, and therefore hinders the development of public-private partnership relations in the construction and operation of highways. The shortcomings and gaps in the elaboration of the existing methodology for calculating concession payments are highlighted. It was emphasized on the need to make changes and clarifications to the current methods of calculating concession payments taking into account world experience and international standards. A methodology for calculating concession payments developed based on a value-oriented approach, the introduction of which will in practice contribute to the development of the national and European transport system, and, consequently, to change the position of Ukraine in the Global Competitiveness Report.

Ключові слова: державно-партнерські відносини, концесія, фінансове забезпечення розбудови мережі автомобільних шляхів.

Keywords: state-partnership relations, concession, financial support for the development of a network of highways.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Стійке та ефективне функціонування транспортної інфраструктури є необхідною умовою стабілізації, підйому та структурної перебудови економіки, забезпечення цілісності, безпеки та обороноздатності держави, покращення рівня та умов життя її громадян. Транспорт генерує міжгалузеві послуги і виступає, по суті інфраструктурою інфраструктури, оскільки попит на послуги транспорту значним чином залежить від попиту на результати інших сфер діяльності. Ключовим фактором функціонування та розвитку транспортної інфраструктури є стан транспортних шляхів країни [1, с. 115], за показниками якого Україна, на жаль, займає 134 позицію з 138 країн, що приймали участь у рейтингу Global Competitiveness Report 2017.

На сьогодні Україна не має жодного автобану європейського рівня, за виключенням 16 км траси Київ — Бориспіль. Майже всі автошляхи країни проходять через населені пункти і мають обмеження швидкості руху транспорту, середня швидкість на вітчизняних автошляхах у 2—3 рази нижча, ніж у розвинутих європейських країнах. Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 280 км, у Німеччині — 12,5 тис. км, у Франції — 7,1 тис. км. і т.д. Відсутність суттєвих змін у системі шляхів сполучення в перспективі може призвести до виключення України з переліку привабливих для транзиту країн (зокрема, при будівництві "Нового Шовкового шляху") та зниження рівня транзитного потенціалу.

Чи не єдиним шляхом уникнення такого сценарію розвитку є активізація в найближчій перспективі цілеспрямованого інвестування даного сектору економіки. За таких умов розвиток мережі автодоріг в Україні потребує поєднання потенціалу державного та приватного секторів, формування партнерських відносин держави і бізнесу, посилення ролі й значення приватних інвесторів і операторів, пошуку найбільш раціональних форм їхньої взаємодії та розподілу сфер відповідальності.

Розуміючи значимість розвитку ДПП-відносин у розбудові транспортної мережі уряд України вживає комплекс заходів щодо імплементації світового досвіду у вітчизняну практику. Проте не кожен з них супроводжується очікуваними результатами. Зокрема одним з таких заходів слід визнати внесення змін до Методики розрахунку концесійних платежів, затвердженої постановою КМУ від 12.04.2000 р. за № 639. Отже, якими будуть концесійний платежі за green field- та brown field-проектами концесії автодоріг та як будуть поширюватись ДПП-відносини у розбудові транспортної мережі в цілому до тепер залишається відкритим питанням, чим саме і обґрунтовується актуальність тематики цього дослідження.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз останніх досліджень і публікацій засвідчує, що трансформаційні процеси, які нині спостерігаються в транспортній галузі спонукають науковців до вивчення змісту та основних характеристик інвестиційного забезпечення будівництва доріг (зокрема на умовах концесії), оскільки за дефіциту бюджетних інвестицій саме будівництво концесійних доріг сприятиме нарощуванню транзитного потенціалу країни.

Питанням будівництва концесійних доріг значної уваги надавали такі науковці: Н. Безбах, Є. Горохов, В. Дудко, О. Ольшанський, С. Савенко та ін. Проте, незважаючи на великий спектр наукових досліджень із зазначеної проблематики, до тепер залишаються невирішеними питання, яким бути концесійним платежам за green field- та brown field-проектами концесії автодоріг та чи не стане їх розмір на заваді розбудови транспортної мережі країни.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження діючої методики розрахунку концесійних платежів за green field- та brown field-проектами концесії автодоріг, визначення не-

Платність та строковість володіння правом на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії
Покладання на концесіонера зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії
Майнова відповідальність концесіонера
Супроводження підприємницьким ризиком
Надання державних гарантій у разі виникнення підприємницького ризику

Рис. 1. Відмінні риси концесії

Джерело: складено автором за [8].

долів та прогалин допущених при її розробці, а також надання практичних рекомендацій щодо її удосконалення за ціннісно-орієнтованим підходом.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Інтеграція України у європейське та світове господарство, розширення торговельно-економічних зв'язків з країнами ЄС, необхідність подальшого розвитку галузей економіки актуалізує можливості використання транзитного потенціалу країни. Проте їх реалізація ускладнюється станом доріг, що став наслідком недофінансування галузі державою протягом останніх років. Нині 169,6 тис. км доріг загального користування не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%), так і за рівністю (51,1%) [3].

Забезпечення якості автомобільних доріг відповідно до міжнародних стандартів є можливим лише за умови поєднання потенціалу державного та приватного секторів. За даними Мінекономрозвитку серед форм приватного інвестування останнім часом домінує концесійна форма, що певною мірою пояснюється розгалуженістю та прозорістю концесійного законодавства.

Концесія згідно ст. 1 Закону України "Про концесію" від 16 липня 1999 р. за №997-XIV (далі — Закон №997-XIV) — це надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом 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 (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [8]. Отже, відмінними рисами концесії є (рис.1).

І в першу чергу це строкове володіння правом на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії за умови сплати концесійного платежу, який згідно ст. 1 Закону №997-XIV є платою, обумовленою у концесійному договорі, що вносить концесіонер за право створення (будівництва) та (або) управління (експлуатації) об'єктів, які надаються в концесію [8].

Порядок розрахунку концесійного платежу регламентується постановою КМУ від 04.02.2016 р. №130 "Про зміни, що вносяться до постанови КМУ від 12.04.2000 р за №639 "Методика розрахунку концесійних платежів" [5] (далі — Методика №130). Варто наголосити, що Методикою №130 передбачається розмежування способів розрахунку концесійного платежу в залежності від виду концесійного договору (концесія на експлуатацію та/або реконструкцію існуючих об'єктів (brown-field проекти), концесія на будівництво нових об'єктів (green-field проекти).

У разі brown-field проекту концесійний платіж визначається концесієдавцем за результатами концесійного конкурсу та розраховується одним із трьох способів:

— як частка (у відсотках) чистого доходу від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) з урахуванням суми фіксованого концесійного платежу, визначеної за результатами концесійного конкурсу:

$$K_{\text{пл}} = \frac{D_{\text{ч}} \times X\% + \Phi_{\text{пл}}}{n},$$

де $D_{\text{ч}}$ — чистий дохід від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за відповідний звітний період (квартал/рік);

$X\%$ — ставка концесійного платежу, відсотків;

$\Phi_{\text{пл}}$ — сума фіксованого концесійного платежу, визначена за результатами концесійного конкурсу [5];

— як частка (у відсотках) вартості наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки, проведеної в порядку, визначеному законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність, та частка (у відсотках) чистого доходу від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг):

$$K_{\text{пл}} = \frac{B_{\text{ф}} \times X_1\%}{n} + D_{\text{ч}} \times X_2\%,$$

де $B_{\text{ф}}$ — вартість наданого у концесію об'єкта, скоригована на індекс інфляції за відповідний період;

$X_1\%$ та $X_2\%$ — ставки концесійного платежу, відсотків;

n — звітний період (квартал (4)/рік (1);

$D_{\text{ч}}$ — чистий дохід від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за відповідний звітний період [5];

— як частка (у відсотках) вартості наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки, проведеної в порядку, визначеному законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність:

$$K_{\text{пл}} = \frac{B_{\text{ф}} \times X\%}{n},$$

де $B_{\text{ф}}$ — вартість наданого у концесію об'єкта, скоригована на індекс інфляції за відповідний період;

$X\%$ — ставка концесійного платежу, відсотків;

n — звітний період (квартал (4)/рік (1);

$$B_{\text{ф}} = B_{\text{б}} \times I_{\text{к}},$$

де $B_{\text{б}}$ — вартість наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки (переоцінки), проведеної в порядку, визначеному законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність;

$I_{\text{к}}$ — індекс інфляції з дати проведення оцінки (переоцінки) наданого у концесію об'єкта до моменту нарахування концесійного платежу за звітний період [5].

При цьому мінімальний розмір ставки концесійного платежу $X_{\text{мін}}\%$ (у відсотках) розраховується за такою формулою:

$$X_{\text{мін}}\% = \frac{D_{\text{сф}}}{3B_{\text{ос}}},$$

де $D_{\text{сф}}$ — середньоарифметичне значення чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)

Рис. 2. Схема розрахунку концесійного платежу за Методикою розрахунку концесійних платежів, затвердженій постановою КМУ від 04.02.2016 р. №130

Джерело: [5].

у сфері господарської діяльності, в якій об'єкт державної або комунальної власності надано в концесію, за три роки, що передують року укладення концесійного договору;

$ЗВ_{ос}$ — середньоарифметичне значення залишкової вартості основних фондів у сфері господарської діяльності, в якій об'єкт державної або комунальної власності надано в концесію, за три роки, що передують року укладення концесійного договору [5].

У разі green-field проекту концесійний платіж визначається концесіодавцем за результатами концесійного конкурсу та розраховується як:

$$K_{пн} = D_{ч} \times X\% + \Phi_{пн},$$

де $D_{ч}$ — чистий дохід від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за відповідний звітний період (квартал/рік);

$\Phi_{пн}$ — сума фіксованого платежу, визначена за результатами концесійного конкурсу [5].

Тож схематично розрахунок концесійного платежу за нині діючою методикою набуває наступного вигляду (рис. 2).

Оскільки основною метою концесії є залучення інвестицій, то концесійні відносини в першу чергу мають носити стимулюючий характер та формуватись з урахуванням інтересів зацікавлених сторін, тобто за ціннісно-орієнтованим підходом. До тепер же концесійні відносини позбавлені таких рис, що суттєво гальмує розвиток державно-приватних партнерських відносин, зокрема, у будівництві та експлуатації автодоріг. Причиною тому, як на наш погляд, в першу чергу слід визнати недосконалість методики розрахунку концесійного платежу внаслідок (рис. 3).

З метою удосконалення діючої методики розрахунку концесійних платежів вважаємо за необхідне на законодавчому рівні визначити:

по-перше, періодичність проведення експертної оцінки об'єкта концесії кожні 10 років, оскільки термін передачі в концесію автодоріг достатньо великий (згідно з Законом №997-XIV [8] він складає від 10 до 50 років), а отже, і стан, і вартість майна протягом такого значного проміжку часу істотно змінюється;

по-друге, методику визначення чистого доходу концесіонера. При визначенні чистого доходу до уваги мають братись лише грошові надходження отримані концесіонером на комерційних засадах. Нині ж ст. 4 ЗУ "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" [6] джерелами доходу концесіонера від експлуатації автомобільної дороги визначено: плату за проїзд автомобільною дорогою, що вноситься користувачем; плату за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, що вноситься концесіодавцем; плату за експлуатацію об'єктів дорожнього сервісу, що вноситься користувачем; дотації та/або компенсації, що надаються концесіодавцем; інші джерела доходу, що визначаються концесіодавцем на підставі ТЕО та/або проектно-кошторисної документації [6]. Тож, виходячи з вищевикладеного, при визначенні чистого доходу до уваги мають братись і дотації та/або компенсації, які надаються державою концесіонеру, що геть суперечить МСБО 18 "Дохід" та ПСБО 15 "Дохід". А отже, необхідним є внесення змін до ЗУ № 1286-XIV з метою його уніфікації з міжнародними стандартами ведення обліку та складання фінансової звітності;

по-третє, спосіб розрахунку фіксованої складової концесійного платежу. Доведено, що найбільш оптимальною моделлю фінансування концесії автодоріг для України є змішана модель, яка передбачає гармонійне поєднання інтересів держави та концесіонера, одночасне (у певному співвідношенні) фінансування будівництва коштами держави та коштами концесіонера. При цьому держава має самостійно визначати розмір фіксова-

Невизначеності на законодавчому рівні періодичності проведення експертної оцінки об'єкта концесії
Відсутності чіткої методики визначення чистого доходу концесіонера
Відсутності способу розрахунку фіксованої складової концесійного платежу та можливості її перегляду протягом терміну дії договору концесії
Невизначеності на законодавчому рівні механізму розподілу ризиків між концесіонером та концесіодавцем
Відсутності стимулів концесіонерів до збільшення доходів
Відсутності обмежень щодо мінімального розмірі концесійного платежу
Встановлення концесійного платежу перед визначенням переможця конкурсу, що суперечить міжнародній практиці

Рис. 3. Причини визнання діючої методики розрахунку концесійних платежів недосконалою

Джерело: авторське бачення за [5].

Рис. 4. Схема розрахунку концесійного платежу за методикою сформованою за ціннісно-орієнтованим підходом

Джерело: авторське бачення.

ної складової концесійного платежу, виходячи з обсягів понесених витрат та очікуваного терміну їх окупності. А отже, інформація про розмір фіксованого платежу має бути доведена до концесійнерів до проведення концесійного конкурсу задля можливості повноцінного оцінювання ступеня задоволення їх інтересів за результатами реалізації концесійних проектів;

— по-четверте, механізм справедливого розподілу ризиків між концесіонером та концесієдавцем. Підприємницькі ризики, пов'язані з наслідками використання концесіонером власних методів та способів управління об'єктом концесії мають покладатись безпосередньо на концесіонера. А ризики, пов'язані зі змінами положень податкового, митного, валютного, банківського законодавства, а також ті, що можуть виникнути внаслідок непередбачуваних обставин — безпосередньо на концесієдавця;

— по-п'яте, механізм добросовісного дотримання сторонами умов концесійного договору, зокрема це стосується саме держави як сторони договору;

— по-шосте, дієвий механізм стимулювання концесіонерів до збільшення доходів шляхом надання їм податкових преференцій, субвенцій тощо.

Тож схематично розрахунок концесійного платежу за нині діючою методикою набуває наступного вигляду (рис. 4).

ВИСНОВКИ

Отже, в ході дослідження доведено, що діюча методика розрахунку концесійного платежу визначена постановою КМУ від 04.02.2016 р. № 130 "Про зміни, що вносяться до постанови КМУ від 12.04.2000 р за № 639 "Методика розрахунку концесійних платежів" не відповідає інтересам зацікавлених сторін та суперечить міжнародному стандарту ISO 21500: "Guidance on project management". З урахуванням виявлених недоліків, запропоновано методику розрахунку концесійного платежу за ціннісно-орієнтованим підходом, застосування якої на практиці активізує розвиток концесійних відносин у будівництві та експлуатації автодоріг, що саме і стане запорукою розбудови автомобільних доріг України.

Література:

1. Безбах Н.В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури / Н.В. Безбах, В.В. Брагінський // Економіка та держава. — 2011. — № 8. — С. 115—118.
2. Горохов Є. Дороги, за які доведеться платити: оголошено список. — Автонеус [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://https://autonews.ua>
3. Деякі питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 432-р [Електронний

ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/432-2015-%D1%80>

4. Дудко В. Розшукуються концесіонери / В. Дудко // Бізнес 03.04.2018 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://business.ua/biznes/.../3181-rozshukuyutsya-kontsesio>

5. Методика розрахунку концесійних платежів. Постанова КМУ від 04.02.2016 р. за № 130 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/639-2000-p

6. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. Закон України від 14.12.1999 № 1286-XIV [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>

7. Про зміни, що вносяться до постанови КМУ від 12.04.2000 р № 639 "Методика розрахунку концесійних платежів. Постанова КМУ від 04.02.2016 р. № 130 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/130-2016-p>

8. Про концесії: Закон України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/997-14>

References:

1. Bezbah, N. V. (2011), "Public-Private Partnership in the Implementation of Transport Infrastructure Projects", Economy and the state, vol. 8, pp. 115—118.
2. Gorokhov, Y. (2017), "Roads for which you will have to pay: a list has been announced", Avtonews, available at: <http://https://autonews.ua> (Accessed 4 October 2018).
3. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2015), The order "Some issues of reforming the system of public administration of roads by general use", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/432-2015-%D1%80> (Accessed 21 October 2018).
4. Dudko, V. (2018), "Are sought concessionaires", Business, available at: <https://business.ua/biznes/.../3181-rozshukuyutsya-kontsesio> (Accessed 4 October 2018).
5. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), The decree "Method of calculation of concession payments", available at: zakon.rada.gov.ua/go/639-2000-p (Accessed 21 November 2018).
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (1999), "Pro kontsesii na budivnytstvo ta ekspluatatsiiu avtomobil'nykh dorih", available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14> (Accessed 20 November 2018).
7. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), The decree "On Amendments to the CMU Resolution No. 639 of 12.04.2000 "Methods of Calculating Concession Payments. CMU Resolution No. 130 dated 04.02.2016", available at: zakon.rada.gov.ua/go/130-2016-p (Accessed 12 November 2018).
8. The Verkhovna Rada of Ukraine (1999), The Law of Ukraine "Concessions", available at: <http://zakon.rada.gov.ua/go/997-14> (Accessed 19 November 2018).

Стаття надійшла до редакції 30.11.2018 р.