

Яковенко Юлія Леонідівна канд. іст. наук, доцент кафедри філософії та соціально-політичних наук
Донбаська державна машинобудівна академія, Україна

КОНЦЕСІЇ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ: ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД

Актуальним в сучасному світі є питання інвестицій та руху капіталів між країнами. Формою залучення капіталів є концесія як передача приватному оператору права на будівництво, модернізацію, експлуатацію різних об'єктів або надання послуг. Це форма співпраці держави з приватним сектором. Концесія має давню історію та широку географію. Популярними об'єктами було видобування корисних копалин, будівництво та експлуатація об'єктів інфраструктури. Підприємства, передані в концесію, часто демонстрували високі темпи розвитку, хоча є достатньо прикладів неуспішних проектів. В сучасному світі концесії розвиваються, створюється і вдосконалюється необхідна законодавча база. Україна – не виняток. Об'єктами концесій стають аеропорти, автомобільні дороги, замки, комунальна власність. Але більшість проектів були заморожені за причини російської агресії. Концесії викликають дискусії, мають прибічників та противників, їх ефективна робота залежить від багатьох економічних та політичних факторів. Ретельне та всебічне вивчення як історичного світового та національного досвіду, так і особливостей реалізації сучасних проектів, їх успіху або невдач є актуальною проблемою для істориків, юристів, економістів.

Розвиток концесійних відносин має глибоке історичне коріння. Наприклад, в Європі концесії існували з епохи Середньовіччя. Відомо, що у XII-XIII ст. працювали концесії у Південній Франції, вони стосувались благоустрою та забудови міст. Видобування корисних копалин – нафти – на концесійній основі з'явилося в Італії. Об'єктом концесій у Франції XVI-XVII ст. стало риття Південного каналу та каналу у долині Кро [1]. У XIX ст. в Австрії було споруджено та запущено залізничні лінії теж на концесійній основі [1]. Концесії в цей період мали односторонній характер, надавались монархами як жалувана грамота з дозволом на певний вид діяльності [2; 3].

На американському континенті на концесійній основі займались спорудженням водогону у Мексиці у місті Керетаро, прокладанням платної дороги Філадельфія – Ланкастер у США (XVIII ст.) [1].

У Російській імперії перша концесія стосувалась прокладання залізничної колії від Петербурга до Царського Села [1]. В цей період концесій стає більше, їх реалізація відбувалась на договірній основі, розширюється коло об'єктів [2; 3].

В Україні в цей час у Києві в приватні руки було передано будівництво центрального водогону, тривало з 1870 по 1872 рр. (договір між Міською Думою та А.Є.Струве), а у 1917 р. концесія була викуплена міською адміністрацією [1]. Харківський концесійний досвід був успішним лише на перших етапах реалізації проектів. У Харкові бельгійські підприємці отримали в концесію будівництво та експлуатацію кінної залізниці. Вона була запущена у 1882 р., але конфлікт між концесіонером та міською владою призвів до закриття проекту [4]. Там же на концесійній основі у 1881 р. було побудовано водогін, але завершилась ця концесійна історія судовим процесом [4].

У Польщі у XIX ст. прибічником концесій у місті Лодзь став банкір Леопольд Кроненберг. Він був засновником Товариства Варшавсько-Тереспольської залізниці, яке отримало в концесію право на будівництво залізничної лінії (1864 р.). Умови договору було виконано, у 1868 р. розпочалось регулярне сполучення [5].

В СРСР концесії стали частиною нової економічної політики та мали не меті допомогти країні вийти з кризи. Ще у 1918 р. була оголошена урядова програма про розвиток економічних зв'язків з іншими державами світу [6]. Наступним кроком стала розробка «Тез про умови залучення іноземного капіталу». У листопаді 1920 р. було видано Декрет про загальні економічні та політичні умови концесій [6]. У 1923 р. було створено центральний орган – Головний концесійний комітет при РНК СРСР [7]. Договори укладались протягом 1920-29 рр.

В Україні концесії почали з'являтися у 1922 р. Вони стосувались промислового та сільськогосподарського виробництва, сфери торгівлі, експлуатації об'єктів інфраструктури, але їх кількість була незначною. Вдалим прикладом співпраці концесіонерів з радянським урядом в Україні стало змішане товариство «Нова Баварія» у Харкові. Засновниками стали Харківська губернська рада та естонський громадянин І. Окман [8]. У 1923 р. на підприємствах товариства працювало більше 400 робітників, а продуктивність праці була вищою за продуктивність на державних підприємствах [9]. Але концесія була ліквідована вже у 1924 р., приводом стали проблеми на ленінградських підприємствах І. Окмана [8].

Вивчення світового та національного історичного досвіду демонструє як успішні, так і неуспішні концесійні проекти. Недостатність державних коштів для побудови великих об'єктів або для модернізації вже існуючих, забезпечення їх ефективної роботи актуалізують питання залучення приватних капіталів. Однією з форм є концесія, яка не передбачає продажу об'єкта. Історія концесій насичена прикладами з різних епох та континентів. Історичний концесійний досвід України – це дореволюційні підприємства другої половини ХІХ ст. та радянські концесії. І хоча цих прикладів не так багато, але аналіз їх роботи у порівнянні зі світовим досвідом може бути корисним у подоланні труднощів сучасної вітчизняної концесійної політики.

Список використаних джерел:

1. Дубок І. П. (2014) Історичний досвід державно-приватного партнерства. *Державне управління: теорія та практика*, (2), 4-11.
2. Ярошенко Л. Л. (2016) Концесія як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. *Молодий вчений*, (12.1(40)), 1041-1044.
3. Пілігрим Г. С. (2013) Передумови виникнення концесії в Україні: історико-правовий аспект. *Вісник ДонНУЕТ*, (2(58)), 119-127.
4. Боженко А. (2018) Рейки, труби, ліхтарі: концесіонери і міська дума у творенні модерної інфраструктури Харкова. *Україна модерна: міжнародний інтелектуальний часопис*. Вилучено з: <http://uamoderna.com/md/bozhenko>
5. Поліщук О. (2019) 130-річчя залізничної станції Брест-Центральній присвячується... *Політика государств: Экономика*. Вилучено з: 130-ти річчя залізничної станції Брест-Центральній присвячується ... Частина І - Реальний Брест (tagma.in.ua)
6. Яковенко Ю. Л. (2007) Концесійна політика радянської держави у 20-ті рр. ХХ ст.: дис. ... кандидата істор. наук : 07.00.02. Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2007. 223 с.
7. Волосник Ю. П., Онацький М. Ю. (2016) Процес залучення та умови діяльності іноземного капіталу в економіці України в 1920-ті роки. *Сумський історико-архівний журнал*, (XXVII), 29-44.
8. Кабачек В. В. (2015) Товариство з обмеженою відповідальністю «Нова Баварія» як приклад діяльності виробничих підприємств із змішаним (приватно-державним) капіталом за часів непу. *Вісник НТУ «ХПИ»*, (38(1147)), 63-72.
9. Державний архів Харківської області. Ф.-р. 203. Оп. 2. Д. 74а.