

*В. А. Будник,  
к. е. н., доц., доцент кафедри перевезень і маркетингу,  
Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного*

## ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕСІЙ ДЕРЖАВНОГО МАЙНА

*V. A. Budnik,  
candidate of Economic Sciences, docent, docent of department of transportation and marketing,  
Kyiv State Academy of Water Transport named of hetman P. Konashevich-Sagaidachny*

### EXPERIENCE WITH CONCESSIONS OF STATE PROPERTY

*Розглянута економічна сутність концесії як форми державно-приватного партнерства в сфері експлуатації або будівництва об'єктів державної та комунальної власності, що передбачає умови вкладення коштів в освоєння та розвиток об'єкту концесії відповідно до умов концесійного договору на платній та строковій основі. Здійснений ретроспективний аналіз історичного досвіду застосування концесійних механізмів, розглянуті тенденції еволюції форм реалізації концесійних проектів. Виявлені основні переваги застосування концесійних угод з позицій держави та концесіонерів в умовах нестачі бюджетних коштів на утримання, експлуатацію і розвиток об'єктів концесії.*

*The economic essence of the concession is considered as a form of public-private partnership in the operation or construction of state and municipal property, which provides guidelines on investment in development facility concession under the terms of the concession agreement for a fee and temporary basis. Performed a retrospective analysis of the historical experience of concessions, considers tendencies of the evolution of forms of concession projects. Identified benefits of concession agreements from the standpoint of the state and concessionaires in a lack of budget funds for maintenance, operation and development facilities concessions.*

*Ключові слова: концесія, державно-приватне партнерство, державна і комунальна власність.  
Key words: concession, public-private partnership, state and municipal property.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Активне впровадження організаційно-економічного механізму концесій є засобом делегування частини повноважень держави в сфері управління об'єктами державної і комунальної власності приватним вітчизняним та закордонним компаніям, залучення інвестиційних ресурсів в умовах нестачі бюджетних джерел фінансування проектів розвитку об'єктів концесії.

Концесійні відносини використовуються декілька сторіч в економічній практиці багатьох держав. Світовий досвід концесій підтверджує ефективність вказаного інструменту як форми фінансування розвитку державного сектора економіки за рахунок недержавних коштів, доцільність впровадження ринкових механізмів залучення приватних компаній до управління державною власністю, об'єктами природних монополій та інфраструктури, що не підлягають приватизації.

Водночас, концесійні відношення постійно оновлюються та еволюціонують, характеризуються вираженою специфікою форм реалізації концесійних проектів залежно від галузей економіки, організаційних аспектів державного регулювання концесій.

Тому побудова української концесійної моделі управління державною власністю повинна базуватися на використанні історичного досвіду використання концесійних механізмів.

#### АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ПРОБЛЕМИ

Вперше в науковій літературі питання запровадження ринкових механізмів управління державними монополіями із залученням приватного сектора розглянуто

в працях Р. Коуза, які заклали наукове підґрунтя розвитку сучасних концесійних відносин.

Питання сутності, організаційно-економічного механізму, доцільності застосування концесійних відносин вивчалися у працях таких закордонних та вітчизняних науковців: Ж. Ведель, М. Богуславський, В. Варнавський, О. Вікарчук, Ю. Зворикіна, І. Мальцева, С. Сосна та ін.

Водночас потребує подальшого розвитку вивчення питань формування і розвитку механізму управління концесіями в різних секторах економіки, історичних тенденцій впровадження концесій з метою створення організаційно-економічних умов активізації концесійної діяльності в економіці України.

#### ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є здійснення ретроспективного аналізу історичного досвіду застосування концесій в сфері державного та комунального майна задля оцінки можливостей його застосування в економіці України.

#### РЕЗУЛЬТАТИ

Концесія — 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

зань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику.

Доцільність впровадження концесійних відносин в економіці України обґрунтована тим, що інвестиційно-структурна криза розвитку інфраструктурних галузей економіки призвела до систематичного недофінансування об'єктів інфраструктури, що є одним із чинників, що обмежує їх економічне зростання.

Об'єкти інфраструктури, що є природними монополіями, знаходяться у власності держави, мають достатній інвестиційний потенціал та високу соціально-економічну значимість (внаслідок чого не підлягають приватизації), є перспективними напрямками залучення інвестиційних ресурсів шляхом укладання концесійних угод. Використання концесійних відносин дозволить скоротити розрив між значною потребою в інвестиційних ресурсах та можливостями бюджету щодо фінансування проєктів розвитку вказаних об'єктів.

У зв'язку з цим аналіз історичного досвіду впровадження концесій є передумовою розробки механізму реалізації інвестиційних проєктів на основі державної концесії.

Залучення приватного капіталу до інвестування в об'єкти, що фінансуються за рахунок державних коштів, має давню історію. Так, концесії на освоєння та розробку корисних копалин були надані в Іспанії в 1256 році, в Італії на видобуток нафти — в 1400 році. У Франції перша концесія була надана в 16 сторіччі королем Генріхом II при реалізації інженером де Крапоном проєкту спорудження та експлуатації штучного каналу біля міста Салон-де-Прованс.

У часи правління Наполеона діяла поправка до статті Громадянського Кодексу Франції про власність на землю, що передбачала, що копальні, розташовані на земельних ділянках приватних власників, можуть експлуатуватись лише на основі концесії, яка надається державою.

Класичним прикладом концесійної угоди між муніципальною владою та підприємницькою сферою є договір 1884 р. між магістратом Берліну та "Німецьким едісоновським товариством" (пізніше перейменованим у Allgemeine Elektrizität Gesellschaft, AEG) про постачання електроенергії в окремі райони центру міста, відповідно до якого засновник і президент товариства Е. Ратенау отримував: монопольне право на продаж електроенергії у вказаних районах; монополію на ведення робіт щодо прокладання електромереж; зобов'язання щодо фіксованих відрахувань у міський бюджет; зобов'язання щодо підключення будь-якого мешканця на території концесії; право щодо встановлення тарифів за електроенергію за узгодженням з магістратом.

Механізм концесій в сфері надровикористання, що полягає в наданні концесіонеру права експлуатації надр за концесійну плату, був закладений в нафтовій галузі в Персії (1901 р.), коли шах вказаної держави надав у концесію пошук та видобуток запасів нафти. Таким чином виникла компанія Anglo-Persian Oil Company, пізніше перейменована в British Petroleum.

Друга половина XIX сторіччя є періодом широкого розповсюдження в капіталістичних державах інфраструктурних концесій — угод, відповідно до яких держава передає концесіонерам — приватним компаніям — права на будівництво, експлуатацію, підтримання в технічно справному стані та (або) управління інфраструктурним об'єктом на визначений термін. За участю капіталу концесіонерів були збудовані залізничні мережі, судноплавні канали тощо.

Найбільш поширеним механізмом концесії в сфері державно-приватного партнерства є у Великобританії. Так, монопольне право Ост-Індської компанії (заснована в 1600 р.) на просторі між Магеллановою протокою і мисом Доброї Надії щодо торгівлі з країнами Індійського і Тихого океанів, мореплавства, безмитного провезен-

ня товарів у метрополію, набору і утримання військ, флоту, ведення судочинства, укладання міжнародних договорів тощо за суттю є концесією.

У 80-ті роки минулого сторіччя в Великобританії разом із приватизацією у певних галузях (сталеливарна і автомобільна промисловість, телекомунікації, енергетика) у сфері залізничного транспорту була використана схема передачі приватному сектору прав щодо використання та експлуатації залізничних доріг при збереженні державної форми власності. Аналогічним чином держава залишається власником лондонського міського метрополітену, а фінансування інвестиційних проєктів розвитку цієї сфери здійснюється приватними компаніями за допомогою концесії.

У Франції отримала розповсюдження форма концесій у комунальному господарстві, відповідно до якої підприємства комунальної сфери передаються в експлуатацію приватним компаніям, надання послуг здійснюється за рахунок концесіонера, що справляє зі споживачів плату за надання цих послуг. Значну роль в підвищенні ефективності постачання населення комунальними послугами відіграють також приватні фірми, що функціонують на основі договору концесії, у Фінляндії.

У дореволюційній Росії концесійні угоди теж були широко розповсюджені в сировинному секторі, в розбудові комунального господарства губернських та повітових місць.

У Києві наприкінці 19-го сторіччя концесійні схеми були використані при організації централізованого водопостачання. Міська управа запропонувала концесію, тобто право на будівництво, експлуатацію та отримання прибутку (з можливістю наступного викупу) вітчизняним та іноземним компаніям терміном на 50 років. Очолив концесію відомий київський підприємець, інженер, генерал-майор А. Струве. За умовами концесійного договору, в квартири киян повинна була поступати якісно відфільтрована дніпровська вода. При викупі водопровідного господарства місто було повинно сплатити концесіонерам величезну суму — десятикратний розмір щорічного чистого доходу за останні 10 років експлуатації, починаючи з 1910 р. У травні 1871 року київські садиби почали отримувати очищену воду централізованого постачання.

Також в Києві в 1886 році міською управою був проведений тендер на концесійну побудову трамваю на кінній тязі. Переможцем конкурсу став А. Струве. У 1889 році була підписана 45-річна концесійна угода, по завершенні якої активи підприємства Струве мали безоплатно перейти в муніципальну власність. Підприємець отримав монопольне право на будову та експлуатацію конки, при цьому був зобов'язаний, починаючи з шостого року експлуатації, вносити в казну міста прогресуючий відсоток (1,5—3%) від валового доходу.

Пізніше засноване Струве акціонерне товариство "Товариство київської міської залізниці" виступило концесіонером при введенні в експлуатацію київського міського електричного трамваю. Отримання значного прибутку від надання послуг з перевезення пасажирів електротрамваями (у 1893 році — понад 18 тис. рублів) надало можливість інвестувати кошти в електрифікацію міської конки.

У період непу концесійний механізм виступав формою залучення іноземного капіталу для розвитку виробничих сил СРСР.

Але в економіці радянської держави, починаючи з 30-х років минулого сторіччя, концесійні угоди не використовувались внаслідок відсутності ринкових механізмів їх реалізації.

У середині 20-го сторіччя широке розповсюдження на світовому ринку отримала нова схема концесійних відносин, суть якої полягала у використанні розподілу прибутку між концесіонером та концесіодавцем (до цього часу виплати концесіонерів здійснювались незалеж-

но від результатів прибутковості їх діяльності у вигляді фіксованої щорічної плати або залежно від обсягів сировини, що видобувалась за концесійною угодою).

До середини 80-х років переважна більшість концесійних договорів укладалась у секторах розробки нафтових та газових родовищ. Однак енергетична криза сприяла переміщенню центра ваги використання концесій на сектори, пов'язані з розробкою дорогоцінних та кольорових металів та вугілля, а також у сфері енергетики, транспорту, зв'язку, міського комунального господарства.

У даний час найбільша динаміка обсягу концесійних угод спостерігається в такому сегменті, як інфраструктурні концесії, що пояснюється доцільністю передачі в приватне управління тих об'єктів, що не підлягають приватизації, але якими держава неспроможна ефективно управляти та на розвиток яких не вистачає бюджетних коштів.

Можливість залучення приватного капіталу в сферу економічної інфраструктури виникла внаслідок послідовних дій уряду промислово розвинутих країн щодо зменшення навантаження на бюджет завдяки передачі окремих інфраструктурних секторів в управління приватним підприємцям на умовах довгострокової концесії, надаючи при цьому концесіонерам прав на стягування плати за використання об'єктів концесії в обсягах, що дозволяють досягти окупності відповідних інвестицій та достатньої рентабельності діяльності.

Найбільш послідовно така політика здійснюється в Великобританії (що законодавчо підкріплено дією нормативного документу "Ініціатива в галузі приватного фінансування"). Також серед держав — лідерів в сфері застосування інфраструктурних концесій можна назвати Ірландію (будівництво платних автомобільних доріг та метро на умовах концесії), Бразилію (концесійні проекти розвитку залізниці), Індію (будівництво автодоріг), Нідерланди (проекти будівництва та експлуатації пасажирських терміналів).

Спостерігається надзвичайно широкий спектр проектів, збудованих в рамках концесійних угод, за обсягами інвестиційних вкладень: від великомасштабного проекту "Євротунель" вартістю понад 15 млрд дол. до контрактів муніципальних органів влади вартістю декілька тисяч доларів.

Отже, ретроспективний аналіз досвіду застосування концесійних угод дозволяє зробити висновок про існуючі переваги концесійних схем державно-приватного партнерства з позицій як держави (або комунальних органів влади), так і бізнесу, що показано на рис. 1.

## ВИСНОВКИ

Концесія — це угода про передачу державних чи комунальних об'єктів в експлуатацію концесіонеру — суб'єкту підприємницької діяльності, що передбачає умови вкладення коштів в освоєння та розвиток об'єкту концесії відповідно до умов концесійного договору на платній та строковій основі.

Концесія — одна з найстаріших форм виробничих відносин між державою та інвесторами. Перший досвід застосування концесійних форм державно-приватного партнерства був отриманий понад сім сторіч тому.

Сьогодні в зарубіжній економічній практиці концесії є одним з найбільш розповсюджених комплексних рин-



Рис. 1. Основні переваги застосування концесійних схем з позицій держави та концесіонерів

кових механізмів залучення позабюджетних інвестиційних джерел у розвиток підприємств державного сектора, зокрема, в об'єкти соціальної та виробничої інфраструктури.

У умовах гострої нестачі бюджетних інвестиційних ресурсів в Україні застосування концесійних схем здатне забезпечити значні вигоди як державі, так і концесіонерам.

Подальші дослідження проблем теорії і методології управління концесіями слід здійснити стосовно питань удосконалення конкурентних процедур укладання концесійних угод та обґрунтування схем залучення ресурсів задля реалізації проектів будівництва та розвитку об'єктів концесії.

## Література:

1. Закон України "Про концесії" від 16.07.1999 № 997-XIV // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999. — № 41. — Ст. 372.
2. Коуз Р. Фирма, рынок и право. — М.: Новое издательство, 2007. — 224 с.
3. Ведель Ж. Административное право Франции. — М.: Прогресс, 1973. — 512 с.
4. Варнавский В.Г. Концессионный механизм партнерства государства и частного сектора. — М.: Московский общественный научный фонд; Институт мировой экономики и международных отношений РАН, 2003. — 270 с.
5. Зворыкина Ю.В. Государственные и муниципальные концессии в России. — М.: Современная экономика и право, 2002. — 192 с.
6. Сосна С.А. Концессионные соглашения: теория и практика. — М.: Нестор, 2002. — 256 с.

Стаття надійшла до редакції 03.03.2013 р.