

УДК 619.657.1:316

КОНЦЕСІЯ ЯК ЗАСІБ РОЗВ'ЯЗАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ В УКРАЇНІ

О.І. Євенок

Україна, Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Обґрунтовується необхідність і можливості передачі об'єктів державної та комунальної власності в концесію. Розглядається механізм правового забезпечення концесійної діяльності в Україні.

В Україні в концесію можна надавати об'єкти права державної та комунальної власності, які використовуються для здійснення діяльності у визначених законом сферах господарювання (це переважно надання різних комунальних послуг, послуг пошти і зв'язку, організація роботи транспорту, громадського харчування, будівництво житлових будинків тощо).

Відносини концесії мають давню історію. У царській Росії найбільшою іноземною компанією було Російсько-азіатське об'єднане товариство на чолі з англійським фінансистом Леслі Уркартом. Воно мало отримані від царя концесійні права на видобуток нафти та інших корисних копалин у Західному Сибіру.

З вітчизняних та іноземних джерел відомо про надання концесій у Радянському Союзі наприкінці та після закінчення громадянської війни. У 1918 р. на I Всеросійському з'їзді Рад народного господарства було зачитано політичну заяву, в якій передбачено отримання необхідних позик і кредитів в обмін на надання концесій "для створення нових підприємств, необхідних для систематичного розвитку не використаних ще продуктивних сил Росії по загальному плану". Для того щоб об'єкти концесії не стали сферами впливу іноземних держав, з регіонів, яких стосувалися концесії, передбачалося виключити Урал, Донецький і Кузнецький вугільні басейни та район Баку.

Особливі надії на концесії пов'язувалися із США. Окремі радянські діячі (Ларін) ще взимку 1917-1918 р. розробляли план укладання торгівельної угоди із США, складовою якого було надання в концесію Камчатки. Тоді ідеї концесій сприймалися більшістю як передчасні й нереальні. Але контури майбутнього радянської концесійної політики було накреслено саме в ті роки.

Першим американським концесіонером став відомий американський підприємець Арманд Хаммер, який після переговорів безпосередньо з В.І. Леніним у 1921 р. отримав концесію на видобуток азбесту на Алапаєвських рудниках терміном на 25 років, а в 1925 р. – концесію на організацію виробництва олівців у Москві. Того року японці отримали концесію на вилов риби в далекосхідних морях.

У XX столітті широкого розвитку набули міжнародні концесії, які надавалися великим монополіям. Ці концесії давали змогу встановити контроль над джерелами сировини та забезпечити вплив економічно розвинутих країн в Азії, Африці та Латинській Америці.

Законодавство України про концесії якісно відрізняється тим, що сфера використання природних ресурсів не належить до дозволених об'єктів концесії. Відповідно до Закону в концесію можна надавати таке майно:

- цілісні майнові комплекси підприємств або системи цілісних майнових комплексів підприємств, які забезпечують комплексне надання послуг у визначених законом сферах діяльності;

- об'єкти незавершеного будівництва та законсервовані об'єкти, які можуть бути добудовані з метою їх використання для надання послуг щодо задоволення громадських потреб у визначених сферах діяльності;

- спеціально збудовані об'єкти відповідно до умов концесійного договору.

Якщо для здійснення концесійної діяльності потрібні земельні ділянки, то вони надаються в користування концесіонеру, зокрема на умовах оренди, на термін дії концесійного договору відповідно до положень Земельного кодексу України.

Закон встановив суттєве обмеження концесійної діяльності: передача концесіонером своїх майнових прав, що випливають з концесійного договору або об'єктів концесії, третім особам можлива лише за згодою концесіодавця, якщо інше не встановлено спеціальним законом про концесійну діяльність в окремих сферах господарювання. Проте цим самим по суті підтверджено принципову можливість передачі як майнових прав, так і самого майна, що є об'єктом концесії, третім особам. Отже, виникають певні аналогії з піднайомом (суборендою) майна.

Ефективною була б передача в концесію об'єктів незавершеного будівництва з метою їх добудови. Це дало б змогу розморозити значні капітальні вкладення, залучити іноземні інвестиції, створити нові робочі місця, збільшити обсяги виробництва тощо.

Після прийняття Закону розпочалася робота з визначення об'єктів концесії та розроблення підзаконних актів. Постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2000 р. № 72 вже визначено порядок реєстрації концесійних договорів ФДМУ. На черзі прийняття постанов Кабінету Міністрів України щодо порядку створення конкурсної комісії та проведення концесійного конкурсу, методики розрахунку граничних розмірів концесійних платежів, умов надання концесіонерам дотацій, компенсацій пільг.

Основними принципами концесійної діяльності щодо будівництва та експлуатації доріг визначено такі:

- дотримання чинних в Україні стандартів, норм і правил будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг;
- 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 потрібному напрямку.

Концесії на будівництво автомобільних доріг будуть надаватися передусім у напрямках міжнародних транспортних коридорів і магістралей категорії "Є". Під час будівництва і експлуатації доріг 90% робочих місць концесіонер зобов'язаний надавати для працевлаштування громадян України; 70% будівельних матеріалів (у вартісному розрахунку) мають бути вітчизняного походження.

Крім того, при активному будівництві, наприклад, виробничих потужностей не вистачатиме, а якість українського бітуму не задовольняє вимоги європейців, тому незабаром постане проблема будівництва бітумних заводів.

Серйозне нарощування виробництва чекає й на галузі, які традиційно вважаються забезпеченими роботою, - наприклад, для будівництва траси "Косини - Київ" протягом 5 років потрібно 1900 тис. т. цементу – отож усій наявній українській цементній промисловості лише на цей об'єкт треба працювати більш ніж півроку.

Таблиця 1

Потреби основних матеріально-технічних ресурсів для будівництва мережі нових швидкісних автомагістралей

Витрата будівельних матеріалів	Назва ділянки	
	Косини - Київ	Ягодин - Керч
Залізобетон, тис. метрів куб.	2711,4	4800,0
Асфальтобетон, тис. т	9200,0	15600,0
Метал, тис. т	971,6	760,0
Цемент, тис. т	1900,0	1550,0
Бітум, тис. т	500,0	930,0
Щебінь, тис. метрів куб.	16500,0	19500,0

Неабияк зросте також потреба в залізобетоні, щебені та інших будівельних матеріалах (табл. 1). Оскільки проїжджа частина буде відділена від прилеглої території парканом, розділена відбійною смугою, постане потреба у металі (971,6 тис. т на "київську" трасу).

На будівництві автодоріг зможуть працювати не лише промислові гіганти, магістралі європейського рівня потрібна ще й фарба для розмітки, дорожні знаки, світловідбивна плівка,

одяг та інструменти для працівників, зелені насадження тощо. Більшість цих “дрібниць”, які для такої масштабної будови виливаються у величезні суми, забезпечуватимуть українські підприємці, іноземними будуть технології, техніка та фахівці, які стежитимуть за процесом спорудження (відповідальні інженерно-технічні та фінансові менеджери, деякі техніки тощо).

До цього основна кількість дорожніх працівників будуть українськими. Постачальниками робочої сили для спорудження магістралей стануть прилеглі території, - наприклад, на трасі “Косини - Київ” – це Закарпатська, Івано-Франківська, Тернопільська, Вінницька, Житомирська та Київська області. Працюватимуть на будівництві доріг 140 тис. мешканців цих областей.

Загалом уся програма будівництва п’яти магістралей потребуватиме 673 тисячі осіб. Причому багато хто з них працюватиме на дорогах і надалі – для їх обслуговування треба 18,3 тисяч осіб, переважно з місцевого населення.

Виходячи із закордонного досвіду, території в діаметрі 100 – 150 км від магістралі відчуватимуть суттєве економічне пожвавлення. У першу чергу це стосується галузей, які забезпечуватимуть життєдіяльність магістралі та подорожуючих, це, насамперед, сільське господарство, сфера технічного та побутового обслуговування, зв’язок, охорона тощо. Завдяки збільшенню швидкості перевезень українські міста, поблизу яких пролягатиме траса, стануть “ближчими” одне до одного та до країн Європи, що відіб’ється передусім на торгівлі між ними.

Таким чином, проведені дослідження підтверджують, що концесія може розглядатися як один з видів майнового найму. Концесія може бути застосована з метою забезпечення ефективного використання державного майна, що знаходиться на балансах господарських товариств і відокремлюється під час їх переприватизаційної підготовки.