

ІСТОРИЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ КОНЦЕСІЙНИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ

Невід'ємним елементом ринкової економіки є залучення різного роду інвестицій, потреба в яких виявилася визначальною у запровадженні нашою державою давно відомого інституту концесії як найбільш ефективної, широко відомої правової форми, орієнтованої на забезпечення економічного зростання.

У сучасних умовах концесійна діяльність набула великого значення в земельно-правовому аспекті, що передбачає забезпечення ефективного використання та охорони такого важливого ресурсу, як земля, та вимагає від вітчизняного законодавця нормативного закріплення окремих положень, які детально та чітко регулювали б використання землі в концесійній діяльності.

Економічний розвиток України в умовах ринкової економіки створив відповідні умови для визнання концесії як особливої форми землекористування. У ст. 1 Закону України від 16 липня 1999 р. "Про концесії" вказується, що концесія – це надання на підставі концесійного договору на обумовлений строк юридичній та фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) з метою задоволення громадських потреб виключного права на створення (будівництво) чи експлуатацію об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе управління об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого ризику. У статті 5 Закону України "Про концесії" вказується на те, що земельні ділянки надаються концесіонеру у користування, у тому числі на умовах оренди на термін дії концесійного договору відповідно до положень діючого законодавства України. При цьому строк концесійного договору оренди має бути не менше 10 років та не більше 50 років. Земельний кодекс України у статті 94 також встановлює право концесіонера на земельну ділянку. Таким чином, можна стверджувати, що концесія в законодавчому порядку закріплена як особлива форма землекористування.

Питання, що стосуються концесії як особливої форми землекористування, отримало часткове висвітлення в науковій та спеціальній літературі у працях вітчизняних науковців О. Медведєвої, О.Першотравневого, Г.Пузанової та інших. Також потрібно виділити зарубіжних учених-правників, які займалися поглибленим вивченням концесійних питань, безпосередньо таких, як І.Бернштейн, Б.Ландау, Л.Таль, В.Шретер.

Метою статті є дослідження історичних аспектів становлення концесійних відносин, а також обґрунтування концесійного землекористування як

Про концесійне фінансування окремих галузей економіки в Україні згадали лише через 5 років. У липні 1998 р. Президент підписав указ, який дозволяє введення в Україні концесії на будівництво і реконструкцію автодорог. Тоді ж був підписаний ще один указ, згідно з яким була надана перша в країні концесія на будівництво автодороги Львів-Краковець. За попередніми оцінками, вартість будівництва цієї автодороги (протяжністю 84 км) має скласти \$88 млн. На той час то був єдиний концесійний проєкт в Україні.

Врешті-решт Рада ухвалила-таки закон про концесії. Щоправда, український варіант концесіонерства відзначається певною своєрідністю. Насамперед, у законі відсутня норма, яка зазвичай зустрічається у відповідному законодавстві інших країн – “концесії по-українськи” не передбачають доступу до природних ресурсів.

Закон України “Про концесії” зі змінами внесеними протягом 2002-2006 р. регламентує низку нюансів концесійних механізмів (визначення об’єктів концесії, які мають стратегічне значення, умови надання можливих пільг і дотацій концесіонерам, порядок проведення концесійного конкурсу, затвердження примірних концесійних договорів, методики розрахунків та граничні розміри концесійних платежів тощо).

Згідно з ухваленням Законом визначено близько двадцяти видів підприємницької діяльності, які можуть провадити концесіонери. Це ті галузі, які потребують першочергової уваги з боку держави (газовий сектор, водопостачання, виробництво та транспортування електроенергії та інші). Пріоритет віддається також дорожньому господарству, бюджетне фінансування якого фактично не здійснюється, незважаючи на те, що дорожній збір сплачують мало не всі українські підприємства.

Земля в концесійних відносинах займала важливе місце та виконувала різні функції, що пов’язано з особливими характеристиками землі як основного національного багатства. Саме тому земля як невід’ємна частина об’єкта концесійних відносин повинна мати свій особливий правовий режим. У зв’язку з тим, що в Україні питання переходу землі і переводу її у приватну власність набуває критично-важливого характеру, потрібно зробити ряд послідовних і логічних кроків. І першим кроком це могло бути питання переведення значної кількості земельних ділянок не у приватну власність, а у концесію. За рахунок іноземних капіталів побудовано майже всі діючі шахти Донбасу. Проблема здійснення концесійних засобів не тільки в строках, але й в правових засадах, на яких вона здійснюється і в яких часових рамках. Термін побудови таких великих об’єктів на засадах концесії, як аеропорти, річкові та морські вокзали, залізничні вузли, буде становити до 10-15 років. Таким чином, це є гарантія того, що через 10-15 років держава буде повним власником на цю землю і на розвинуту інфраструктуру.

На умовах концесії, не віддаючи у приватну власність землі інвесторам, можливе побудування автобанів та автошляхів, які б поєднали столицю України з такими містами, як Харків, Львів, Дніпропетровськ, Запоріжжя.

У 1974-1979 роки англійці пропонували 25 млрд. фунтів стерлінгів для розвитку південного узбережжя Криму. Мова йшла про концесію на 20 років.

мостійної форми використання землі, відмінної від оренди та постійного млекористування.

Концесія була відомою у різні періоди часу. Вона використовувалась для воєнних природних багатств у добувній промисловості, при розробці лісових сурсів, для будівництва залізничних та автомобільних доріг шляхом пучення приватного капіталу та одночасно залишалася під суворим нтролем з боку держави.

Перша найбільш вдала концесія з'явилася в Україні ще наприкінці нулого століття. У 1866 році уряд Росії видав князю Кочубею концесію на дівництво заводу з виготовлення залізничних рейок. Однак Кочубей не зміг брати необхідні кошти для започаткування акціонерного товариства, відтак тупив свої концесійні права англійцю Джону Юзу за 24 тисячі фунтів ерлінгів.

18 квітня 1869 року російський імператор затвердив “Договір про ворення Новоросійського товариства з виробництва кам'яного вугілля, заліза рейок і товариства залізничної гілки від Харково-Азовської лінії”, який Юз лав з комітетом міністрів. У цьому ж році починається будівництво талургійного заводу і робітничого селища Юзівка, з якого власне починався часний Донбас.

Акціонерне “Новоросійське товариство” зобов'язалося почати виплавку вууну вже на початку 1870 року, а прокат рейок – у квітні 1871 року. При ому російський уряд безкоштовно надавав товариству “вугільні” землі та зкику у 500 тисяч рублів. До того ж Джон Юз отримав право безмитного езення обладнання, а протягом десяти років концесіонерам видавали премію виготовлені рейки на загальну суму 1.5 млн. рублів.

Вже у 1876 році юзівське підприємство посіло перше місце в Росії по робництву металу, а з 1885 по 1890 роки виплавка чавуну зросла у 2,7 раза.

Концесії свого часу активно використовували й за радянської влади, кремена за часів непу. Хоча марксистсько-ленінська теорія відкидала концесію, і іншого виходу тоді в більшовиків не було – іноземні концесіонери будували Росії заводи і видобували нафту. Одним з найвідоміших концесіонерів тих ісів був америнський мільйонер Армад Хаммер. На початку двадцятих років н мав, зокрема, мідні рудники і фабрику з виробництва олівців на Уралі.

Щоправда, капіталісти потрібні були радянському уряду зовсім не для го, аби вони демонстрували свої високі фінансові результати. Акцент робився а те, щоб промисловість отримала нову техніку і передові технології. Тому ільшовики “використовували” концесіонерів доти, поки стало зрозуміло, що ожна обійтися і без ідейно чужих інвесторів.

Вітчизняний закон “Про концесії” має чималу історію. Верховна Рада ще в 993 році намагалася ухвалити подібний закон, але безуспішно. Ліві фракції иступили категорично проти законопроекту, згідно з яким передбачалося ередати у виключне користування концесіонерів вітчизняні природні ресурси, скільки вони вважали, що концесії ведуть до розграбування національного агатства країни.

За прогнозами фахівців, якби це було зроблено, то у 90-х роках вся інфраструктура південного узбережжя з готелями, залізницею, електротранспортом практично на 100% належала б державі. Але для того, щоб до нас прийшли крупні компанії зі своєю банківською системою, сучасними телекомунікаціями, страхуванням, держава повинна зайняти чітку позицію щодо інвестування.

Підводячи підсумок, потрібно сказати, що концепція як окремий самостійний вид платного, строкового землекористування має свої особливі риси, що відрізняє його від постійного користування та орендних відносин. Підтвердженням вищезазначеного є те, що:

1) концесіодавцем у земельних концесійних правовідносинах виступає уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування, у той час як коло орендодавців землі є обмеженим;

2) об'єктами концесійного землекористування, на відміну від орендного землекористування, можуть бути тільки землі державної та комунальної власності;

3) концесіонером може бути тільки суб'єкт підприємницької діяльності, а гому землі, що надаються на умовах концесії, можуть використовуватись виключно для здійснення підприємницької діяльності;

4) на відміну від інших видів підприємницької діяльності, які здійснюються з метою отримання прибутку, головною метою концесійної діяльності є задоволення суспільних потреб.

Нормативне закріплення концесійного землекористування на законодавчому рівні створить передумови широкого застосування концесії в господарській діяльності, а також буде сприяти залученню національних та іноземних інвестицій в пріоритетних галузях економіки з метою реалізації суспільно корисних проектів та одночасним дотриманням земельного законодавства.

Література: 1. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. //Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №3-4. – Ст. 2038. 2. Закон України від 16 липня 1999 р. “Про концесії” //Відомості Верховної Ради України. – 1999. – №41. – Ст. 372. 3. Закон України від 14 грудня 1999 р. “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” //Відомості Верховної Ради України. – 2000. – №3. – Ст. 21. 4. Першотравневий О. Поняття концесії та концесійного договору //Економіка, фінанси та право. – 2001. – №50. – С. 13-16. 5. Медведєва О. Історичний розвиток поняття правового інституту концесії // Проблеми законності. – 2001. – №47. – С. 72-77. 6. Котик О. Економіко-правові аспекти поняття “інвестиція” //Юридична Україна. – 2006. – №9. – С. 57.