

Яковенко Ю.Л.

Донбаська державна машинобудівна академія

ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У ФОРМІ КОНЦЕСІЙ: УКРАЇНСЬКИЙ ТА ПОЛЬСЬКИЙ ДОСВІД

У статті досліджено історію концесій в Україні у порівнянні з польським концесійним досвідом на фоні основних аспектів розвитку цієї форми залучення інвестицій у світі. Концесія є специфічною формою залучення капіталів, об'єднанням зусиль держави та приватних компаній з метою побудови або вдосконалення капіталомістких і важливих об'єктів або надання суспільно корисних послуг. Зазначено актуальність проблеми вивчення концесійного досвіду залучення капіталів у формі концесій, зокрема, прийняття в Україні відповідної законодавчої бази та початок роботи таких підприємств. Підкреслено широкую географію та глибоке історичне коріння концесій: підприємства працювали на різних континентах, починаючи з епохи Середньовіччя. Представлено опис роботи окремих концесійних підприємств в Україні у XIX ст. (дореволюційний період) та у 1920-х рр. (радянський період), а також деякі сучасні концесійні проекти в Україні (новітній період). Виявлено, що в історії нашої держави є як успішно реалізовані договори, так і достроково розірвані угоди про концесію. Зазначено, що успішні проекти були ефективною формою співпраці держави з приватним капіталом, були побудовані водогони, дороги, з'явились вуличне освітлення, трамвайне сполучення, створені нові підприємства, які демонстрували високу продуктивність. Досліджено причини невдач менш успішних проектів, серед яких є відсутність підтримки з боку центральної влади чи місцевої адміністрації, низька платоспроможність концесіонера та інші. Проведено порівняльний аналіз роботи концесій в Україні та республіці Польща у різні історичні періоди. Виявлено, що польська концесійна політика відрізнялась більшою масштабністю, ставлення до концесіонерів було більш лояльним, підприємства досягали високих результатів. Українська ж концесійна практика як в дореволюційні часи, так і в роки непу не відрізнялась ані масштабністю проектів, ані їх великою кількістю. Акцентовано увагу на причинах різних темпів розвитку концесій в Україні та Польщі, в першу чергу, на політичних умовах їх реалізації.

Ключові слова: концесія, концесійна політика, концесійне підприємство, концесійний договір, концесіонер.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку України характеризується складним процесом модернізації усіх сфер державного і суспільного життя. У таких умовах важливим кроком для сучасників є вивчення відповідного досвіду інших країн, а також історії власної держави. В умовах реформування політичної, економічної, соціальної сфер актуальним питанням залишається пошук інвестицій, як внутрішніх, так і зовнішніх, співпраця приватного та державного секторів господарства з метою прискорення темпів його розвитку. Формою залучення коштів, поєднання зусиль держави і приватних компаній є концесія. Концесія – це передача приватному оператору права на проектування, будівництво або модернізацію об'єкту, надання послуг. Передавання державних об'єктів у приватні руки має давню історію та широку географію. Починаючи з середніх віків, коли надання об'єктів у концесію було фрагментарним, без відповідної законодавчої бази та

спеціальних органів влади, концесійна теорія формувалась, накопичувалась та вдосконалювалась, а практика поповнювалась прикладами реалізації успішних або неуспішних проектів у різних куточках світу – Європі, Америці, Азії. Концесії стосувались будівництва та експлуатації об'єктів інфраструктури, видобування корисних копалин. Договори укладались на тривалий строк. Підприємства, передані концесіонерам, часто демонстрували високі темпи розвитку. Завдяки концесійній практиці були створені великі підприємства, побудовані дороги та канали. Вивчення історичного та сучасного досвіду залучення інвестицій приватних компаній на концесійній основі є актуальною проблемою для науковців України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблему українських концесій вивчали такі вітчизняні дослідники, як Ю. П. Волосник, М. Ю. Онацький [1], В. В. Кабачек [2], М. М. Забаштанський [3], А. О. Боженко [4], Г. С. Пілігрим [5]

та інші. Усі вони зробили значний внесок в розуміння специфіки вітчизняної концесійної політики в різні історичні періоди, аналізуючи роботу дореволюційних концесій в цілому та в окремих регіонах країни [4; 5]; розвиток радянських концесій в період непу, форми, масштаби та причини швидкого згорання концесійної політики в УРСР [1]; успішні концесійні проекти [2]. Окремі наукові роботи містять узагальнення українського та світового концесійного досвіду [5; 6].

Дослідження історії українських та іноземних концесій варто продовжувати, враховуючи прийняття та вдосконалення відповідної законодавчої бази в сучасній Україні, укладання концесійних договорів, початок роботи підприємств, їх успіхи та невдачі. Особливо актуальним і цікавим питанням є порівняльний аналіз концесійної політики України та сусідніх держав, наприклад, Польщі.

Мета даної статті – проаналізувати історію концесій в Україні та Польщі, виявити спільні й відмінні риси в українській та польській концесійній політиці в різні історичні періоди.

Виклад основного матеріалу. Концесія – це інструмент залучення приватного сектору до реалізації різноманітних важливих господарських проектів; прийняття приватною стороною функцій управління державним підприємством протягом певного періоду та покладання на себе частини фінансових ризиків [7]. Продаж, приватизація деяких важливих господарських об'єктів без можливості контролю з боку держави є недоцільними і небезпечними кроками. Тому розвиток концесійного законодавства, його ефективне практичне застосування є актуальною проблемою в Україні. Закон «Про концесії» діяв в Україні з 1999 р., значне оновлення змісту цього закону з метою усунення недоліків стосовно ініціювання проектів та розподілу ризиків відбулось у 2019 р. Зазначений ЗУ «визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг» [8]. Серед переданих у концесію об'єктів державного та комунального майна у Реєстрі Фонду державного майна України є дорога Львів – Краковець, автомагістраль Львів – Броди, палац XIX ст. у селі Тартаків та інші об'єкти [9]. Автомобільні шляхи, аеропорти та залізниці потребують значних капіталовкладень для модернізації відповідно до європейських стандартів, а культурно-історичні пам'ятки – для їх збереження. Світовий досвід демонструє результативні приклади передачі державного

майна в концесію: будівництво підземної залізничної лінії в Лондоні, швидкісна магістраль в Нідерландах, національні аеропорти в Німеччині та Польщі [10].

Концесії – це розповсюджене у світі явище, яке має глибоке історичне коріння. Перші концесії стосувались будівництва, облаштування, розширення середньовічних міст Південної Франції (XII–XIII ст.). Перша концесія на видобування корисних копалин виникла в Італії (видобування нафти). У XVI–XVII ст. силами концесіонерів у Франції були споруджені канали (у долині Кро та Південний канал) [6, с. 6]. У XVIII ст. на концесійній основі у Мексиці реалізовувався проект спорудження водогону у місті Керетаро, а в Північній Америці з'явилась перша платна дорога у напрямку Філадельфія – Ланкастер. У XIX ст. в Австрії було укладено концесійні договори на спорудження і експлуатацію залізничних ліній (залізниця кронпринца Рудольфа) [6, с. 6–7]. Наприкінці XIX – на початку XX ст. концесії з'явилися у Російській імперії [6, с. 7]. Отже, концесійне законодавство формувалось та вдосконалювалась в різних кутках світу ще з середніх віків, накопичувався практичний досвід, було створено нові господарські об'єкти (підприємства, канали, дороги).

В Україні співпраця держави з приватним сектором розпочалась у XIX ст. Дослідниця Г. С. Пілігрим виділяє три етапи в історії державно-приватного партнерства в Україні у складі Російської імперії та СРСР (середньовічний, дореволюційний та радянський) [5, с. 125]. Перший етап припадає на період Середньовіччя. Концесії у цей час надавались у сфері надкористування, мали не договірний характер, були проявом волі монарха шляхом видання жалуваної грамоти, базувались на основі субординації [5, с. 125].

Дореволюційний етап (з середини XIX ст. до 1917 р.) був періодом поширення державно-приватного співробітництва на загальнодержавному, регіональному, муніципальному рівнях. Концесії стосувались видобування корисних копалин, будівництва й експлуатації об'єктів інфраструктури [5, с. 125]. Так, у Києві концесіонерам було передано право будівництва централізованого водогону. Договір був підписаний у 1870 р. між Міською Думою та А. Є. Струве, а будівництво завершилось у 1872 р. Концесія проіснувала до 1914 р., коли міська адміністрація викупила об'єкт. Також на концесійній основі діяв контракт на встановлення газових ліхтарів у Києві, будівництво та експлуатацію міської залізниці [6, с. 7–8].

У Харкові бельгійським підприємцям на концесійній основі були передані облаштування та експлуатація кінної залізниці. Перша лінія відкрилась у 1882 р. Однак тривалий конфлікт між адміністрацією міста та концесіонерами призвів до гальмування процесу розвитку міського транспорту у Харкові [4]. Ще одним об'єктом, який був переданий концесіонерам, стало будівництво водогону. Об'єкт був побудований і зданий в експлуатацію вчасно, у 1881 р. Однак адміністрація міста не визнала якості водогону, що спричинило довгий судовий процес [4].

Історія України другої половини XIX – початку XX ст. має яскраві приклади укладання концесійних договорів, діяльності концесійних підприємств. Органи державної влади, місцеві адміністрації в умовах швидкого розвитку промисловості, торгівлі розглядало пропозиції приватних підприємств щодо інвестування капіталів у створення нових господарських об'єктів, надання суспільно важливих послуг. Головною умовою успішної реалізації концесійних проектів є активна підтримка держави. Український концесійний досвід XIX ст. не завжди показував високі результати. Так, концесії Харкова показали свою ефективність лише на початкових етапах реалізації проектів. При цьому було зрозуміло, що шлях розвитку об'єкта силами держави, без залучення приватних інвестицій був невдалою альтернативою, оскільки був довшим у часі та не міг забезпечити високої якості [4].

Цікавим був концесійний досвід Польщі у XIX ст. Так, у той час в країні завдяки приватному капіталу успішно розвивалось місто Лодзь. Прибічником концесій виступав банкір Леопольд Кроненберг. Завдяки його впливу та фінансовій підтримці у місті було створено 550 невеликих компаній, де було зайнято близько 4000 робітників [11, с. 50]. Сам він був засновником Товариства Варшавсько-Тереспольської залізниці, яке отримало концесію на будівництво залізничної лінії у 1864 р. Умови договору було виконано: у 1868 р. розпочалось регулярне сполучення [12]. Концесії в Польщі у XIX ст. стосувались транспорту, сфери обслуговування, виробництва товарів.

Радянський період (1920-ті роки) в концесійній історії України характеризувався діяльністю загальнодержавних концесій. Це був цікавий етап та важливий досвід в історії України, коли більшовики наважились на економічний експеримент в умовах післявоєнної розрухи, голоду, масового невдоволення селян продрозкладкою. Радянський уряд дозволив існування та діяльність приватного

сектору економіки під контролем держави (це розглядалось як вимушений і тимчасовий крок), запросив для роботи у СРСР іноземних підприємців на концесійній основі.

Умовно радянську концесійну політику можна поділити на три етапи: 1) 1917–1920 рр. – період планування концесійної політики, створення перших нормативно-правових актів, звернення до іноземних підприємців з пропозиціями; 2) 1920–1929 рр. – період реалізації укладених договорів, вдосконалення нормативно-правової бази; 3) 1930–1937 рр. – період згортання концесійної політики, значне зменшення кількості укладених угод [3, с. 257].

Концесійне питання у радянській державі завжди викликало гострі дискусії. Серед захисників ідеї залучення іноземних капіталів були В. Ленін, Л. Красін, О. Риков. А. Іоффе та Г. Чичерін розглядали концесії як засіб дипломатії. Противниками заохочення притоку іноземних інвестицій в радянську державу були Й. Сталін, М. Рухимович, Ю. Ларін, М. Бухарін, Л. Троцький, Г. Зинов'єв [13, с. 110]. 26 травня 1918 р. була оголошена урядова програма розвитку економічних зв'язків з іншими державами, яка передбачала надання концесій для створення нових господарських об'єктів [13, с. 103]. На основі травневої програми були розроблені «Тези про умови залучення іноземного капіталу» [13, с. 104]. 23 листопада 1920 р. радянський уряд видав Декрет про загальні економічні та політичні умови концесій [14]. X з'їзд РКП(б) у 1921 р. підтримав напрямки концесійної політики та прийняття Декрету [15, с. 612].

Концесії в Україні з'явилися у 1922 р. Тоді ще переговори проводили місцеві органи влади. У 1923 р. процес узгодження та затвердження концесійних договорів став централізованим та був переданий Головному Концесійному комітету (ГКК) при Раді Народних Комісарів СРСР [1, с. 34].

В Україні концесії діяли в різних сферах діяльності: будівництво та експлуатація об'єктів інфраструктури, промислове та сільськогосподарське виробництво, торгівля, в тому числі, зовнішньоторговельні операції. Кількість концесій в УСРР була незначною.

Однією з відомих українських концесій стало змішане товариство «Тезфюрель», яке займалось відновленням електричного освітлення, трамвайного сполучення, водогону та каналізації у Києві [1, с. 34]. Німецька сторона зобов'язалась поставити обладнання на 5 млн. марок, отримуючи 7,5 % комісії та 7% річних за надані кредити [16].

Змішане товариство «Деукра» за участю німецького та американського капіталу діяло на концесійній основі у сфері транспорту. Договір був підписаний у 1922 р. [1, с. 35].

Вдалим прикладом державно-приватного співробітництва в Україні стало змішане товариство «Нова Баварія», яке об'єднало п'ять потужних броварних підприємств Харкова. Його засновниками стали Харківська губерньська рада народних комісарів та естонський громадянин І. Окман. Товариство швидко стало одним з найпотужніших у промисловості регіону [2, с. 66]. 60% прибутку отримувала радянська сторона, 40% – І. Окман. У 1923 р. на підприємствах працював 421 робітник. Продуктивність праці на концесії була в 3,8 разів вищою, ніж на державних підприємствах [17]. Однак концесія була ліквідована вже у 1924 р. [1, с. 35]. На підприємствах І. Окмана у Ленінграді виникли проблеми, президія Харківського губвиконкому запропонувала негайно приступити до ліквідації концесії в Харкові [2, с. 67].

Ще однією вдалою спробою залучення іноземних коштів на концесійній основі у сферу промислового виробництва стала співпраця радянського уряду зі шведською акціонерною компанією «СКФ». У 1927 р. у Харкові розпочала роботу концесія «Шарикопідшипник», яка мала обладнати заводи та довести виробництво до визначених договором показників [1, с. 38].

Іноземні підприємці охоче вкладали кошти у сферу торгівлі. У 1923 р. в Україні розпочала роботу на концесійній основі змішана Британсько-українська продуктова компанія «Бритого», яка займалась заготівлею та експортом яєць [18]. У тому ж році було створене Німецько-українське змішане товариство «Еге-експорт», яке також здійснювало свою діяльність у сфері заготівлі та експорту продуктів [1, с. 35].

В Україні діяли філії загальносоюзних змішаних товариств. З 1922 р. діяло відділення товариства «Русгерторг» (Російсько-німецьке торгівельне товариство), яке займалось заготівлею та експортом сільськогосподарської продукції та металевого лому. Відділення товариства «Востваг» (також російсько-німецьке) спеціалізувалось лише на сільськогосподарській продукції. Діяла філія «Русавсторгу». Питома вага торгівельних концесій в загальних об'ємах експорту УРСР була незначною, оскільки і кількість таких концесій була невеликою. Однак в експорті окремих товарів частка концесійних підприємств досягала 50% [19, с. 77]. Статистичні дані вказують на високі прибутки від торгівельних конче-

сій [19, с. 72]. В Україні діяли лише представництва загальносоюзних концесій у сфері торгівлі, що свідчило про жорстку централізовану політику радянського уряду у цій сфері [20].

У сфері сільськогосподарського виробництва в Україні з 1923 р. діяла «чиста» концесія «Місія професора Нансена». Норвезький громадянин Ф. Нансен на початку 1920-х рр. керував діяльністю благодійних організацій, які надавали допомогу голодуючим у СРСР. Незважаючи на це, радянська сторона з недовірою поставилась до пропозиції Нансена створити сільськогосподарське підприємство на концесійній основі. Договір був підписаний, радянським урядом розглядався як акт політичного значення. У Криворізькому окрузі УРСР концесіонерам було виділено близько 5 тисяч десятин землі разом з інвентарем, будівлями для розвитку землеробства та тваринництва в регіоні [1, с. 36]. Основну масу працівників на концесії складали місцеві мешканці. Були побудовані заводи, проведена електрифікація, надавалась допомога місцевим селянам посівним матеріалом, інвентарем. Співробітник ГКК у 1925 р. підкреслив велике агрикультурне значення цієї концесії. З 1925 по 1927 рр. концесія отримувала прибутки. У 1927 р. була ліквідована за ініціативою Нансена у зв'язку із нестачею коштів та складними умовами обробки земель [1, с. 37].

Іншою відомою сільськогосподарською концесією в Україні була «Вілінка» синдикату «Україна-Голландія», яка отримала 1200 десятин землі у Мелітопольському окрузі [1, с. 37].

У сфері переробки сільськогосподарської продукції з 1925 по 1929 рр. діяла концесія німецького підприємця А. А. Реша, паралельно займаючись імпортом товарів [1, с. 37].

У цілому, концесій в Україні у 1920-ті рр. було небагато, розірвання договорів часто відбувалось достроково.

У 1920-ті рр. у сусідній Польщі концесійна справа розвивалась більш успішно, ніж в радянській Україні. Польща була відкрита для іноземних інвестицій, особливо в період 1926-30 рр., оскільки саме в ці роки була зроблена перша спроба модернізації економіки. Швидко розвивався Гданськ, оскільки був відкритим містом, там успішно працювали три морські концесії [21, с. 295]. Ефективною була робота концесій у видобувній промисловості Польщі [22, с. 280]. Залізничні концесії не отримали розвитку, оскільки вважались не вигідними зі стратегічної точки зору [22, с. 281]. Проти них категорично виступав Юзеф Пілсудський, який закликав розвивати економіку власними

силами, проводити реформи [21, с. 296]. Хоча іноземні економічні радники, які у 1920-х рр. прибули до Польщі, рекомендували міністру скарбу Юзефу Чеховичу розвивати концесії у транспорті та видобувній промисловості (видобування міді та срібла) [21, с. 295].

З концесійними пропозиціями у Польщу заходив німецький капітал, однак сприйняття поляками німців було в цей час різко негативним, що також не стимулювало поширення практики такої форми співпраці держави з приватним сектором [22, с. 281]. Одним з пошукачів концесії на початку 1920-х рр. був наш співвітчизник Петро Даниляк. У 1912-14 рр. він торгував алкогольними напоями на концесійній основі у місті Судова Вишня. У 1921 р. П. Даниляк намагався знову отримати концесію, але йому відмовили і в Мостиському старостві, і в Львівському воєводстві, і в Міністерстві промислу і торгівлі у Варшаві, мотивуючи ворожим ставленням до польської влади [23]. Існуючі ж концесії демонстрували високі показники в роботі, навіть у порівнянні з державними підприємствами [22, с. 281]. Сільськогосподарські концесії у Польщі не отримали розвитку, переважала дрібна власність на землю [22, с. 280]. Суспільна думка щодо концесійної справи у Польщі не була єдиною, одностайною. Деякі сприймали концесії як повільну колонізацію країни іноземцями. Символом руху за концесії у другій половині 1920-х рр. став міністр промисловості і торгівлі Євгеніуш Квятковський [21, с. 296]. За його сприяння концесіонерами була побудована залізнична лінія Шльонськ-Гдиня, а також азотний завод [21, с. 296]. Більш прихильно поляки ставились до англійського капіталу, різко негативно – до господарських відносин з СРСР [22, с. 282]. У 1927 році у Женеві відбулась економічна європейська конференція, під час якої було зроблено заяву про те, що Польща має добрий досвід використання концесій, вони сприяють індустріалізації та модернізації економіки [21, с. 296].

Отже, польський концесійний досвід 1920-х років був більш вдалим, ніж український. Україна у складі СРСР не мала можливості діяти самостійно; управління економікою була жорстко централізованим, держави з неосоціалістичним устроєм сприймались негативно. Слід зазначити, що залучення іноземних капіталів гальмувалось в обох країнах (неоднозначне ставлення до концесій), однак в Україні мала місце більша кількість негативних факторів, які призвели до згорання концесійної політики в 1930-х рр.

Сучасна концесійна політика в Україні не відрізняється активністю, швидкими темпами розвитку, незважаючи на прийняття необхідних законодавчих актів, створення проектів, активний пошук інвесторів. Дослідники відзначають ряд переваг концесії на відміну від інших форм державно-приватного партнерства. Це довгостроковий характер, широкі повноваження концесіонера, наявність державних важелів впливу на нього у випадку порушення ним умов договору і т.д. [24, с. 118]. Для позитивного ефекту від концесійних угод в Україні слід додавати додаткові зобов'язання, такі, як захист оточуючого середовища, розмір платежів та порядок їх виплати, форма участі концесіонера в управлінні підприємством, пільги та гарантії для концесіонера, правові наслідки розірвання договорів, неприпустимість односторонньої зміни угод [24, с. 119].

Одним з об'єктів сучасної концесійної політики в Україні є автомобільні дороги. В різних країнах світу досить поширена практика будівництва платних автодоріг на умовах концесії (в Австрії – 96% платних доріг, у Франції – 78%, в Іспанії – 40%) [25]. Це пов'язано із високим рівнем автомобілізації країн, невідповідністю стану доріг технічним можливостям сучасних автомобілів. В Україні жодної дороги, побудованої на концесії, немає. Першою платною дорогою в нашій країні мала стати Львів-Краковець. Однак проект не був реалізований за відсутністю державної підтримки і виконавців, які б відповідали вимогам концесії [25]. У 2021 році планувалось передати в концесію шість ділянок доріг, безоплатних для водіїв [26], а також двох платних [27]. Серед причин гальмування концесійної політики в Україні дослідники називають дефіцит бюджету, недосконалий концесійний механізм, недостатній рівень державної підтримки, невідповідність пошукачів вимогам договору і т.д. [25]. Звичайно, що в умовах російської агресії проти нашої держави оголошення конкурсу або реалізація проектів взагалі неможлива.

На відміну від України у Польщі є приклад тривалого функціонування ділянки автостради, яка є прибутковим проектом для концесіонера та вигідною для держави і споживачів послуг. Автострада А4 – друга за довжиною швидкісна траса Польщі. Її протяжність становить 672,75 км і пролягає через всю південну частину країни від польсько-німецького кордону до переходу Корчова-Краківець на польсько-українському кордоні [28].

Ще одним об'єктом сучасної української концесійної політики є підприємства ЖКГ. За

кордоном такі концесії у газопостачанні, водопостачанні, сфері комунального обслуговування успішно працюють у Франції, Німеччині, Великобританії, Італії та інших країнах світу. В Україні працювали невеликі концесійні підприємства у галузі центрального водо-, теплопостачання та водовідведення [29]. У Польщі концесії у галузі ЖКГ не розповсюджені.

У 2020 р. було передано в концесію в Україні два морських порти («Ольвію» та «Херсон»). Планувалась і передача порту «Чорноморськ» [30]. Однак в умовах військового стану та російської агресії їх функціонування неможливе.

Отже, вітчизняний та зарубіжний досвід укладання концесійних договорів залишається актуальною дослідницькою проблемою. У Польщі поширеними є концесії у сфері видобування корисних копалин. Успішно реалізуються концесії у сфері видобування нафти і газу у Рибнику, Катавиці, Бродницю Вєході, Рипіному Вєході. З 1992 р. ефективно працює концесійне підземне сховище газу «Отен». Видобування золота також у Польщі передано концесіонерам (наприклад, краківська компанія «Амаранте») [31]. Вивчення польського досвіду у концесійному питанні є актуальним і корисним для України. Звичайно, що успіхи та помилки концесійної політики інших країн світу також необхідно досліджувати та аналізувати, щоб використовувати в умовах відносної стабільності з урахуванням специфіки української національної політичної традиції, особливостей економічного розвитку, менталітету.

Висновки. Вивчення історичного та сучасного досвіду розвинених країн світу в галузі реформування різних сфер державного, економічного, суспільного життя є необхідною умовою модернізації цих сфер в Україні. В умовах технічної відсталості та нестатку державних коштів актуальною проблемою залишається залучення інвестицій вітчизняних та іноземних компаній. Коли передача державних об'єктів у приватну власність неможлива, концесія стає найкращим варіантом

розвитку та модернізації цих об'єктів. Вона передбачає передачу в експлуатацію об'єктів державної власності у приватні руки на тривалий строк з метою зменшення тиску на державний бюджет та модернізації цих об'єктів. Історія концесій налічує декілька століть, починаючи від середньовіччя. Серед об'єктів переважало видобування корисних копалин та будівництво. З часом вдосконалювалась законодавча база концесійної політики, накопичувався досвід. В Україні концесії розвивались з XIX ст. (дореволюційний період), але кількістю та масштабами вони тоді не відрізнялись. Наступний етап був пов'язаний з періодом нової економічної політики більшовиків, які прагнули вивести країну з економічної кризи. Ставлення до концесій було неоднозначним. Не завжди концесіонери досягали високих показників в роботі. Це було пов'язано з обережністю, яку виявляли більшовики у концесійній політиці, надмірною централізацією управління, тиском з боку органів влади та іншими проблемами. Однак існували приклади успішних концесійних проєктів, в яких концесіонер виконував покладені на нього договором зобов'язання, а підприємство ефективно працювало. Нині концесії є поширеним явищем в світі. В Європі це концесії на будівництво автомобільних доріг, залізничних колій, водопостачання, видобування корисних копалин, експлуатацію великих промислових підприємств, надання послуг. В Україні концесійна політика просувається повільно. Це особливо помітно при її порівнянні з досвідом сусідніх країн, в тому числі, Польщі. В процесі вдосконалення вітчизняної концесійної політики вивчення досвіду інших країн може бути корисним. Аналіз іноземних законодавчих актів, договорів, показників роботи концесійних підприємств допоможе нашій державі пришвидшити темпи власної концесійної політики. Досвід Польщі є одним зі шляхів її вдосконалення. Дослідження історії, теорії та практики концесійної політики слід продовжувати з метою пошуку оптимального вектору її розвитку.

Список літератури:

1. Волосник Ю. П., Онацький М. Ю. Процес залучення та умови діяльності іноземного капіталу в економіці України в 1920-ті роки. *Сумський історико-архівний журнал*. 2016. № XXVII. С. 29–44.
2. Кабачек В. В. Товариство з обмеженою відповідальністю «Нова Баварія» як приклад діяльності виробничих підприємств із змішаним (приватно-державним) капіталом за часів непу. *Вісник НТУ «ХПІ»*. 2015. № 38 (1147). С. 63–72.
3. Забаштанський М. М. Розвиток концесійних відносин в Україні. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2013. № 2 (66). С. 254–258.
4. Боженко А. О. Рейки, труби, ліхтарі: концесіонери і міська дума у творенні модерної інфраструктури Харкова [Електронний ресурс] // Україна модерна: міжнародний інтелектуальний часопис. URL: <http://uamoderna.com/md/bozhenko>

5. Пілігрим Г. С. Передумови виникнення концесії в Україні: історико-правовий аспект. *Вісник ДонНУЕТ*. 2013. № 2 (58). С. 119–127.
6. Дубок І. П. Історичний досвід державно-приватного партнерства. *Державне управління: теорія та практика*. 2014. № 2. С. 4–11.
7. Ковальова О. Проблеми розвитку концесійних відносин в Україні. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2014. № 1. С. 55–65.
8. Про концесії: Закон України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/997-14>; Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 15 січня 2009 року № 891-VI // Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>
9. Реєстр концесійних договорів відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 18 січня 2000 року № 72 // Фонд державного майна України. URL: <https://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-rent-consessions.html>
10. Хмурова В. В., Рула О. Г. Особливості концесій в Україні. *Європейський науковий журнал економічних та фінансових інновацій*. 2020. Том 2. № 6. С. 167.
11. Puś W. Żydzi w Łodzi w latach zaborów 1793-1914. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu łódzkiego, 1998, s. 50.
12. Поліщук О. 130-річчя залізничної станції Брест-Центральній присвячується... [Електронний ресурс] // Політика государств: Экономика. URL: 130-ти річчя залізничної станції Брест-Центральній присвячується ... Частина I – Реальний Брест (magma.in.ua)
13. Яковенко Ю. Л. Концесійна політика радянської держави у 20-ті рр. XX ст.: дис. ... кандидата істор. наук: 07.00.02. Харків, 2007. 223 с.
14. Декрет Совета Народных Комиссаров 23 ноября 1920 г. Общие экономические и юридические условия концессий. *Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: В 5-ти т. Т.1 (1917–1928 гг.)*. М.: Изд-во политической литературы, 1967. С. 181–183.
15. Десятый съезд РКП(б). Март 1921г.: Стенографический отчет. М.: Госполитиздат, 1963. 913 с.
16. Економіческая жизнь. 1922. 29 марта.
17. Державний архів Харківської області. Ф.-р. 203. Оп. 2. Д. 74а.
18. Економіческая жизнь. 1923. 29 ноября.
19. Вісник статистики України. 1929. Вип. 4.
20. Центральний державний архів громадських об'єднань України. Ф. 1. Оп. 20. Д. 1888. Л. 124.
21. Leszczyńska C., Andrzej Jezierski A. Historia gospodarcza polski. Warszawa: Wydawnictwo KeyText, 2003. 552 s.
22. Tomaszewski J., Landau Z. Polska w Europie i Świecie. 1918–1939. Warszawa: TRIO, 2005. 335 s.
23. Хомяк М. «Засвідчуючи лояльність до польської влади» [Електронний ресурс] // Збруч. URL: <https://zbruc.eu/node/75914>
24. Куліков А. І. Концесія як форма реалізації спільних проєктів держави і бізнесу. *Економіка та держава*. 2013. № 5. С. 117–119.
25. Канур В. Г. Сучасний стан та особливості будівництва доріг в Україні на умовах концесії. *Ефективна економіка*. 2017. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488>
26. Шість доріг у концесію [Електронний ресурс] // Укрінформ. 15.03.2021. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3208478-sist-dorig-u-koncesiu-do-proektu-planuut-zaluciti-ponad-17-milarda-investicij.html>
27. Петрик С. Перспективи концесійних доріг в Україні [Електронний ресурс] // Фінанси. 04 жовтня 2021. URL: <https://finance.ua/ua/saving/perspektivy-koncessionnyh-dorog-v-ukraine>
28. Ейсмунт В. Перший концесійний довгобуд [Електронний ресурс] // Zaxid.net. 19 березня 1921 р. URL: https://zaxid.net/avtoban_krakovets_brodi_rivne_persha_kontsesiyna_doroga_ukraukra_n1515793
29. Зерова О. М. Можливості застосування концесійного механізму стимулювання інвестиційної діяльності в сфері ЖКГ. *Fundamental and applied researches in practice of leading scientific schools*. 2014. № 4. URL: <http://fund-issled-intern.esrae.ru/pdf/2014/4/57.pdf>
30. Хомяков Р. Півтора року тому запрацював закон про концесію. Що змінилось? [Електронний ресурс] // Економічна правда. 12 квітня 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/08/20/664226/>.
31. Польща ховає під землею 350 т покладів золота [Електронний ресурс] // Українсько-польська медіа-платформа. 18.04.2019. URL: <https://upmp.news/ua-in-polish/polshha-hovaye-pid-zemleyu-350-ton-pokladiv-zolota/>

Yakovenko Yu.L. ATTRACTION OF INVESTMENTS IN THE FORM OF CONCESSIONS: UKRAINIAN AND POLISH EXPERIENCE

The article examines the history of concessions in Ukraine in comparison with the Polish concession experience against the background of the main aspects of the development of this form of investment attraction in the world. A concession is a specific form of attracting capital, combining the efforts of the state and private companies with the aim of building or improving capital-intensive and important facilities or providing socially useful services. The relevance of the problem of studying the concession experience of attracting capital in the form of concessions is noted, in particular, the adoption of the appropriate legislative framework in Ukraine and the start of the work of such enterprises. The broad geography and deep historical roots of the concessions are emphasized: enterprises have worked on different continents since the Middle Ages. A description of the work of individual concession enterprises in Ukraine in the 19th century is presented. (pre-revolutionary period) and in the 1920s (Soviet period), as well as some modern concession projects in Ukraine (modern period). It was found that in the history of our state there are both successfully implemented contracts and prematurely terminated concession agreements. It was noted that successful projects were an effective form of cooperation between the state and private capital, water pipes, roads were built, street lighting, tram connections appeared, new enterprises were created that demonstrated high productivity. by the central government or local administration, low solvency of the concessionaire and others. A comparative analysis of the work of concessions in Ukraine and the Republic of Poland in different historical periods was carried out. It was found that the Polish concession policy differed on a larger scale, the attitude towards the concessionaires was more loyal, the enterprises achieved high results. Ukrainian concession practice, both in pre-revolutionary times and in the years of the NEP, did not differ either in the scale of the projects or in their large number. Attention is focused on the reasons for the different rates of development of concessions in Ukraine and Poland, first of all, on the real political conditions of their implementation.

Key words: concession, concession policy, concession enterprise, concession agreement, concessionaire.