передаем добро в... эксплуатацию

перспективы становления концессионных отношений на основе исторического российского опыта

Развитие российской экономики сегодня во многом определяется моделями государственно-частного партнерства (ГЧП). Эффективность данных моделей в решающей степени зависит от концепции и стратегии развития концессионных[1] форм ГЧП. В настоящее время для создания системы управления организационно-экономическими отношениями в концессионном процессе широко используется зарубежный опыт институциональных мероприятий. Однако Россия принадлежит к числу стран, обладающих собственным богатым историческим опытом концессионной деятельности (в частности, во второй половине XIX и до 20-х гг. XX века).

Первые крупные концессии в России были связаны с постройкой железных дорог и выдавались российским правительством примерно с начала 1860-х гг. фон Дервизу и ряду других предпринимателей на постройку железной дороги от Москвы до Саратова через Рязань и Моршанск с ответвлением участка на Пензу. Для этого были созданы несколько акционерных обществ[1].

Первая магистраль Москва-Коломна длиной 117 верст была построена и введена в эксплуатацию за два года. При разработке основных направлений развития этой концессии фон Дервиз пред-

Кубарев Е.Н.
профессор кафедры бухучета и статистики Новосибирского гуманитарного института

---

[1] Концессия – договор, заключаемый государством с частным предпринимателем, монополией, иностранной фирмой о передаче в эксплуатацию на определенных условиях предприятий, земельных угодий с правом строительства сооружений, добычи полезных ископаемых и т.п.

Россия принадлежит к числу стран, обладающих собственным богатым историческим опытом концессионной деятельности

лагал различные схемы финансирования, аналоги которых могут быть использованы и в настоящее время.

В конце 1863 г. фон Дервиз подал в правительство ходатайство о предоставлении ему новой концессии на постройку железной дороги от Рязани до Саратова, но уже не через Моршанск, а через Козлов и Тамбов. Денежные средства на строительство в полном объеме соглашалась предоставить компания английского предпринимателя Ленга, но требовала гарантий правительства России в форме ежегодной уплаты определенного процента на инвестированный капитал независимо от того, будет ли дорога при последующей эксплуатации приносить доход или нет. Другими словами, Ленг хотел застраховаться от возможной убыточности своего предприятия. Надо отметить, что случаи банкротств железных дорог были не редким явлением в то время. Так, эксплуатация Ландваро-Роменской железной дороги, построенной на концессионной основе другим известным российским предпринимателем середины XIX в. фон Мекком, оказалась убыточной.

Проект правительство отклонило, но через год фон Дервиз представил другой – финансирование строительства участка Рязань-Козлов за счет создания российско-германо-английского акционерного общества с размещением акций в Англии и облигаций в Германии. Правительство потребовало от него удостоверить тот факт, что все ценные бумаги общества будут размещены на бирже.

Выпущенные облигации были реализованы в Германии, хотя и за высокие комиссионные. И хотя в Англии акции не удалось распространить, они успешно принимались российскими предпринимателями. В результате необходимые деньги были собраны, дорога в кратчайшие сроки (197 верст за полтора года) построена и введена в эксплуатацию.

При формировании заемного капитала фон Дервиз, германские и российские банкиры и предприниматели ориентировались на 5%-е дивиденды. Результат превзошел все ожидания. В 1867 г. доходность акций Рязанско-

Козловской железной дороги составляла 6,7%, в 1869 – уже 18,1%[2]. Как следствие курс акций компании резко поднялся. В России начался бум концессионного железнодорожного строительства, охвативший несколькими десятилетиями ранее Европу.

В начале 1880-х гг. правительство отказывается от концессионной системы и постепенно переходит к строительству дорог за счет казны [2]. Внешние факторы этого заключались в следующем:

– негативные реалии хозяйственной деятельности – коррупция концессионеров, чиновников, которые привели к дискредитации основных приоритетов в железнодорожной политике;

– интенсивная эксплуатация железных дорог приводила к их быстрому износу, а концессионеры не были заинтересованы в проведении модернизации, поскольку на это потребовались бы крупные капиталовложения, которые привели бы к заметному снижению прибыли.

Можно заключить, что отсутствие хорошо подготовленной правовой, контрольно-ревизионной, технико-экономической и информационной базы предопределило последующее свертывание концессий в железнодорожной отрасли России.

В тоже время первый широкомасштабный 20-летний эксперимент введения в хозяйственную практику России концессионных форм, причем в новой, бурно развивающейся железнодорожной отрасли, имел несомненные позитивные результаты. Для России это был первый поучительный опыт использования концессий как средства решения инвестиционных проблем, развития промышленности и освоения новых больших территорий. Было положено начало создания механизма концессий, практической отработке, последующей коррекции правового режима их создания, развития и надзора за ними.

Новый этап возвращения концессий в Россию осуществлен в период нэпа, в начале 1920-х гг. Это был период глубокого кризиса, охватившего всю разрушенную Первой мировой и Гражданской войнами экономику страны [3].

отсутствие хорошо подготовленной правовой, контрольно-ревизионной, технико-экономической и информационной базы предопределило последующее свертывание концессий в железнодорожной отрасли России

---

[1] http://www.rugd.narod.ru/is_r-kjin.html

Важным фактором возрождения промышленности стало признание необходимости оживления рыночных сил экономики. Концессии стали формой хозяйствования во многих секторах, способом привлечения зарубежных источников финансирования, в первую очередь в горнодобывающей и обрабатывающей промышленности.

Иностранный капитал охотно шел в российскую экономику. На его долю приходилось от 1/3 до 1/2 всех новых инвестиций в индустриализацию страны. Широкое привлечение иностранных фирм сопровождалось использованием передовых технологий и оборудования. Это были, в основном, области промышленности, представляющие наибольшую важность для государственной жизни страны, восстановление которых Россия не могла провести самостоятельно и в короткий срок.

В 1923 г. был учрежден Главный концессионный комитета при СНК СССР как основной государственный орган по вопросам концессий в стране. Одновременно были созданы концессионные комитеты в союзных республиках, торговых представительствах за рубежом.

Инициатива в предложении концессий для периода нэпа принадлежала обеим сторонам: и потенциальному концессионеру, и государству. Но окончательное одобрение соглашений относилось к ведению правительства [4].

По числу действующих концессий первое место, как и по предложениям, занимала Германия (16 концессий), затем США (9) и Англия (7). Однако по сумме вложенного капитала, намного опережая другие страны, шли Англия (14,6 млн. руб.) и США (12,3 млн. руб.). Наивысшего развития концессионное дело достигло к 1928-29 гг., когда в народное хозяйство было вложено 70 млн. руб. концессионного капитала. Доходы концессионеров были высокими, особенно в обрабатывающей промышленности, где чистая прибыль иностранных инвесторов равнялась 35-50% и была приблизительно в 4-5 раз выше, чем прибыль государственных предприятий. Доход правительства от концессий в 1929 г., по разным подсчетам, составлял 4-20 млн. руб.

важным фактором возрождения промышленности стало признание необходимости оживления рыночных сил экономики. Концессии стали формой хозяйствования во многих секторах

В конце 1920-х годов правительство меняет приоритеты своей экономической политики и переходит от рыночных методов хозяйствования к административно-командным. Стали сворачиваться и концессионные проекты.

Основные итоги концессионной деятельности могут быть сведены к следующему.

Во-первых, концессии давали возможность привлечь технические силы и материальные средства промышленно развитых государств для восстановления производительных сил Советского Союза, ввезти иностранный капитал не только в денежной, но и в товарной форме: в виде станков, машин, оборудования, изделий и полуфабрикатов.

Во-вторых, концессии несли с собой в экономику страны нововведения для развития. По ним предоставлялось право пользования патентами зарубежной фирмы – участницы соглашения, проводилось обучение советского инженерно-технического персонала на зарубежных предприятиях.

В-третьих, ввоз ноу-хау не ограничивался технологиями, а включал в себя организацию производства и рынка. Концессии положили начало созданию технически совершенных предприятий, которые по истечении срока договоров переходили в руки государства.

В-четвертых, в сфере концессионной деятельности 1920-х гг. были успешно использованы профессионалы – носители опыта и информации о концессиях царской России. Они знали, как начать концессионную работу, сумели приспособить старые нормативные акты к новой системе экономических отношений. Отметим, что такого профессионального слоя, обладающего достаточными и глубокими знаниями о концессиях, в настоящее время нет.

Современная Россия должна, исходя из фундаментальных принципов партнерства государства и частного сектора и с широкой опорой на свой исторический опыт, создавать собственные схемы и модели концессий, которые будут опираться на национальные традиции, находиться в неразрывной взаимосвязи с реалиями и перспективами социально-экономического развития сегодняшнего дня.

Литература

1. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора. – М.: Наука, 2005.
2. Самохин Ю.М. Экономическая история России. – М.: ГУ ВШЭ, 2001.
3. Голанд Ю.М. Дискуссии об экономической политике. – М.: Экономика, 2006.
4. Тищенко С.Г. О становлении государственно-правовогорегулирования экономики после октября 1917 года на примере концессионного законодательства // Сб. научн. трудов.. Вып. 1 (5) / СевКавГТУ. – Ставрополь, 2003. – (Серия «Право»).