

УДК 336.1

Забаштанський М.М.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри управління персоналом та економіки праці
Чернігівського національного технологічного університету

РОЛЬ КОНЦЕСІЙ У ФІНАНСОВОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

THE ROLE OF CONCESSIONS IN FINANCIAL SUPPORT OF TRANSPORT SYSTEMS OF UKRAINE

АНОТАЦІЯ

У статті запропоновано механізм реалізації концесійних відносин в транспортній системі України. Досліджено стан та оцінено ефективності функціонування транспортної системи України. На основі класифікації наявних форм фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної системи України визначено проблеми та перспективи поширення концесійної діяльності на території України.

Ключові слова: концесія, концесійна діяльність, фінансове забезпечення, транспорт, транспортна система.

АННОТАЦИЯ

В статье предложен механизм реализации концессионных отношений в транспортной системе Украины. Исследовано состояние и осуществлена оценка эффективности функционирования транспортной системы Украины. На основе классификации существующих форм финансового обеспечения субъектов хозяйствования транспортной системы Украины, определены проблемы и перспективы распространения концессионной деятельности на территории Украины.

Ключевые слова: концессия, концессионная деятельность, финансовое обеспечение, транспорт, транспортная система.

ANNOTATION

This paper proposes a mechanism for the implementation of concession relations in the transport system of Ukraine. The state and the estimation of the efficiency of the transport system of Ukraine is investigated. Based on the classification of existing forms of financial entities providing transport system of Ukraine, the author identified problems and perspectives of concession distribution throughout the territory of Ukraine.

Keywords: concession, concession activities, financial support, transportation, transportation system.

Постановка проблеми. Сучасна ситуація в економіці України пов'язана з функціонуванням в ринкових умовах господарювання, вимагає залучення та раціонального використання матеріальних, фінансових та інтелектуальних ресурсів на національному та регіональних рівнях. Створення відповідного фінансового забезпечення є першочерговим завданням для більшості підприємств та галузей України, чільне місце серед яких посідають підприємства транспортної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження проблем фінансового забезпечення знайшли відображення у працях Л.Д. Буряка, О.Д. Василика, Л.О. Коваленко, О.І. Марченко, О.В. Нагорної, С.В. Онишко, В.М. Опаріна, Г.Б. Погріщука, А.М. Поддєрьогіна, О.Р. Романенка, О.О. Терещенка, В.М. Федосова.

Окремі питання, пов'язані з розвитком фінансового забезпечення підприємств тран-

спортного господарства, знайшли своє відображення у працях Ю.С. Вдовенко, Є.М. Сича, О.В. Бойко, І.О. Хоменко, І.Б. Черкаського та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значне зростання публікацій, протягом останніх років у досліджуваній галузі окремі питання не отримали достатньої уваги та потребують подальшого вивчення. Особливо це стосується процесу формування необхідного обсягу фінансових ресурсів суб'єктів господарювання транспортної системи України, підвищення результативності її функціонування, що й обумовлює вибір і формулювання завдань дослідження.

Мета статті є дослідження ролі концесій у створенні необхідного рівня фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної системи України, виявленні основних проблем та тенденцій його розвитку в умовах структурної перебудови економіки країни.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розв'язання завдань підвищення ефективності вітчизняних підприємств транспортної системи країни потребує розроблення й визначення основних напрямів її реформування, впровадження стратегічних засад функціонування господарства, що вимагає достатніх фінансових ресурсів. Тому питання, пов'язані з формуванням та удосконаленням системи фінансового забезпечення підприємств транспортної системи, які перебувають у державній власності, набувають особливої актуальності.

Г.Г. Кірейцев зазначає, що фінансове забезпечення полягає у виділенні певної суми фінансових ресурсів на вирішення окремих завдань фінансової політики суб'єкта господарювання. При цьому він розрізняє забезпечувальну і регулятивну функції фінансового забезпечення. Забезпечувальна дія проявляється у встановленні джерел фінансування, тобто покриття повсякденних потреб, і характеризує пасивний вплив фінансового забезпечення. Регулятивна дія здійснює вплив через виділення достатніх коштів та через конкретну форму фінансового забезпечення і характеризує активний вплив фінансового забезпечення [1].

В.І. Оспіщев зазначає, що фінансове забезпечення регулює відповідна система функціону-

вання, яка може здійснюватись у трьох формах: самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування [2].

О.Р. Романенко під фінансовим забезпеченням розуміє покриття затрат за рахунок фінансових ресурсів, акумульованих суб'єктами господарювання і державою [3].

Отже, під фінансовим забезпеченням слід розуміти відносини з приводу формування, перерозподілу та використання обсягу фінансових ресурсів, спрямованих на виконання завдань, підвищення ефективності функціонування підприємства та отримання прибутку.

Водночас під фінансовим забезпеченням підприємств транспорту слід розуміти відносини з формування, розподілу та використання обсягу фінансових ресурсів, що надійшли з бюджетів відповідних рівнів, а також коштів від споживачів транспортних послуг, спрямованих на виконання покладених на галузь завдань, підвищення ефективності функціонування підприємств і забезпечення прибутку.

Транспортна система Україна займає провідне місце у задоволенні потреб виробничої сфери та населення у перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного розвитку України, зміцнення її зовнішньоекономічних зв'язків.

Чинна структура управління транспортом, стан виробничо-технічної бази більшості суб'єктів господарювання транспортної системи України і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають потребам активного суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефектив-

ності функціонування галузі та потребують реформування (табл. 1).

Поступове скорочення вантажообігу, а також обсягів перевезених вантажів протягом 2010–2014 рр. на фоні наростання збитковості транспортного господарства, накопичення зносу його основних засобів свідчать про наявність системної кризи в господарстві та про необхідність здійснення системних змін, що передусім стосується пошуку нових форм та підходів до його фінансового забезпечення.

Серед основних форм фінансового забезпечення підприємств транспорту можна виділити такі:

- бюджетне фінансування – надання коштів з державного та місцевих бюджетів у вигляді дотацій;

- кредитування – надання довгострокових та короткострокових кредитів суб'єктами кредитно-фінансових інститутів на принципах повернення, платності, строковості та забезпеченості;

- самофінансування – визначає фінансування основної діяльності за рахунок власних джерел;

- інвестування – вкладання грошових коштів інвесторів з метою отримання доходу або інших економічних переваг;

- оренда – передача майна в платне користування і на певний строк з метою одержання додаткового доходу.

Використання бюджетного фінансування, як джерела фінансового забезпечення для галузі монополіста, є достатньо ефективним за умови повного, а не часткового фінансування покладених на бюджети зобов'язань та гарантування

Таблиця 1

Динаміка показників оцінки ефективності функціонування підприємств транспорту України за 2010–2014 рр.

Транспорт	Роки				
	2010	2011	2012	2013	2014
Вантажообіг (млн тонн/км)					
Залізничний	218 037,6	243 556,4	237 274,6	224 017,8	209 634,0
Автомобільний	38 697,2	38 438,9	39 194,1	40 487,2	37 764,2
Водний	9 014,5	7 365,2	5 324,8	4 615,2	5 462,3
Трубопровідний	138 445,4	136 700,4	112 505,1	109 651,8	82 050,9
Авіаційний	378,2	366,8	349,5	273,0	240,0
Разом	404 572,9	426 427,7	394 648,1	379 045,0	335 151,7
Перевезено вантажу (млн тонн)					
Залізничний	432,5	468,4	457,2	441,8	387,0
Автомобільний	158,2	178,3	179,0	183,5	178,4
Водний	11,1	9,9	7,8	6,3	6,0
Трубопровідний	153,4	155,0	128,4	129,5	99,7
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Разом	755,3	811,7	772,8	757,6	671,2
Показники					
Чистий прибуток (збиток)	4 115,1	6 500,0	3 127,7	(-1 423,4)	(-8 037,5*)
Капітальні інвестиції	17 526,3	29 023,8	28 158,1	16 497,6	8 711,0*

За даними Державного комітету статистики України

* дані за січень – вересень відповідного року

відсутності заборгованості з боку держави та органів місцевого самоврядування.

Залучення кредитних ресурсів обмежує їх висока вартість порівняно з недостатньою рентабельністю підприємств галузі.

Значним, вагомим джерелом фінансових ресурсів на більшості вітчизняних підприємств є використання амортизаційного фонду та прибутку. Разом з тим наявність значного зносу основних засобів унеможливує створення відповідного амортизаційного фонду, використання якого дозволило б здійснювати розширене відтворення. Вплив цього фактора та специфіка діяльності підприємств господарства спрямована на задоволення суспільно необхідних потреб, а отже, регулювання ціноутворення на них не

дозволяють більшості підприємствам отримувати прибуток.

Приналежність транспортного господарства до галузей монополістів, вплив органів місцевого самоврядування та територіальної громади на процес ціноутворення в господарстві поряд з його неспроможністю створити відповідне фінансове забезпечення відтворювального процесу свідчать про необхідність синтезу джерел його фінансування. Таке синтезування передбачає впровадження нових форм управління об'єктами транспортної системи України.

Одним з напрямків пошуку джерел фінансового забезпечення, відтворення та модернізації основних засобів комунальних підприємств може стати використання концесії. Господарським кодексом від 16 січня 2003 р. встановлено, що концесія – це надання з метою задоволення суспільних потреб уповноваженим органом державної влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі вітчизняним або іноземним суб'єктам господарювання (концесіонерам) права на створення (будівництво) або управління (експлуатацію) об'єктом концесії за умови взяття концесіонером на себе відповідних зобов'язань, майнової відповідальності та підприємницького ризику [4].

Відповідно до національного законодавства, сторонами концесійних відносин можуть бути держава та територіальні громади в особі уповноважених ними органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, а також недержавний суб'єкт господарювання – іноземний або вітчизняний. Об'єкти, що надаються у концесію, є державною або комунальною власністю, щодо яких встановлено правовий режим незмінності форми власності. Внаслідок цього невід'ємною умовою концесії є вилучення з вільного господарського обороту об'єкта права державної або комунальної власності. Предметом концесії може бути й право на здійснення тих видів господарської

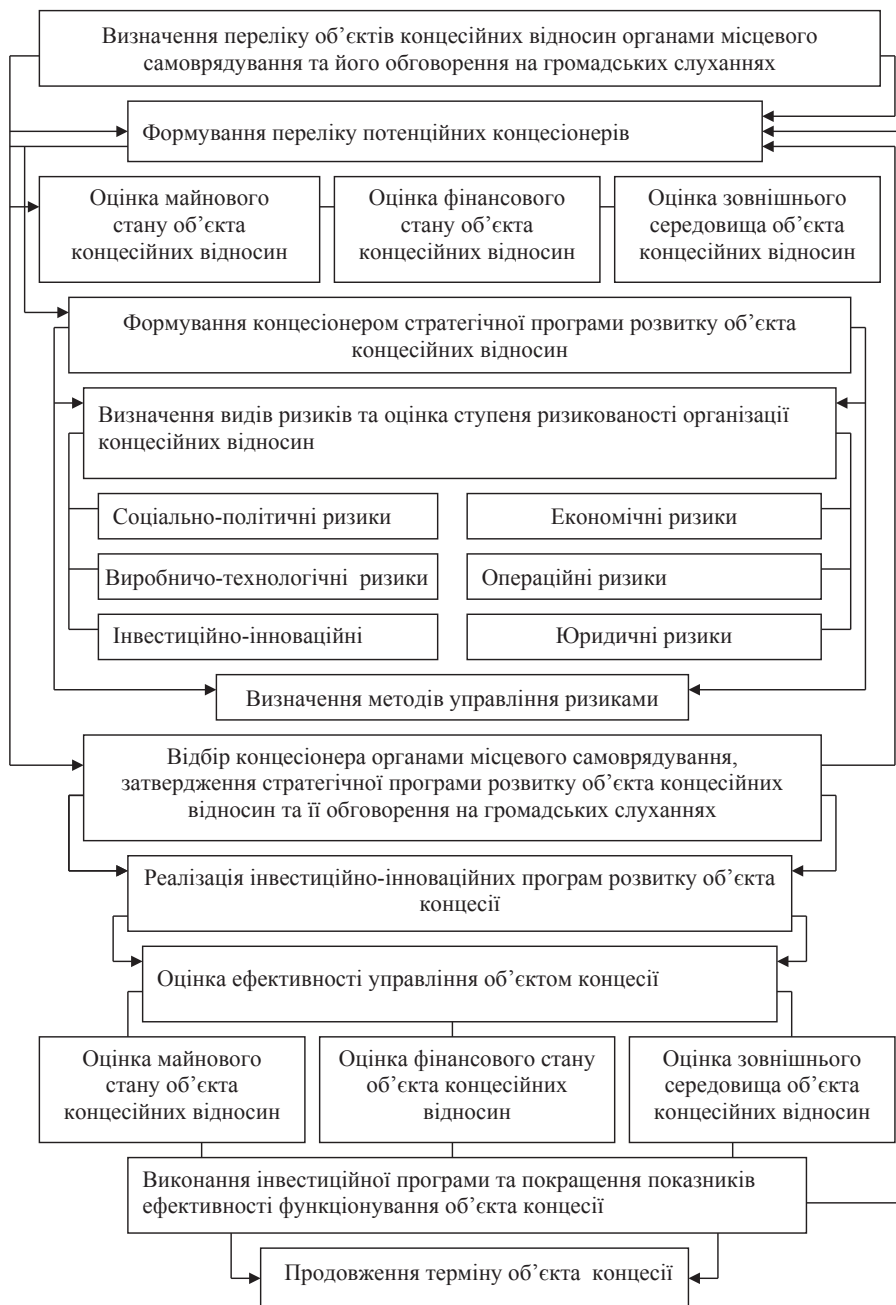


Рис. 1. Механізм реалізації концесійних відносин в транспортній системі України

діяльності, що належать до виключного права держави та територіальних громад.

Особливістю концесійних відносин є їх всебічно вигідний характер. В ідеальній моделі, на побудову якої орієнтується національне законодавство, при укладенні договору концесії всі зацікавлені сторони отримують певні переваги. Так, у концесіодавця з'являється можливість зменшити витрати з бюджету, збільшити надходження до нього за рахунок концесійних платежів.

Переваги концесіонера, окрім отримання в управління монополізованих через суспільну та економічну значущість та потенційну прибутковість об'єктів, полягають в отриманні різного роду пільг – податкових, експортних, імпорتنних та інших, зокрема й тих, що прямо не стосуються концесійного майна. Також концесіонер отримує й право власності на виготовлену продукцію (вироблені товари) та отриманий прибуток.

Отже, концесію можна визначити як засноване на договорі делегування державою або органами місцевого самоврядування повноважень управління та експлуатації об'єктами державної та комунальної власності, що є вилученими з вільного економічного обороту та прав здійснення певних видів господарської діяльності приватними суб'єктами господарювання.

Механізм організації концесійних відносин в транспортній системі України показано на рисунку 1.

Одним з першочергових етапів реалізації механізму організації концесійних відносин є формування переліку об'єктів концесійних відносин органами місцевого самоврядування та його обговорення на громадських слуханнях з метою врахування громадської думки.

На цьому етапі також передбачається здійснити пошук потенційних концесіонерів, кількість яких для проведення конкурсу має бути більше ніж один.

На другому етапі відбувається оцінка фінансово-майнового стану потенційного об'єкта концесії, визначається потреба у необхідних обсягах фінансового забезпечення, формується стратегічна програма його розвитку на визначений період з урахуванням можливих видів

ризиків та методів управління ними. До основних методів управління ризиками об'єктів концесії належать: диверсифікація, створення резервів, лімітування, страхування, уникнення. Запропонований механізм організації концесійних відносин з урахуванням ризиків створює передумови для формування необхідних обсягів фінансового забезпечення, підвищення якості послуг та забезпечення результативності функціонування суб'єктів господарювання транспортної системи країни. Остаточний відбір концесіонера та затвердження його стратегічної програми розвитку об'єкта концесійних відносин здійснюють органи місцевого самоврядування на третьому етапі запропонованого механізму організації концесійних відносин в Україні. Залежно від моделі організації концесійних відносин, термін використання об'єкта концесії може бути подовжений в разі повного виконання попередньо затвердженої програми його стратегічного розвитку.

Висновки і пропозиції. Розвиток нових форм управління об'єктами транспортної системи України, їх підконтрольність та постійне співробітництво з місцевими органами самоврядування поряд з чинним механізмом надання транспортних послуг дозволить покращити ефективність та якість їх надання.

Поєднання різних джерел фінансового забезпечення є альтернативним заходом при створенні його достатнього рівня у суб'єктів господарювання транспортної системи країни, а отже, і можливості забезпеченням достатнього розміру рентабельності.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Фінансовий менеджмент : навч. посіб. / за ред. проф. Г.Г. Кірейцева. – Київ : ЦУЛ, 2002. – 496 с.
2. Фінанси : навч. посіб. / О.П. Близнюк, Л.І. Лачкова, В.І. Оспіщев та ін. ; за ред. В.І. Оспіщева. – К. : Знання, 2006. – 415 с.
3. Романенко О.Р. Фінанси : підруч. / О.Р. Романенко. – К. : Центр учбової літератури, 2003. – 312 с.
4. Господарський кодекс України : від 16.01.2003 р. № 436-IV (редакція від 01.06.2014 р.) [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.