

УДК 656.2.76:658.152

НОВІ ВИДИ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Челядінова Н.Г., асистент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто доцільність відновлення інфраструктури залізниць України на принципах державно-приватного партнерства (договору комерційної концесії), основні принципи його застосування, проаналізовано законодавчу базу регулювання цієї діяльності.

Ключові слова: *інвестиції, інновації, державно-приватне партнерство, франчайзінг, комерційна концесія.*

Постановка проблеми. На етапі відновлення економічного потенціалу України держава не зможе виділяти достатній обсяг інвестиційних ресурсів на оновлення інфраструктури залізниць. Проте, необхідність забезпечення формування конкурентоспроможного середовища в умовах трансформаційних змін в економіці України висуває на перший план проблему ефективності використання інвестицій в основний капітал, що відтворюють і оновлюють матеріально-технічний потенціал залізничної галузі. Починаючи із здобуття незалежності, в Україні не раз декларувалися принципи інвестиційного шляху розвитку національної економіки. Існує ціла низка різноманітних програм, затверджених на найвищому державному рівні, які спрямовані на створення сприятливого інвестиційного клімату, захист інвестицій та інвесторів. На практиці спостерігається низька практична спрямованість, що знаходить своє відображення в моральному та фізичному старінні основних фондів у тому числі на залізничному транспорті. Недостатня кількість власних коштів і відсутність державної підтримки стримують розвиток залізничного транспорту, створюють небезпеку, знижують ефективність роботи галузі вцілому. Тому, на сучасному етапі розвитку мережі залізниць в Україні ефективним є залучення приватного капіталу з ціллю покращення фінансового стану та підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі. Все це вимагає розробки механізму залучення приватних капіталів у даний сектор народного господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам роботи залізничного транспорту в епоху ринкової економіки велику увагу у своїх роботах приділяли Дикань В.Л., Волков Б.А., Трихунков М.Ф., Барков Н.Н., Ковальов В.В. та багато інших видатних вчених економістів [5,6,7,8,9]. Мало дослідженими є питання, пов'язані з концесійною діяльністю на залізничному транспорті. Важливе народногосподарське значення цієї діяльності припускає подальше дослідження в цьому напрямі.

Формулювання цілей статті. У зв'язку з поставленою проблематикою метою наукових досліджень на сучасному етапі розвитку залізничного

транспорту України є пошук нових видів інноваційно-інвестиційної діяльності, до яких належить державно-приватне партнерство представлене договором комерційної концесії, а також розроблення основних положень договору концесії і принципів його застосування.

Основний матеріал. Досвід багатьох країн показав, що на етапі посткризового розвитку економіки України одним із способів будівництва залізниць може служити застосування договорів концесії (франчайзінга). Договір концесії представляє собою форму взаємостосунків між державою і приватним капіталом широко вживано в світовій практиці будівництва і експлуатації транспортних об'єктів.

Концесії як форма господарської діяльності використовується у світі більше 150 років [3]. Ще в ХІ столітті в Росії, США, країнах Європи концесії допомогли державам у реалізації великих, дорогих, проектів по будівництву залізних і шосейних доріг, освоєнню корисних копалин і т.д. Франчайзінгові угоди й договори знаходили застосування в діяльності місцевих органів влади.

Після світової кризи кінця 20- х – початку 30- х років ХХ століття з підвищенням прямої участі держави в господарському житті масштаби концесійних програм стали скорочуватися.

Протягом останніх 20 років концесії стали важливим елементом економічного розвитку більш ніж в 50-ти країнах світу. Вони широко використовуються в Латинській Америці, Тихоокеанському регіоні, Південно-Східній Азії, у Центральній і Східній Європі, у колишніх радянських країнах. Так, наприклад, у Польщі, Угорщині, Чехії, Румунії реалізуються масштабні проекти на франчайзінговій основі, у тому числі, із залученням іноземного капіталу, за участю міжнародних фінансових інститутів.

У Цивільному Кодексі України (ЦКУ) концесія визначається як надання з метою задоволення суспільних потреб уповноваженим органом державної влади або органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній і терміновій основі вітчизняним або іноземним суб'єктам господарювання (концесіонерам) права на створення (будівництво) і/або керування (експлуатацію) об'єктом

концесії за умови взяття концесіонером на себе відповідних зобов'язань, майнової відповідальності й підприємницького ризику. Сфери господарювання, у яких дозволяється концесійна діяльність, об'єкти права державної або комунальної власності, які можуть надаватися в концесію, а також види підприємницької діяльності, які не дозволяється здійснювати на концесійній основі, визначаються законом.

Відповідно до діючого в цей час Цивільного Кодексу України [1], за договором комерційної концесії одна сторона (правоволоділець) зобов'язується надати другій стороні (користувачеві) за плату право користування відповідно до вимог комплексом належних цій стороні прав з метою виготовлення та (або) продажу певного виду товару та (або) надання послуг.

У статтях 407, 408 і 409 ЦКУ обумовлені основи концесійної діяльності, вимоги до концесійного договору, його термін дії, основні принципи діяльності і т.і. [1].

Будівництво залізниць концесійним способом вигідно як державі, так і концесіонерів. Держава в цьому випадку одержує:

- збільшення оподаткованої бази, що дозволяє поповнення бюджетів усіх рівнів;

- створення нових робочих місць, як на період будівництва, так і в період експлуатації залізниць, що дозволяє знизити рівень соціальної напруженості в регіоні;

- збільшення обсягів виробництва по всьому технологічному ланцюжку, що зв'язує будівництво й експлуатацію залізниць з добувними, переробними, постачальницькими й іншими підприємствами різних галузей економіки;

- підвищення вартості нерухомості в результаті поліпшення транспортного обслуговування населення й транспортної доступності прилягаючих до залізниць об'єктів;

- збільшення підприємницької активності на прилягаючих до залізниць територіях (шириною до 50-100 км), що є одним з головних ефектів, які у силу своєї інтегральності, не піддається точному розрахунку;

- зменшення сукупних транспортних витрат населення, держави, підприємств і організацій, що є понижувальним ціноутворюючим фактором і веде до збільшення споживання й, відповідно, стимулюванню "технологічних ланцюжків" практично у всіх галузях економіки;

- підвищення рухливості населення, що дозволить забезпечити перетікання робочої сили між підприємствами й територіями, поліпшити можливості для відпочинку, медичного обслуговування й освіти.

Концесіонер також одержує ряд ефектів при будівництві залізниць концесійним способом, а саме:

- одержання доходів від експлуатації залізниць (перевезення вантажів);

- скорочення транспортних витрат;

- одержання "супутніх" доходів: від оренди, розміщення реклами й т.д.

Основні положення договору концесії повинні визначатися рядом базових принципів, що дозволяють врахувати інтереси як держави, так і інвесторів (концесіонерів). Інтересами держави є забезпечення безпеки руху, як відносно пасажирів і вантажів, так і відносно навколишнього середовища й суміжних землекористувачів. Крім того, держава зацікавлена в забезпеченні гідного рівня обслуговування клієнтів, постійної підтримки основних фондів на відповідному рівні, одержанні доходів бюджету, у збереженні й створенні нових робочих місць.

Інтересами концесіонерів є одержання підряду на будівництво залізниць, гарантованість повернення позикових коштів, окупності інвестицій з необхідною нормою прибутку у встановлений термін.

У договорі концесії повинні бути передбачені й механізми захисту обох сторін. Світовий досвід надає досить багато інструментів і механізмів, якими держава може бути надійно захищена, однак і інвестор повинен бути захищений не менш надійно від можливого державного своєвілля. Договір концесії є рівноправною двосторонньою умовою з системою прав і зобов'язань, відповідальності за їхнє порушення. Широкому застосуванню договорів концесії при будівництві й експлуатації залізниць у нашій країні перешкоджає відсутність законодавчої бази в цій області (у цей час розроблений лише проект закону "Про франчайзінгові договори, що полягають з українськими й іноземними інвесторами"), а також відсутність методики розробки й укладання договору комерційної концесії для будівництва й експлуатації залізниць.

На сьогоднішній день існує Закон України "Про концесії" від 16.07.1999 р. №397/95-ВР [2] і проект Закону України "Про франчайзінг" [3], винесений на розгляд Верховної Ради України ще 08.11.2001 р., що дає більш чітке визначення договору франчайзінга, а також правової й економічної основи його існування, однак прийняття його, на наш погляд, невинновано затяглося. Основними нормативними актами, що регулюють розглянуті правовідносини на сьогоднішній день залишаються: Цивільний Кодекс України (глава 76), Господарський Кодекс України (глава 36), і Закон України "Про охорону прав на знаки для товарів та послуг".

Договір комерційної концесії є досить новим інститутом українського законодавства, тому підприємці постійно зіштовхуються із проблемою нерегульованості франчайзінгових відносин у законодавстві України.

Але, з однієї сторони наша держава прагне залучити як іноземного, так і вітчизняного інвестора в країну, для цього розробляється інвестиційне законодавство, що дозволяє звести до мінімуму некомерційні ризики для будь-якого інвестора, пов'язані з діяльністю приймаючої держави. Таке положення характерно для будь-якої держави.

З іншого боку, фіскальні органи, що відповідають звичайно за формування податкового законодавства, яке є найважливішою характеристикою інвестиційного клімату країни, прагнуть максимізувати податкові надходження за рахунок:

- підвищення сукупного ефективного податкового навантаження на інвестора;

- регулярного перегляду внутрішнього стану податкової системи й податкового адміністрування, спрямованого на вдосконалювання цієї системи.

Оскільки договір концесії є договором довгостроковим (30-50 років), на наш погляд, необхідно законодавчо передбачити в ньому закріплення характеристик податкової системи. Тобто, номенклатура й ставки податків, механізми податкового адміністрування, що існують на дату заключення концесійного договору, повинні бути незмінні на весь період концесії. Це дозволяє забезпечити передбачуваність дій його сторін за рахунок детальної їх прописаності і механізму вирішення суперечок між сторонами. Також, необхідне включення в договір концесії граничних умов, при досягненні яких початок переговорів про можливий перегляд умов концесійного договору є обов'язковим для обох сторін.

Узагальнюючи досвід застосування договору комерційної концесії в СНД й за кордоном можна запропонувати наступні основні принципи (правила, якими варто керуватися при підборі інвесторів, проведенні з ними переговорів і укладанні договору концесії) та умови для концесійного будівництва й експлуатації залізниць.

1. Принцип платності, відповідно до якого, сторони за договором повинні визначити вартість своїх внесків у будівництво об'єкта, а також визначити необхідну норму прибутку (дисконту), з якої будуть повернуті інвестиції. Крім того, цей принцип дозволяє встановити норматив розподілу прибутку від залізниці, що дозволить визначити мінімально необхідну величину інвестицій у підтримку необхідних експлуатаційних характеристик залізниці, а також не допустити необґрунтованого підвищення тарифів.

2. Принцип моделювання грошових потоків, який передбачає:

- облік як позитивних потоків (доходів), так і негативних потоків (одноразових витрат на будівництво залізниці й поточних, експлуатаційних витрат);

- порівнянність грошових потоків, умов їхнього розрахунку, податкової й цінової бази розрахунків, альтернативної вартості раніше створених активів;

- облік фактора часу, впливу інфляції, у кількісній формі впливу невизначеностей і ризиків, що супроводжують будівництво й експлуатацію залізниці, можливо як песимістичного, так і оптимістичного варіанта розвитку подій;

- встановлення тривалості розрахункового періоду й дати приведення різночасних витрат і результатів;

- облік усіх найбільш істотних наслідків здійснення проекту - прямих і непрямих предбудівельних і будівельних витрат, інвесторських витрат після закінчення будівництва, експлуатаційних витрат, основних видів доходів. При цьому несуттєві наслідки можуть бути враховані укрупнено, як відсоток від істотних наслідків реалізації проекту;

- поділ грошових потоків між різними учасникам договору концесії, з урахуванням його положень щодо відповідальності, який визначає розподіл майбутніх платежів і одержаних доходів;

- обробку отриманих результатів за допомогою математичної статистики, фінансової математики, аналізу ризиків і інших економічних і математичних методів.

3. Принцип позитивності й максимуму ефекту для усіх учасників договору концесії. При цьому, для держави в складі ефекту повинна бути врахована бюджетна й соціальна ефективність (створення робочих місць, зростання реальних доходів населення, зниження соціальної напруженості, підвищення привабливості регіону для ведення підприємницької діяльності), для інших учасників проекту - комерційна ефективність.

4. Принцип терміновості, який означає необхідність встановлення й дотримання в договорі концесії строків будівництва залізниці, повернення позикових засобів, окупності інвестицій, договору концесії в цілому.

5. Принцип довірчого керування визначає, по-перше, що майно й майнові права, які є внеском держави в будівництво залізниці не змінюють форми власності, по-друге, що концесіонер після закінчення будівництва буде управляти експлуатацією залізниці від свого імя в межах строку договору концесії; по-третє, створене в ході будівництва майно буде відображено на окремому балансі, і по ньому буде вестися самостійний облік, а для розрахунків по експлуатаційній діяльності буде відкритий окремий банківський рахунок; по-четверте, експлуатант залізниці, у випадку завдання збитків створеному в ході будівництва залізниці майну, повинен за свій рахунок компенсувати його або відшкодувати нанесені збитки або упущену вигоду.

6. Принцип зворотності. Даний принцип застосовується у відношенні обох сторін договору концесії. Для держави він означає, що передане майно й права іншому концесіонерові повинні бути повернуті після закінчення договору концесії, тобто залізниця повинна буде стати державною. Для концесіонера цей принцип означає, що всі інвестовані засоби він повинен собі повернути за рахунок доходів від експлуатації дороги за певний період часу (строк окупності), що входить у строк договору концесії.

Крім того, на підставі принципу зворотності, повинно бути вирішене питання про розподіл наднормативного прибутку, а також користування іншими доходами (наприклад, від здачі приміщень і

земельних ділянок орендарям), одержуваними концесіонером при експлуатації залізниці.

7. Принцип цільового використання також має двосторіннє значіння для сторін договору концесії й повинен бути закріпленій у тексті в якості однієї з його істотних умов. Принцип цільового використання застосовується як до будівельного етапу договору, так і до його експлуатаційного етапу.

Принцип цільового використання означає, що прибуток повинен розподілятися відповідно до встановленого в договорі концесії нормативу, а державні активи повинні використовуватися у відповідності із дозволом.

8. Принцип правонаступництва, відповідно до якого повинні бути вирішені питання передачі концесіонеру на весь період договору визначені права.

Використання даного принципу дозволяє знизити ризик проекту для концесіонера, що зробить будівництво залізниці більше привабливим об'єктом інвестицій і полегшить пошук інвесторів і проведення з ними переговорів.

Висновки. Одним із шляхів рішення проблеми інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту України є залучення зацікавлених в будівництві конкретної залізничної лінії інвесторів або підрядчиків, які після закінчення її будівництва, на певний період стануть експлуатувати дорогу в цілях повернення власних інвестицій і отримання доходу від них. Даний спосіб фінансування і організації будівництва отримав назву за рубежом «build and operate» і в умовах України, на наш погляд, може бути реалізований шляхом укладення договору концесії.

Використання договорів концесії дозволяє забезпечити отримання державою ряду ефектів: збільшення доходів податкової бази; створення нових робочих місць; збільшення обсягів виробництва на підприємствах різних галузей економіки; підвищення вартості нерухомості; збільшення підприємницької активності; зменшення сукупних транспортних витрат населення, держави, підприємств і організацій; підвищення рухливості населення і ін.

Широкому застосуванню договорів концесії при будівництві і експлуатації залізниць на сучасному етапі

перешкоджає відсутність законодавчої бази в цій області, методичних рекомендацій по підготовці і затвердженню контрактів, а також оцінці економічної ефективності договорів концесії на будівництво і експлуатацію залізниць, які відрізняються підвищеним рівнем невизначеності (ризик) для концесіонерів, що є одним із стримуючих чинників розвитку даного способу будівництва залізниць в Україні на сучасному етапі розвитку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Цивільний Кодекс України [Текст] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. - № 40-44. - ст.356.
2. Гражданский Кодекс Украины [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://kievgrad.info/page/1/41>.
3. Закон України "Про концесії" [Текст] №397/95-ВР від 16.07.1999 р.
4. Проект закону "Про франчайзинг" [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://earch.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/J824100A.html.
5. Ковалев В.В. Методы оценки эффективности инвестиций [Текст] / В. Ковалев // Бухгалтерский учет. - №8, 1993. - С.8-12.
6. Волков Б.А. Экономическая эффективность инвестиций на железнодорожном транспорте в условиях рынка [Текст] / Б. Волков //– М.: Транспорт, 1996. – 191 с.
7. Барков Н.Н. Планирование и эффективность капитальных вложений на железнодорожном транспорте. [Текст] / Н. Барков, Ф. Мулюкин //– М.: Транспорт, 1980. –358 с.
8. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность [Текст] / М. Трихунков// - М.: Транспорт, 1993 – 492 с.
9. Дикань В.Л. Инновационная и инвестиционная политика в условиях обеспечения конкурентоустойчивости предприятий (практические аспекты) Учебное пособие для студентов специальности «Менеджмент в непродуцированной сфере. [Текст] / В. Дикань, А. Иванилов //– Харьков, ИСИО, 1996 – 225 с.

Аннотация. В статье рассмотрена целесообразность обновления инфраструктуры железных дорог Украины на принципах государственно-частного партнерства (договора коммерческой концессии), основные принципы его применения, проанализирована законодательная база, регулирующая эту деятельность.

Ключевые слова: инвестиции, инновации, государственно-частное партнерство, франчайзинг, коммерческая концессия.

Summary. In the article the expedience of update of infrastrukturi of railways of Ukraine on principles of state-private partnership (agreements of commercial concession), is considered, basic principles of his application, a legislative base regulative is analysed this activity.

Keywords: investments, innovations, state-private partnership, a franchise, commercial concession.

*Рецензент к.е.н., професор УкрДАЗТ Жердев М.Д.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*