

Гроші, фінанси і кредит

Забаштанський М.М. (Zabashtanskiy M.M.)

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

РОЛЬ КОНЦЕСІЙ У ФІНАНСОВОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Анотація: у статті запропоновано механізм реалізації концесійних відносин в транспортній системі України. Досліджено стан та здійснено оцінку ефективності функціонування транспортної системи України. На основі класифікації існуючих 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. Based on the classification of existing forms of financial entities providing transport system of Ukraine, identified problems and perspectives distribution concession on 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 в працях багатьох вчених таких як Л.Д. Буряка, О.Д. Василика, Л.О. Коваленко, 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 транспортного господарства, знайшли своє відображення у працях Ю.С. Вдовенко, Є.М. Сича, О.В. Бойко, Хоменко, І.Б. Черкаського та інших.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значне зростання публікацій, протягом останніх років, у дослідженій галузі, окремі питання не отримали достатньої уваги та потребують подальшого дослідження. 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 цілей даного дослідження.

Мета статті. Метою 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 потребує 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.

Кірейцев Г.Г. зазначає що фінансове забезпечення полягає у виділенні певної суми фінансових ресурсів на вирішення окремих завдань фінансової політики господарюючого суб'єкта. 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 регулюється на основі відповідної системи функціонування, яке може здійснюватись у трьох формах: самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування. [2]

Романенко О.Р. 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 щодо формування, розподілу та використання обсягу фінансових ресурсів, що надійшли з бюджетів відповідних рівнів, а також коштів від споживачів транспортних послуг спрямованих на виконання завдань покладених на галузь, підвищення ефективності функціонування підприємств та 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, укріплення її зовнішньоекономічних зв'язків.

Існуюча структура управління транспортом, стан виробничо-технічної бази більшості суб'єктів господарювання транспортної системи України і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності функціонування галузі та потребують реформування, таблиця 1.

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

Серед основних форм фінансового забезпечення підприємств транспорту можна виділити наступні:

- 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 інвесторами 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 відсутності заборгованості з боку держави та органів місцевого самоврядування.

Таблиця 1

Динаміка показників оцінки ефективності функціонування підприємств транспорту України за 2010-2014 роки

Транспорт	Роки				
	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.
	Вантажооборот (млн.т/км)				
Залізничний	218037,6	243556,4	237274,6	224017,8	209634,0
Автомобільний	38697,2	38438,9	39194,1	40487,2	37764,2
Водний	9014,5	7365,2	5324,8	4615,2	5462,3
Трубопровідний	138445,4	136700,4	112505,1	109651,8	82050,9
Авіаційний	378,2	366,8	349,5	273,0	240,0
Разом	404572,9	426427,7	394648,1	379045,0	335151,7
	Перевезено вантажів (млн.т)				
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)	4115,1	6500,0	3127,7	(-1423,4)	(-8037,5*)
Капітальні інвестиції	17526,3	29023,8	28158,1	16497,6	8711,0*

* - за даними Державного комітету статистики України.

** - дані наведено за січень – вересень відповідного року.

Залучення кредитних ресурсів обмежує їх висока вартість в порівнянні 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 унеможлиблює створення відповідного амортизаційного фонду, використання якого дозволило б здійснювати розширене відтворення. Вплив даного фактору та специфіка діяльності підприємств господарства спрямована на задоволення суспільно необхідних потреб, а отже регулювання ціноутворення на них не дозволяють більшості підприємств отримувати прибутку.

Приналежність транспортного господарства до галузей монополістів, вплив органів місцевого самоврядування та територіальної громади на процес ціноутворення в господарстві на ряду 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 із напрямків вирішення пошуку джерел фінансового забезпечення відтворення та модернізації основних засобів комунальних підприємств може стати використання концесії. Господарським кодексом від 16 січня 2003 року було 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 і 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

та недержавний суб'єкт господарювання іноземний або вітчизняний. Об'єкти, що надається у концесію, є державною або комунальною власністю, щодо яких встановлено правовий режим незмінності форми власності. Внаслідок цього, невід'ємною умовою концесії є вилучений з вільного господарського обороту об'єкт права державної або комунальної власності. Предметом концесії може бути й право на здійснення тих видів господарської 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 концесієдавця 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, імпорتنих та інших, у тому числі й тих, що прямо не стосуються концесійного майна. Також концесіонер отримує й право власності на виготовлену продукцію (вироблені товари) та отриманий прибуток.

Таким чином, 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 приватним суб'єктам господарювання.

Механізм організації концесійних відносин в транспортній системі України представлений на рис. 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.

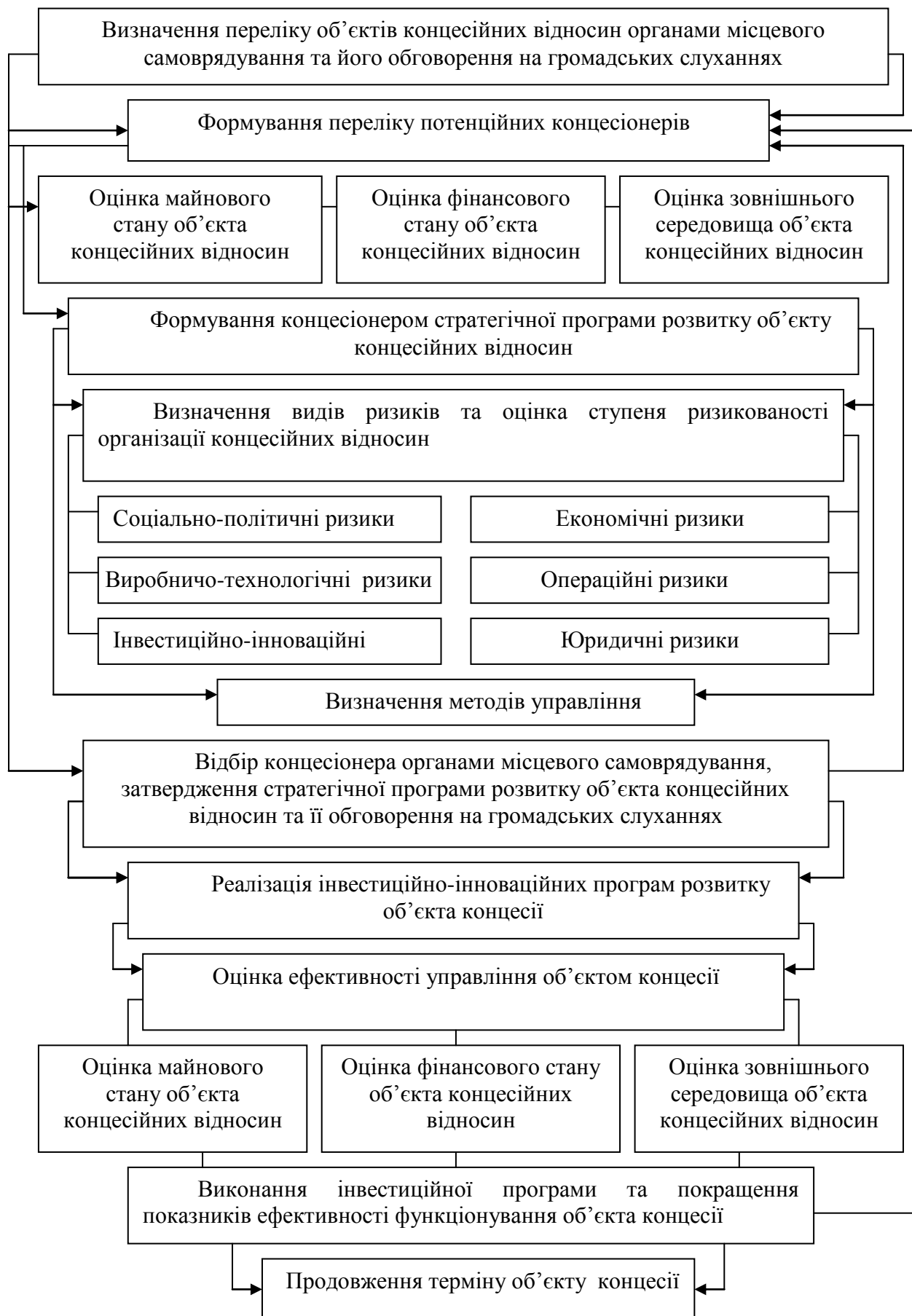


Рис.1 Механізм реалізації концесійних відносин в транспортній системі України

На даному 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 слід виділити наступні: 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 здійснюється органами місцевого самоврядування на третьому етапі запропонованого механізму організації концесійних відносин в Україні. В залежності 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 на ряду з діючим механізмом надання транспортних послуг дозволить покращити ефективність та якість їх надання.

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

Бібліографічний список:

1. Фінансовий менеджмент: навчальний посібник: / За ред. проф. Г.Г. Кірейцева. – Київ:ЦУЛ,2002.-496 с. 19с.
2. Фінанси: Навч. Посіб./ О.П.Близнюк, Л.І.Лачкова, В.І.Оспіщев та ін.; за ред. В.І.Оспіщева. – К.: Знання, 2006.-415с. С-59
3. Романенко О.Р. Фінанси: Підручник. – К: Центр Навчальної Літератури,2003. – 312 с. С-18
4. Господарський кодекс України: Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV (редакція від 01.06.2014р.) [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>