

12. Кіруца С.М. Фінансова звітність як предмет державного фінансового контролю / С.М. Кіруца // Фінансовий контроль. - 2005. - № 1. - С. 74-77.

13. Письменна Т. Результативність діяльності контрольно-ревізійних органів як підгрунтя для зміцнення фінансової дисципліни в державі // Наукові записки. - 2006. - № 15. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: < <http://www.library.tane.edu.ua> >

14. Указ Президента від 23 квітня 2011 року "Про Положення про державну фінансову інспекцію України" <http://www.president.gov.ua/documents/13485.html>

УДК 346.1

О.Г. Степанова

ПРОБЛЕМА РОЗПОДІЛУ КОНЦЕСІЙНИХ РИЗИКІВ В АВТОДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ

Розглянуто питання розподілу концесійних ризиків в автодорожній галузі, нормативні засади розподілу ризиків в Україні та світовий досвід з цього питання.

Ключові слова: *концесія, ризики, розподіл ризиків, учасники концесії, страхування ризиків, види ризиків, партнерство держави та приватного сектору.*

Рассмотрены вопросы распределения концессионных рисков в автодорожной отрасли, нормативные основы распределения рисков в Украине и мировой опыт по этому вопросу.

Ключевые слова: *концессия, риски, распределение рисков, участники концессии, страхование рисков, виды рисков, партнерство государства и частного сектора.*

The questions of the distribution concession in the road sector risk, regulatory risk-sharing basis in Ukraine and worldwide experience in this regard.

Key words: *concession, risks, risk sharing, the participants of the concession, risk insurance, the types of risks, a partnership of public and private sector.*

Актуальність. Проблема розподілу ризиків між державою та іншими учасниками концесійних відносин є досить важкою, актуальною і малодослідженою. У світовій практиці досить багато прикладів, коли деякі проекти не були розпочаті або їх реалізація була зупинена через занадто високі ризики. Для сучасного партнерства держави та приватного сектору притаманний різноманітний багатоплановий

розподіл ризиків, оскільки не правильно оцінені можливі прибутки концесіонерів, коливання іноземної валюти, політичні явища в державі та інші фактори можуть призвести до суттєвого збільшення концесійних затрат, зменшення прибутку або взагалі до неможливості реалізації проекту. Українська держава ще не має позитивного досвіду реалізації концесійних проектів у галузі автодорожнього господарства, не дослідженні та не розроблені основні принципи розподілу концесійних ризиків між учасниками проекту та іншими суб'єктами, а саме ці питання мають бути вирішені на законодавчому рівні з можливістю договірною метою їх вирішення, що сприятиме стимулюванню партнерської діяльності.

Мета статті полягає у вивченні та аналізі світового досвіду з питань розподілу концесійних ризиків між суб'єктами в автодорожній галузі, нормативного забезпечення та практики в Україні з нього питання та розробці пропозицій щодо формування та закріплення основних принципів та підходів розподілу зазначених ризиків в нормах українського законодавства.

Аналіз останніх публікацій. Даному питанню присвячені роботи таких відомих вчених та практиків, як Варнавський В.Г., Субботін М.А., Конопляник А.А., Парсіанов В.А., Свістунів Н.І., Доценко-Белоус Н. та інші.

Концепція розподілу ризиків в партнерстві держави та приватного сектору полягає у тому, що кожний ризик закривав той учасник проекту, який краще спроможний це зробити, оскільки успішність проекту залежить в багатьох випадках від ступеня диверсифікації ризиків між усіма учасниками проекту. Залежно від того, який тип ризику та яке його джерело у різних державах та у міжнародних організаціях розроблені різні рекомендації щодо зниження ризиків у концесіях. Як свідчить досвід, приватний сектор краще здійснює управління комерційними ризиками, але не має нести розрахунки на зовнішні ризики, де він не має повного контролю.

Також ризики покладаються і на інших учасників концесійного проекту, а саме, фінансові інститути, підрядчики, страхові компанії та інші. Це свідчить про складність цих господарсько-правових відносин і необхідність розробки збалансованого підходу з боку держави щодо врегулювання питання розподілу концесійних ризиків.

Стаття 2 Закону України "Про концесії" [1] встановлює принцип концесійної діяльності розподіл ризиків між сторонами концесійного договору. Це може бути правовою підставою розробки критеріїв та

порядку розподілу концесійних ризиків в автодорожній галузі між урядом, концесіонером та іншими учасниками концесійних відносин.

Можна виділити 4 основні категорії ризиків у великих інфраструктурних проєктах : політичні та юридичні, технічні, комерційні, валютно-фінансові.

Політичні ризики прийнято покладати на державні інститути влади, які мають надавати приватному сектору певні гарантії, коли це необхідно. Політичні та юридичні ризики полягають у :

- Політичному форс-мажорі, воєнному чи надзвичайному стані;
- Законодавчих змінах;
- Змінах в економічних політичних спрямуваннях розвитку держави, неспроможності уряду виконати свої договірні зобов'язання.

Ці ризики стосуються дій держави, які тимчасово чи остаточно зупиняють концесію, приводять до накладання штрафних санкцій, зменшення доходів або обмеження можливостей збирати плату за користування дорогою. У законодавчих актах має бути зафіксовано положення, щодо компенсації інвесторам та концесіонеру за політичні ризики. В іншому випадку приватній сектор змушений брати їх на себе та страхувати їх, що тягне за собою істотне зростання вартості проєкту як для держави так і для концесіонера.

За оцінками фахівців, саме гарантії держави по підтримці концесійних проєктів та його готовність та спроможність забезпечити компенсацію за політичні ризики є ключовими питаннями для приватних інвесторів, особливо іноземних.

Світовим банком та іншими МФО розроблено різноманітні програми гарантій ризиків, які фінансовий ринок, уряд та концесіонер не можуть іноді повністю закрити. Ці програми не охоплюють комерційні ризики, а спрямовані на забезпечення виконання своїх зобов'язань з боку держави, що передбачені концесійною угодою. Такі програми гарантування були апробовані в концесійних проєктах в Індонезії, Колумбії, Польщі та інших державах [5].

В більшості країн держава розробляє спеціальні гарантії концесіонеру від таких ризиків, закріплюючи в концесійних угодах відповідні права концесіонера вимагати коректування умов договору таким чином, щоб повернути собі економічне положення, що існувало до нормативних змін, у випадку змін у законодавстві, що призводять до погіршення зовнішнього середовища проєкту.

Стаття 4 Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" [2] встановлює, що максимальний і

мінімальний розмір плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, порядок розрахунку і надання дотацій, компенсацій, а також порядок розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги визначає Кабінет Міністрів України. Це свідчить про можливість уряду України своєю постановою впливати на розмір прибутку концесіонера без обов'язкового погодження з ним, що не сприяє поліпшенню інвестиційного клімату в країні та потребує більш детальної регламентації цього повноваження Кабінету Міністрів України з урахуванням інтересів інвесторів, що могло б мати своє відображення в концесійному договорі. Також, як свідчить світовий досвід, можна знизити політичні ризики шляхом передбачення у концесійному договорі можливості продовження строку концесії за домовленістю сторін, при виникненні форс-мажорних обставин політичного характеру, що дозволило б концесіонеру отримати запланований прибуток не залежно від політичних перетворень в державі з певною компенсацією.

Технічні ризики пов'язують з передінвестиційною стадією та саме будівництвом. Традиційно ці ризики покладаються на концесіонера або підрядчика чи операційну компанію.

На попередній стадії підготовки концесійного проекту ризики між державою та потенційним концесіонером зазвичай розподілено досить чітко. Якщо відмови та недоліки в специфікаціях проекту виникають в урядових документах, то досить очевидно, що ризики з цим пов'язані несе держава. Якщо помилки та неточності є в пропозиціях претендента на концесію, то це – сфера його відповідальності.

Практика знає багато випадків, коли помилки допущені саме на передінвестиційній стадії стали причиною відстрочки чи повної відмови від реалізації цих проєктів. Приблизно кожний десятий концесійний проєкт в автодорожньому господарстві Аргентини, Мексики, Угорщини та інших держав закінчилися невдачею. Частіше за все відповідальність за більшість цих ризиків несе держава. Такого роду проблеми виникають тоді, коли уряд не розробляє детальної документації, не проводить технічних, економічних, соціологічних досліджень, не приймає дієвої участі в забезпеченні проєкту.

Так сталося, в 1989 році, коли тайландський уряд надало держано-приватній компанії 25 - річну концесію на будівництво нового сегменту платної дороги в Бангкоці, яка мала з'єднати аеропорт з іншою платною дорогою. Кошторисна вартість проєкту склала 407 млн. долл. Через невиконання державою зобов'язання щодо видалення естакад

на паралельній дорозі концесіонер поніс зменшення прибутку на 30% від запланованого ще на передінвестиційній стадії. Через це інвестор опинився у становищі близькому до банкрутства, що змусило тайландський уряд фактично націоналізувати компанію, забезпечивши грошову компенсацію приватним акціонерам в обмін на 40%-ву долю в компанії [5].

Під час будівельних робіт існує ризик подорожчання вартості будівельних робіт через довгий строк саме будівельного етапу в концесійних відносинах чи через реалізацію проекту, що супроводжується підвищеним ризиком (наприклад, під час прокладання дороги через горну місцевість). Ці ризики, як правило, покриваються за рахунок страхових компаній, але постає питання, за чий рахунок. Договір має чітко закріплювати, на кого покладається обов'язок страхування будівельних ризиків. Це має бути одним з обов'язкових умов договору концесії.

Також до ризиків на цій стадії відносять ризики нанесення шкоди навколишньому природному середовищу, які мають покладатися на концесіонера чи підрядчика, та ризик надання з затримкою землі під концесійний об'єкт, який має покладатися на державу, оскільки це її обов'язок. І тут виникає питання, чи має нести відповідальність держава Україна за несвоєчасне забезпечення землею концесіонера для виконання взятих ним зобов'язань по будівництву автомобільної дороги, якщо згідно ч. 3 ст. 2 Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" концесійний договір набуває чинності з моменту набуття права на користування земельними ділянками, наданими в установленому порядку для будівництва автомобільної дороги. Тобто строки договору починають спливати з моменту набуття права на земельну ділянку у концесіонера, а момент закінчення строку концесії може бути прив'язаний до моменту підписання, Закон чітко не регламентує це питання, що може викликати певні труднощі вже при виконанні концесійного договору.

Наприклад, в Бразилії в концесійні контракти включають спеціальні положення про забезпечення фінансової рівноваги, що дозволяє сторонам в багатьох випадках переглядати її строки при суттєвих змінах навколишнього середовища проекту та в інших випадках. Таку можливість можна було б зафіксувати нормативно в статті 2 Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг".

Комерційні ризики, як правило, покладаються на концесіонера. Але інколи вони можуть бути занадто великими і їх покриття розділяють між собою держава та концесіонер солідарно.

Головною проблемою автодорожніх класичних концесій полягає можлива незатребуваність платних доріг, що є одним з визначальних чинників їх економічної ефективності та комерційного ризику. Рух та рівень збору грошей за користування дорогою можуть бути не достатніми, щоб компенсувати концесіонеру затрати на будівництво, експлуатацію та обслуговування дороги. Для подолання або суттєвого зниження цих ризиків уряди обирають різні шляхи, серед них і різнобічний аналіз попиту на послуги, соціологічні опитування, побудови економіко-математичних моделей, та інші. В українському законодавстві передбачені і інші джерела доходу концесіонера, окрім збирання плати за користування автомобільною дорогою. А саме, стаття 4 Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" додатково передбачає наступні джерела доходу концесіонера: плата за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, що вноситься концесіодавцем; плата за експлуатацію об'єктів дорожнього сервісу, що вноситься користувачем; дотації та/або компенсації, що надаються концесіодавцем. Інші джерела доходу концесіонера визначаються концесіодавцем на підставі техніко-економічного обґрунтування та/або проектно-кошторисної документації і зазначаються в конкурсній документації та концесійному договорі [2]. Ці положення певною мірою знижують ризик комерційної непривабливості концесійних проектів, що свідчить про певні досягнення в реформуванні концесійного законодавства України.

Валютні та фінансові ризики виникають через невпевненість економічних агентів у можливостях економічного зростання, темпах інфляції, стабільності та інших показниках розвитку держави. Ці ризики, як правило, повністю покладаються на концесіонера. Для його зниження в концесійній угоді можуть передбачатися умови індексації доходів, що має бути передбачено типовим договором концесії [5].

В Перу, наприклад, цей ризик закривається в контрактах автодорожніх концесій за рахунок того, що тариф за проїзд виражається в розрахункових одиницях, у доларах. Кожні півроку він переглядається в урахуванням індексу споживчих цін та коливанням курсу національної валюти, що висвітлюється Національним офісом статистики.

Для зниження валютного ризику, тобто ризику зменшення прибутку концесіонеру через коливання курсу валют, в багатьох державах уряди надають концесіонерам певні гарантії конвертованості національної грошової одиниці на дії з іноземною валютою, оскільки деякі крупні проекти фінансуються іноземним капіталом, активи

зберігаються саме в іноземній валюті, а доходи концесіонер отримує в місцевій валюті. Наприклад, у КНР визначається певне порогове значення зміни курсу національної грошової одиниці до долару у розмірі 5%, але усі платежі всередині держави мають здійснюватися лише в юанях [4]. В інших країнах уряди надають концесіонеру право переводити свій річний прибуток за кордон в кінці кожного фінансового року, як правило, через рахунки в національному банку.

Фінансові ризики виникають, коли реальних грошових потоків недостатньо для погашення позик та процентів за ними, та зобов'язань перед акціонерами. В умовах світових фінансових криз, що відбувалися останні 20 років в світі, фінансові обмеження та нестача довгострокового боргового капіталу стримують розвиток системи концесій. Це означає, що доки не почнеться стабілізація розвитку держави, не почнеться зниження цього ризику, виживуть лише проекти з найвищою доходністю, а багато інших не зможуть самостійно існувати без підтримки з боку уряду.

Теоретично, фінансовий ризик легше долається приватним сектором, але саме у проектах платних доріг уряд іноді покладає на себе фінансові ризики або розділяє їх з міжнародними фінансовими організаціями, сприяючи цим перерозподілу ризиків. Інколи держава надає податкові та інші пільги концесіонеру, тим самим зменшуючи фінансові ризики на певних стадіях реалізації концесійних проектів. Наприклад, в КНР передбачено наступні стимули:

- Концесіонери звільняються від місцевих податків на прибуток (3%);
- З першого року отримання прибутків, концесіонери на 2 роки повністю звільняються від національного податку на прибуток;
- Протягом 3-5 років концесіонери отримують 50% звільнення від національного податку на прибуток;
- З шостого року концесіонер платить 30% ставки податку на прибуток [4].

Українське законодавство на сьогодні не передбачає такої прозорої системи пільгових гарантій та податкових стимулів для концесіонерів з цілому, та на підтримку концесійних проектів в автодорожній галузі зокрема.

Таким чином, можна виділити наступні ризики та суб'єктів, що їх несуть:

1. Держава:
 - зміни законодавства;
 - надання земельної ділянки;

- національні громадянські заворушення;
- перерозподіл потоків транспортних засобів (частково);
- конфіскація (частково);
- ліцензування (частково);
- оподаткування (частково);
- тарифікація (частково).

2. Концесіонер:

- підвищення вартості проекту;
- охорона навколишнього природного середовища;
- перерозподіл потоків транспортних засобів (частково);
- ліцензування (частково);
- оподаткування (частково).

3. Акціонери:

- невеликий прибуток (частково);
- оподаткування (частково);
- тарифікація (частково).

4. Кредитори:

- невеликий прибуток (частково);
- оподаткування (частково);

5. Страхові компанії:

- випадки форс - мажору;
- стихійні лиха;
- травми на виробництві;
- неплатежі;
- конфіскація (частково).

Українське законодавство закріплює принцип концесійної діяльності розподіл ризиків між її учасниками, але однозначно та прозоро не регламентує порядок їх розподілу, гарантії виконання державних зобов'язань щодо їх забезпечення. Для більш ефективного залучення інвесторів та широкого застосування концесійних механізмів у галузі автотранспортного господарства необхідно розробити програму розподілу концесійних ризиків, закріпити відповідні положення у Законі України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг", у Типовому концесійному договорі, у Податковому кодексі та інших нормативних актах.

Використана література:

1. Про концесії: Закон України від 16.07.1999 // ВВРУ. - 1999. - № 41. - Ст. 26.

2. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 14.12.1999 // ВВРУ. – 2000. – № 3. – Ст. 21.
3. Про Типовий концесійний договір: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 № 643 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 15. – Ст. 626.
4. Wang S. Q., Tiong L.K. Case study of government initiatives for PRC's BOT power plant project // IJPM. Guildford, 2000. Vol. 18, № 1, P 69-78.
5. Варнавский В.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы // ИМЭМО РАН. – М., 2002.

УДК 338.45

А.В. Брунько

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ АГРОКОМПЛЕКСІВ ПРОМИСЛОВИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

У статті виявлені, систематизовані та охарактеризовані економіко-правові передумови створення агрокомплексів промисловими підприємствами в Україні.

Ключові слова: *агропромисловий комплекс, агропромислова інтеграція, агрокомплекс (агроформування) промислового підприємства, конгломератна вертикальна інтеграція, диверсифікація.*

В статье выявлены, систематизированы и охарактеризованы экономико-правовые предпосылки создания агрокомплексов промышленными предприятиями в Украине.

Ключевые слова: *агропромышленный комплекс, агропромышленная интеграция, агрокомплекс (агроформирование) промышленного предприятия, конгломератная вертикальная интеграция, диверсификация.*

The article revealed, systemized and defined the economic and legal prerequisites for creation of agricultural complexes by industrial enterprises in Ukraine.

Key words: *agricultural complex, agricultural-industrial integration, agricultural complex (agricultural units) of industrial enterprise, conglomerate vertical integration, diversification.*

Сільське господарство є і залишиться актуальним та пріоритетним видом господарської діяльності. Аграрний сектор гарантує продовольчу безпеку держави, забезпечує населення країни життєво необхідними й незамінними благами для всього суспільства – продуктами харчування, створює експортний потенціал сировини та продовольства.

Ефективне функціонування аграрної галузі будь-якої країни залежить насамперед від розвиненості її інститутів, адаптації суб'єктів