

Потетюєва М.В.,
кандидат економічних наук, доцент,
начальник Управління офісом корпоративного секретаря,
АТ «Укрзалізниця»

Potetiuieva Maryna,
PhD in Economics, Associate Professor,
Head of the Office of Corporate Secretary,
JSC «Ukrainian Railways»

ОБҐРУНТУВАННЯ КАПІТАЛІЗАЦІЇ МАЙНОВИХ ОБ'ЄКТІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Потетюєва М.В. Обґрунтування капіталізації майнових об'єктів залізничного транспорту. У статті розглянуто та обґрунтовано капіталізацію майнових об'єктів залізничного транспорту, що набуває особливого значення в умовах структурних перетворень, які проводяться сьогодні на залізничному транспорті. Капіталізація майнових об'єктів є невід'ємною складовою частиною корпоративного управління майновим комплексом акціонерного товариства «Українська залізниця» в умовах формування механізму капіталізації активів як базової основи вартісної характеристики його майнового комплексу. Основними чинниками, які спонукали залізничну галузь до капіталізації майнових об'єктів, є трансформаційні перетворення в економіці України, недостатня прозорість фінансової діяльності галузі, низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень, порушення принципу простого відтворення основних фондів через недостатність амортизаційних відрахувань, що пов'язано із заниженою балансовою вартістю основних засобів, систематичний дефіцит інвестиційних ресурсів в оновлення основних фондів, кредиторська заборгованість та невисока рентабельність підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: капіталізація, майно, природна монополія, реформування, чинники капіталізації, залізничний транспорт.

Потетюєва М.В. Обоснование капитализации имущественных объектов железнодорожного транспорта. В статье рассмотрены и обоснованы вопросы капитализации имущественных объектов железнодорожного транспорта, которые приобретает особое значение в условиях структурных преобразований, проводимых сегодня на железнодорожном транспорте. Капитализация имущественных объектов является неотъемлемой частью корпоративного управления имущественным комплексом акционерного общества «Украинская железная дорога» в условиях формирования механизма капитализации активов как базовой основы стоимостной характеристики его имущественного комплекса. Основными факторами, которые побудили железнодорожную отрасль к капитализации имущественных объектов, являются трансформационные преобразования в экономике Украины, недостаточная прозрачность финансовой деятельности отрасли, низкий уровень конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, нарушение принципа простого воспроизводства основных фондов из-за недостаточности амортизационных отчислений, систематический дефицит инвестиционных ресурсов в обновление основных фондов, кредиторская задолженность и невысокая рентабельность предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: капитализация, имущество, естественная монополия, реформирование, факторы капитализации, железнодорожный транспорт.

Potetiuieva Maryna. Substantiation of capitalization of property objects of railway transport. The article considers and justifies the capitalization of property objects of railway transport, which is of particular importance in the context of structural reforms carried out today in railway transport. The development of Ukraine's economy has a bearing on the development and formation of rail transport, which is one of the basic infrastructural sectors of the economy and takes a leading place in ensuring transportation. According to the Decree of the President of Ukraine, in cases of reforming large infrastructure sectors, the property of which is in state ownership, corporatization is the process of transformation of state enterprises, closed joint-stock companies, more than 75 percent of the authorized capital of which is in state ownership, as well as production and research and production associations, the legal status of which has not previously been brought into compliance with the current legislation, into open joint-stock companies. According to Article 2 of the Law of Ukraine "On Peculiarities of Formation of a Joint-Stock Company of Public Railway Transport", the formation of a partnership is carried out by the decision of the Cabinet of Ministers of Ukraine in this regard, on 25 June 2014, the decision was taken by the Government on the establishment of a joint-stock company "Ukrainian Railways" on the basis of the State Railways Administration, enterprises, institutions, and organizations of general rail transport, which were reorganized by merger. As a whole,

49 legal entities (State Administration of Railway Transport, 37 enterprises, and 11 medical establishments) entered the Ukrainian Railways JSC. Capitalization of property objects is an integral part of corporate management of the property complex of the Ukrainian Railways JSC in the conditions of formation of the mechanism of capitalization of assets as the basis of the value characteristics of its property complex. The main factors driving the railway industry to the capitalization of property objects are transformations in the Ukrainian economy, insufficient transparency of financial activity of the industry, low level of competition in the railroad market, violation of the principle of simple reproduction of fixed assets over the lack of depreciation deductions due to low book value of fixed assets, systematic shortage of investment resources in the renewal of fixed assets, accounts payable and low profitability of rail transport enterprises.

Key words: capitalization, property, natural monopoly, reform, capitalization factors, railway transport.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Питанню капіталізації активів в економічній науці завжди приділялася достатня увага, оскільки підвищення рівня суспільного виробництва, нарощення темпів економічного зростання компаній та суспільний добробут визначаються наявними процесами капіталізації в країні. У зв'язку із цим капіталізація майнових об'єктів набуває особливого значення в умовах структурних перетворень, що проводяться сьогодні на залізничному транспорті, оскільки невід'ємною складовою частиною корпоративного управління майновим комплексом акціонерного товариства «Українська залізниця» є формування механізму капіталізації активів як базової основи вартісної характеристики його майнового комплексу.

Нові економічні умови роботи АТ «Укрзалізниця», перехід на корпоративні принципи управління вимагають адаптації до нових умов функціонування залізничної галузі з урахуванням сучасних підходів до капіталізації майнових об'єктів залізничного транспорту.

Огляд (аналіз) останніх досліджень і публікацій з цієї проблеми, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Питанням капіталізації займалися зарубіжні та вітчизняні вчені, такі як В. Андрійчук, С. Артемов, Е. Байбурина, А. Браверман, Н. Брюховецька, Д. Волошин, О. Гальцева, В. Геєць, М. Калиниченко, М. Козоріз, В. Корнєєв, А. Локтев, М. Матвієнко, А. Могилова, О. Побурко, І. Скворцов, А. Турила, Г. Хотинська, В. Янчевський та ін.

Однак сьогодні в сучасних умовах функціонування залізничного транспорту невирішеним залишається питання капіталізації майнових об'єктів як складової частини корпоративної системи управління майновим комплексом.

Формулювання завдання дослідження. Мета статті полягає в обґрунтуванні капіталізації майнових об'єктів акціонерного товариства «Українська залізниця» як складової частини корпоративної системи управління майновим комплексом залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Розвиток економіки України накладає свій відбиток на процес розвитку та реформування залізничного транспорту, який є однією з базових інфраструктурних галузей економіки та займає провідне місце в забезпеченні процесу перевезень. Проте сьогодні залізничний транспорт, зокрема його інфраструктурні об'єкти, дуже часто і безапеляційно визначають як об'єкти природних монополій.

Наявність природної монополії створює певний дисбаланс, який призводить до того, що, з одного боку, суспільство за наявності однієї компанії в галузі може вигравати від виробництва продукції з більш низькими витратами (пасажирські перевезення), з іншого боку, ця ж компанія, користуючись своїм монополюючим положенням, має право встановлювати більш високі ціни і вилучати частину надлишку споживачів (вантажні перевезення).

Стратегічне завдання державного регулювання природної монополії полягає у стимулюванні її до виробництва більшого обсягу продукції з меншими витратами за одночасної відмови від встановлення монополюючих цін. Регулювання природних монополій проводиться в різній формі, зокрема як шляхом встановлення цін на продукцію, так і продажу ліцензій на право діяльності в даній галузі за одночасної відмови держави від утручання в оперативне управління підприємством.

Певні послуги залізничної галузі прийнято відносити до сектору природних монополій, проте галузь сьогодні займається й іншими видами діяльності, працюючи на потенційно або реально конкурентних ринках товарів (послуг). Ці ринки дуже часто помилково вважають частиною природно монополюючого сегменту і, як наслідок, наявність природної монополії необґрунтовано інтерпретується занадто широко.

Також необхідно зазначити, що на залізничному транспорті як галузі економіки практично протягом усієї історії поєднувалися комерційні і соціальні функції. Це зовсім не винятковий випадок. У такому ж положенні знаходяться освіта, охорона здоров'я і багато інших галузей, де неминуче стикаються або перетинаються сфери діяльності держави зі сферами діяльності приватних або неурядових підприємств, які також можуть переслідувати як комерційні, так і соціальні інтереси [1, с. 275].

При цьому держава обтяжувала залізницю виконанням соціальних функцій, у тому числі перевезеннями на малодіяльних лініях, перевезення пільгових категорій населення тощо. Крім того, система управління державними залізницями виявилася недостатньо ефективною, щоб протистояти профспілкам і запобігти надмірному збільшенню зайнятості, заробітної плати та пенсійних зобов'язань. Зрештою, це призводило до фінансових проблем, єдиним ефективним виходом з яких виявилось лише реформування галузі.

У випадках реформування великих інфраструктурних галузей, майно яких знаходиться у державній власності, корпоратизація, відповідно до Указу Президента України, – процес перетворення державних

підприємств, закритих акціонерних товариств, понад 75% статутного фонду яких перебуває у державній власності, а також виробничих і науково-виробничих об'єднань, правовий статус яких раніше не був приведений у відповідність із чинним законодавством, у відкриті акціонерні товариства [2]. Світовий досвід економічного розвитку свідчить про те, що поширеною організаційно-правовою формою корпоративної організації під час реформування залізничної галузі є акціонерне товариство з єдиним акціонером – державою. У результаті корпоративізації держава позиціонується як власник. При цьому вона знімає із себе тяготи адміністрування, наймаючи для цього професійних менеджерів. Відповідно організація (корпорація) у статусі самостійної юридичної особи знаходить набагато більшу свободу щодо ухвалення економічних та управлінських рішень.

Політика розвитку конкуренції, що визначена транспортними директивами Європейського Союзу [3; 4], пропонує залізниці використати принцип переважно вертикального розділення або принцип переважно горизонтального розділення.

У зв'язку із цим урядом України було прийнято рішення про те, що залізнична галузь трансформується за принципом переважно вертикального розділення. Сьогодні важливим етапом у перетворенні залізничного транспорту у ринково орієнтовану конкурентоспроможну галузь є перехід на вертикально інтегровану форму управління, що потребує проведення ефективного комплексу робіт із реорганізації галузі та законодавчого забезпечення діяльності залізничного транспорту в ринкових умовах господарювання. Реорганізація вважається одним із найскладніших управлінських рішень. Сьогодні немає і не може бути єдиного підходу до реорганізації всіх підприємств, у тому числі підприємств державного сектору економіки. Керівництво кожного підприємства або орган, уповноважений управляти державним майном (державними корпоративними правами), має розробити свою стратегію реорганізації з урахуванням стану підприємства, його потенціалу та специфіки, позицій на внутрішньому та зовнішньому ринках, існуючої конкуренції та багатьох інших чинників. При цьому варто враховувати досвід розвинених країн Європейського Союзу стосовно здійснення процесів реорганізації шляхом злиття (приєднання), поділу тощо.

Процес реорганізації є достатньо тривалим, в Україні він здійснюється в умовах певного правового вакууму й має враховувати багато існуючих обмежень і ризиків.

Ключові принципи реформування залізничної галузі були визначені Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 (зі змінами та доповненнями) [5]. Цілі та завдання Програми ґрунтуються на рекомендаціях, викладених у директивах Європейського Парламенту і Ради про розвиток залізниць Співтовариства, зокрема у Директиві від 26.02.2001 № 2001/12/ЄС [6, с. 87-88]. Ця Програма покликана вирішити у процесі реформування такі основні проблеми:

1) відсутність юридично оформленого єдиного залізничного комплексу (кожна із шести залізниць

виконує всі 10 основних видів діяльності на своїй території із загальним балансом витрат);

2) здійснення «Укрзалізницею» як органом державного управління господарських функцій (керування рухом, розподіл доходів від перевезень, складання зведених звітів);

3) віднесення до монопольних усіх видів діяльності, що стримує розвиток конкуренції;

4) порушення принципу простого відтворення основних фондів та виробничих засобів через недостатність амортизаційних відрахувань, що є наслідком заниженої балансової вартості.

Таким чином, основні очікувані результати здійснення заходів, передбачених Програмою, складаються з прискорення розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, створення передумов для утворення нових суб'єктів господарювання різних форм власності, підвищення інвестиційної привабливості галузі, задоволення потреби національної економіки та населення у перевезеннях, підвищення рівня використання транзитного потенціалу держави тощо.

З урахуванням зазначеної Програми та Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [7] було розроблено та прийнято Верховною Радою Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який визначив правові, економічні й організаційні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100% акцій якого належить державі, управління розпорядження його майном і спрямований на забезпечення економічної безпеки та захисту інтересів держави [8].

Відповідно до статті 2 Закону, утворення товариства відбулося за рішенням Кабінету Міністрів України та не потребувало попереднього дозволу Антимонопольного комітету України. У зв'язку із цим 25.06.2014 було прийнято рішення уряду про утворення акціонерного товариства «Українська залізниця» [9] на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які були реорганізовані шляхом злиття. У цілому до складу АТ «Укрзалізниця» увійшло 49 юридичних осіб (Державна адміністрація залізничного транспорту, 37 підприємств та 11 медичних закладів). Також товариство було наділено корпоративними правами щодо управління сімома господарськими товариствами, які призначені для обслуговування єдиного виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування, забезпечують ремонт залізничного рухомого складу, виготовлення залізобетонних шпал, спецзалізобетону.

Таким чином, майно товариства, відповідно до статуту акціонерного товариства «Українська залізниця», формується за рахунок:

1) майна, внесеного засновником до статутного капіталу товариства;

2) доходів, отриманих у результаті провадження господарської діяльності;

3) коштів, що надходять від розміщення цінних паперів, майнових і немайнових прав, у тому числі від інтелектуальної власності, іншого майна;

4) доходів, отриманих від операцій із цінними паперами, у тому числі з облігаціями;

5) надходжень від провадження господарської діяльності юридичних осіб, засновником, співзасновником або учасником яких є товариство, а також господарських товариств, пакети акцій (частки у статутному капіталі) яких внесені до статутного капіталу товариства;

6) дивідендів за акціями (часток), які належать товариству, крім дивідендів, які підлягають сплаті до державного бюджету, в установленому законодавством порядку;

7) майнових прав, у тому числі права постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту, та майна, закріпленого за товариством на праві господарського відання;

8) кредитів та позик;

9) капітальних вкладень і дотацій із бюджетів;

10) іншого майна та майнових прав, набутих товариством на законних підставах;

11) інших надходжень, не заборонених законом.

Здійснюючи право власності, товариство володіє, користується та розпоряджається належним йому майном і вчиняє стосовно нього будь-які дії, що не суперечать законодавству, статуту АТ «Укрзалізниця» та меті діяльності товариства.

АТ «Укрзалізниця» не має права безоплатно передавати майно, внесене до його статутного капіталу, іншим юридичним особам чи громадянам, окрім передбачених законом випадків.

Розпорядження майном товариства, у тому числі шляхом списання, відчуження, передачі в користування, оренду, концесію відповідного майна, розпорядження майном, внесеним до статутного капіталу товариства, та майном, набутих товариством під час його господарської діяльності, здійснюється в порядку, встановленому законодавством, з урахуванням обмежень щодо розпорядження таким майном, визначених Законом та статутом.

Необхідно зазначити, що кошти, отримані від операцій із майном, спрямовуються виключно на провадження статутної діяльності товариства.

Також товариство використовує, утримує державне майно, закріплене за ним на праві господарського відання, та розпоряджається ним з урахуванням обмежень, установлених законодавством. Майно, що є державною власністю і закріплене за товариством на праві господарського відання, включається до його активів. Товариство не може вчиняти правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна.

Окрім того, списання майна, що закріплене за товариством на праві господарського відання, здійснюється товариством у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Водночас необхідно акцентувати увагу на тому, що АТ «Укрзалізниця» використовує, володіє та утримує земельні ділянки, надані йому на праві постійного користування, за їх цільовим призначенням відповідно до законодавства.

Процес капіталізації майна залізничного транспорту передбачав формування статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», який становив близько 230 млрд. грн та був поділений на прості іменні акції номінальною вартістю 1000 грн, які, відповідно до Закону, перебувають у державній власності [10].

Процес утворення АТ «Укрзалізниця» було завершено 21.10.2015, коли відбулася його реєстрація в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України.

Таким чином, відбувся процес утворення єдиної юридичної особи – АТ «Укрзалізниця», метою діяльності якої є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку. Крім того товариство увібрало в себе функції національного перевізника вантажів і пасажирів на ринку транспортних послуг шляхом формування вертикально інтегрованої компанії. Вертикальна інтеграція компанії в подальшому передбачає формування окремих видів бізнесу відповідно до основних видів діяльності, які сьогодні виконує АТ «Укрзалізниця».

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, капіталізація майнових об'єктів була основою процесу утворення акціонерного товариства «Українська залізниця» єдиним власником якого є держава в особі Кабінету Міністрів України. Держава володіє 100% акцій, які не можуть відчужуватися, передаватися в управління, заставу, використовуватися для формування статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання та вчинятися щодо них інші правочини, наслідком яких може бути їх відчуження з державної власності.

Окрім того, необхідно зазначити, що основними чинниками, які спонукали залізничну галузь до капіталізації її майнових об'єктів, є:

- трансформаційні перетворення в економіці України, що пов'язано з розвитком різних форм власності;
- існування перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;
- низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень, що унеможливило залучення інвестицій у галузь;
- поєднання «Укрзалізницею» функцій державного та господарського управління, що не узгоджувалося з чинним законодавством, зокрема Конституцією України не передбачено існування органу влади або суб'єкта господарювання, який би поєднував у собі дві зазначені вище функції [11];
- порушення принципу простого відтворення основних фондів через недостатність амортизаційних відрахувань, що пов'язано із заниженою балансовою вартістю основних засобів;
- систематичний дефіцит інвестиційних ресурсів в оновлення основних фондів підприємств залізничного транспорту;
- кредиторська заборгованість підприємств залізничного транспорту перевищувала дебіторську більше ніж у десять разів, що ставило питання про банкрутство «Укрзалізниці»;
- невисока рентабельність підприємств залізничного транспорту (на рівні 1-2%), тоді як на європейських залізницях вона сягає 20%.

Список використаних джерел:

1. Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту / М.В. Макаренко та ін. Київ : КУЕТТ, 2007. 428 с.
2. Про корпоратизацію підприємств : Указ Президента України від 13.12.1993 № 580/93. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/210/93> (дата звернення: 02.04.2019).
3. EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses. URL: http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf (дата звернення: 02.04.2019).
4. WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (дата звернення: 02.04.2019).
5. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF> (дата звернення: 12.05.2019).
6. Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України : монографія / Г.Д. Ейтутіс та ін. Ніжин : Аспект-Поліграф, 2016. 256 с.
7. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 № 651-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-%D1%80> (дата звернення: 12.05.2019).
8. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23.02.2015 № 4442-VI. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (дата звернення: 12.05.2019).
9. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>.
10. Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF> (дата звернення: 12.05.2019).
11. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 12.05.2019).