

ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОБЧИСЛЕННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ПЛАТЕЖІВ ЗА КОНЦЕСІЙНИМИ УГОДАМИ НА БУДІВНИЦТВО ТА ЕКСПЛУАТАЦІЮ НОВИХ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Бондар Н.М.

Національний транспортний університет

На основі критичного огляду існуючого в Україні нормативно-правового регулювання порядку розрахунку концесійних платежів по проєктах нового будівництва та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури сформульовані існуючі правові положення у сфері концесій, які не дають реальної можливості активно залучати приватні інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури. Запропонований авторський підхід, при якому річні концесійні платежі поставлені у пряму залежність від очікуваних від проєкту грошових потоків з урахуванням вартості обслуговування капіталу, залученого для реалізації проєкту. Такий підхід забезпечує зниження ризику учасників концесійної угоди, захист інтересів інвесторів та фінансову життєздатність проєкту.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, концесія, транспортна інфраструктура, грошові потоки, концесійні платежі.

Постановка проблеми. Незважаючи на формування в Україні правових засад розвитку транспортної інфраструктури (ТІ) на основі державно-приватного партнерства (ДПП), зокрема на засадах концесії, жодного успішного проєкту в нашій державі, на жаль, так і не було реалізовано. Основними причинами цього стали як нестабільність політичної ситуації, що мала місце протягом останніх років і не сприяла довірчим відносинам між бізнесом та органами влади, так й непередуманим регламентуванням порядку, зокрема бази нарахування концесійних платежів за об'єктами ТІ, будівництво яких здійснюється з нуля. Так, діючим в Україні законодавством передбачено нарахування концесійних платежів виходячи з ринкової вартості майбутнього об'єкта, визначеної експертним шляхом ще до етапу будівництва. У разі встановлення концесійного платежу на найвищому рівні (10% ринкової вартості об'єкта) до складу сукупних витрат інвестора будуть включені не тільки значні капітальні вкладення на спорудження та введення в експлуатацію об'єкта (за балансовою вартістю), а й сплата державі протягом кожних 10 років експлуатації концесійних платежів у розмірі повної ринкової вартості цього ж об'єкта, визначеної експертами на стадії укладення угоди. При цьому уряд не гарантує інвестору відшкодування вкладених йому інвестицій. Зрозуміло, такі правові регламентування не сприяють залученню приватних інвестицій до розвитку ТІ.

Обрання ж за базу нарахування концесійних платежів ринкової вартості об'єкта концесії, визначеної на підставі припущення про завершення його створення (будівництва) з урахуванням прогнозованого періоду такого створення (будівництва) значно підвищує ризики інвесторів та призводить до зниження інвестиційної привабливості великих транспортних інфраструктурних проєктів (ТІП) зокрема, оскільки: 1) інвестори вкладають кошти у створення нового об'єкта не маючи при цьому достатньо надійних прогнозних оцінок попиту, 2) самі ТІП характеризуються великими вкладеннями інвестицій та тривалим терміном окупності; 3) у діючому законодавстві не прописані чітко умови отримання земельної ділянки під створення об'єкта ТІ, зокрема, хто і в яких обсягах буде нести витрати щодо виплат відшкодувань власникам земельних ділянок, будівель за відчуження таких ділянок та відселення мешканців з відповідних територій. Такі компенсаційні виплати збільшують вартість новоствореного об'єкта інфраструктури, а отже й величину концесійних платежів. Враховуючи, що збудований об'єкт ТІ залишається у державній власності

і надалі може здаватись в оренду або концесію, вимога відшкодування таких витрат з концесіонера за період концесійної угоди на будівництво та експлуатацію об'єкта не відповідає принципам партнерства держави і приватного бізнесу. Це зумовлює актуальність пошуку нового механізму обчислення концесійних платежів для проєктів будівництва об'єкта «з нуля» та його подальшої експлуатації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання, пов'язані з концесійними платежами досліджуються багатьма науковцями, як вітчизняними, так й зарубіжними. Окремі вітчизняні фахівці (О. Кифак, В. Будник, Д. Колодяжний) звертають увагу на недосконалість вітчизняної нормативно-правової бази та пропонують свої варіанти вирішення проблеми [3,4]. Так, О. Кифак та Д. Колодяжний вважають за доцільне скористатись зарубіжним досвідом, в якому виокремлюють декілька варіантів стягнення концесійних платежів: фіксовані регулярні платежі за використання державного майна та території, наданих для реалізації проєкту концесії (аналогічно оренді землі вони можуть встановлюватись або у фіксованому розмірі, або у відсотковому відношенні до вартості майна); регулярні гнучкі платежі, розмір яких обчислюється виходячи з показників обсягу надання послуг збудованого об'єкта концесії. Знову таки виникає питання, як обґрунтувати фіксований розмір або відсоткову ставку, обсяг наданих послуг, що слід прийняти за базу обчислення концесійних платежів таким чином, аби проєкт залишився цікавим для приватних інвесторів.

Будник В. пропонує встановлювати «рівноважний» розмір концесійних платежів, за якого надходження до бюджету дорівнюватимуть величині чистої теперішньої вартості грошових потоків проєкту. Слід зазначити, що з практичної точки зору такий спосіб визначення величини концесійних платежів реалізувати досить складно, адже згідно Податкового кодексу України величина сплачених концесійних платежів включається до витрат концесіонера, а отже впливає й на прибуток, який разом із річною сумою амортизаційних відрахувань формує річний грошовий потік від проєкту. Крім практичної складності обчислення річних концесійних платежів за такою методикою, має місце й отримання державою надмірної вигоди: не вкладаючи жодних інвестицій у створення нового об'єкта вона отримує надходження, що дорівнюють справедливій вигоді інвесторів, що пішли на ризик. При цьому інвестори не звільняються від сплати податку на прибуток. Як бачимо, такий підхід також не забезпечує справедливості величини концесійних платежів.

Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Отже, питання обчислення концесійних платежів за договорами концесії, які передбачають будівництво та експлуатацію нових об'єктів ТІ залишається відкритим і потребує подальших досліджень.

Мета статті. Метою запропонованої статті є обґрунтування нового методичного підходу до обчислення концесійних платежів за проектами будівництва та експлуатації нових об'єктів ТІ.

Викладення основного матеріалу. З метою захисту інтересів приватних учасників концесійних проектів постає завдання обґрунтування граничного розміру концесійного платежу. З урахуванням вимог Податкового кодексу (стаття 153.7) концесійні платежі відносяться до витрат періоду і зменшують прибуток до оподаткування. Відповідно, річний грошовий потік від експлуатації об'єкта концесії з урахуванням витрат на обслуговування залучених позик та концесійних платежів у вартісних вимірниках визначається за формулою

$$CF_t = (D_{pt} - EB_t - AB_t - KP_t - PB_t) \cdot (1 - s_{pm}) + AB_t - PK_t \quad (1)$$

де CF_t – річний грошовий потік від проекту у прогнозованих цінах t -го року періоду концесії, у вартісних вимірниках; D_{pt} – дохід, одержаний від користувачів за право користування об'єктом транспортної інфраструктури, у вартісних вимірниках; EB_t – річні експлуатаційні витрати концесіонера у прогнозованих цінах t -го року життєвого циклу проекту, у вартісних вимірниках; AB_t – річна сума амортизаційних відрахувань по об'єкту транспортної інфраструктури, нарахована у t -році періоду концесії, у вартісних вимірниках; KP_t – річна сума концесійних платежів, що сплачується у t -році періоду концесійного договору, у вартісних вимірниках; PB_t – річна сума процентних виплат у t -році за залученими для фінансування кредитними ресурсами, у вартісних вимірниках. PK_t – річна сума позикового капіталу, що підлягає погашенню у t -році, у вартісних вимірниках; s_{pm} – ставка податку на прибуток, у вигляді десяткового дробу.

Успішна реалізація капіталомісткого ТІП на засадах концесії можлива тільки за умови забезпечення інтересів як держави, суспільства, так й приватних інвесторів. Отже, визначення «справедливого» розміру концесійного платежу слід здійснювати з урахуванням забезпечення ефективності учасників проекту. Тобто повинна виконуватись умова, за якої приведена вартість очікуваних грошових потоків вища за суму початкових інвестицій:

$$\sum_{t=1}^{T_k} CF_t \times \frac{1}{(1+R)^t} \geq I \quad (2)$$

де R – необхідна ставка доходності проекту, у вигляді десяткового дробу; I – сума інвестицій, здійснених під час будівельної стадії періоду концесії, у вартісних вимірниках; $t=1$ – перший рік експлуатаційної стадії періоду концесії; T_k – тривалість терміну концесії, у роках.

В основі визначення «справедливого» розміру концесійного платежу автором пропонується розглядати очікувані від реалізації проекту середньорічні грошові потоки та вартість користування залученим для його фінансування капіталом. Визначення «справедливого» розміру річного концесійного платежу, який забезпечить задоволення інтересів суспільства та інвесторів, передбачає виконання низки послідовних етапів:

1. *Обчислення потреби в інвестиціях за роками будівельної стадії періоду концесії для реалізації проекту.*

2. *Обчислення очікуваних річних грошових потоків без урахування концесійних платежів та*

витрат на обслуговування позикового капіталу. Позначимо очікувані у t -тому році експлуатаційної стадії річні грошові потоки без урахування концесійних платежів та витрат на обслуговування позикового капіталу як $CF1_t$. Вони обчислюватимуться за формулою

$$CF_t = (D_{pt} - EB_t - AB_t) \cdot (1 - s_{pm}) + AB_t \quad (3)$$

3. *Обчислення внутрішньої ставки доходності проекту, тобто дисконтної ставки, за якої чиста приведена вартість середньорічних грошових потоків без урахування концесійних платежів, витрат на сплату відсотків за користування позиковим капіталом дорівнюватиме приведеній вартості капіталу, інвестованого протягом будівельної стадії періоду концесії.*

Підставимо величини річних грошових потоків без урахування концесійних платежів та витрат на сплату відсотків за користування позиковим капіталом ($CF1$) у формулу (2) та запишемо її таким чином:

$$\sum_{t=1}^{T_e} CF1_t \times \frac{1}{(1+R1)^t} = I \quad (4)$$

де T_e – тривалість експлуатаційної стадії періоду концесії, у роках; $R1$ – дисконтна ставка, що відповідає внутрішній ставці доходності проекту за умови середньорічних грошових потоків у розмірі $CF1_t$ та суми початкових інвестицій у розмірі I . Величина $R1$ обчислюється за допомогою табличного інструментарію Ексел для заданих умов.

4. *Порівняння внутрішньої ставки доходності ($R1$) із вартістю позикових джерел, що можуть бути залучені до фінансування проекту ($r_{пк}$). У разі, якщо $R1 > r_{пк}$, обчислюється середньорічний розмір концесійного платежу, що може стягуватись з концесіонера.*

Якщо $R1 = r_{пк}$, очікуваних грошових потоків вистачатиме тільки на покриття експлуатаційних витрат та обслуговування позикового капіталу. Для виплати концесійних платежів очікуваних грошових потоків буде недостатньо.

Якщо ж $R1 < r_{пк}$ – очікувані від проекту грошові потоки не здатні забезпечити обслуговування залучених позикових джерел. Оскільки ТІП є досить капіталомісткими, їхня реалізація виключно за рахунок акціонерного капіталу є неможливою, оскільки через високі ризики акціонери вимагатимуть більшу прибутковість, яку проект забезпечити не здатний. Це означає, що такий ТІП не може бути реалізований на засадах концесії без інвестиційної участі держави та здійснення державою часткових компенсаційних виплат концесіонеру для збільшення очікуваних річних грошових потоків.

5. *Обчислення мінімального розрахункового розміру середньорічного грошового потоку ($CF2$), за якого буде забезпечене обслуговування позикового капіталу. Проводиться у випадку, якщо виконується умова $R1 > r_{пк}$.*

Оскільки період концесії є тривалим, очікувані протягом нього річні грошові потоки з урахуванням концесійних платежів можна розглядати як такі, що прагнуть до певного свого середнього значення, яке позначимо як $CF2$. Виходячи з припущення про сталість значаних середньорічних грошових потоків та тривалий термін їх надходження, послідовність таких грошових потоків може розглядатись як ануїтет. Обчислити розрахунковий розмір $CF2$ можна виходячи з умови внутрішньої ставки доходності, за яку прийнята вартість користування залученим капіталом, тобто $R2 = r_{пк}$:

$$\sum_{t=1}^{T_e} CF2 \times \frac{1}{(1+R2)^t} = I \quad (5)$$

де R_2 – внутрішня ставка доходності за умови надходження середньорічних грошових потоків у розмірі розрахункового CF_2 та суми інвестованого капіталу I , у вигляді відсоткової ставки; $\sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_2)^t}$ – сума значень коефіцієнта дисконтування за період експлуатаційної стадії проекту.

Шляхом перетворення (5) маємо:

$$CF_2 \times \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_2)^t} = I \text{ звідки } CF_2 = I / \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_2)^t} \quad (6)$$

6. *Обчислення розміру концесійного платежу, за якого може бути забезпечене обслуговування кредитних ресурсів.* З іншого боку розмір середньорічного грошового потоку з урахуванням концесійних платежів (CF_2), обчислюється виходячи із середньорічних значень доходу від надання послуг, експлуатаційних витрат, суми амортизаційних відрахувань та суми концесійних платежів:

$$CF_2 = (\overline{D_p} - \overline{EB} - \overline{AB} - \overline{KP}) \times (1 - s_{nn}) + \overline{AB} \quad (7)$$

Де $\overline{D_p}$ – середньорічний дохід від реалізації послуг, у грошових вимірниках; \overline{EB} – середньорічні експлуатаційні витрати, пов'язані з наданням послуг, у грошових вимірниках; \overline{AB} – середньорічна сума амортизаційних відрахувань, у грошових вимірниках; \overline{KP} – середньорічна сума концесійного платежу, у грошових вимірниках.

Прирівнявши праві частини рівнянь (7) та (6) маємо:

$$(\overline{D_p} - \overline{EB} - \overline{AB} - \overline{KP}) \times (1 - s) + \overline{AB} = I / \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_2)^t} \quad (8)$$

Звідки розмір концесійного платежу за умови, що залучені кредитні ресурси та нараховані по ним відсотки вже погашені, становить:

$$\overline{KP} = \overline{D_p} - \overline{EB} - \overline{AB} - \left[\left(I / \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_2)^t} \right) - \overline{AB} \right] / (1 - s). \quad (9)$$

7. *Обчислення можливого обсягу залучення кредитних ресурсів, що може бути залучений до фінансування проекту з урахуванням максимального рівня концесійних платежів.* За умовами проектного фінансування погашення виплата процентів та погашення основної суми боргу починається тільки після початку експлуатації об'єкта. При цьому проект вважається фінансово спроможним бути реалізованим, якщо щороку його річні грошові потоки дають змогу забезпечити обслуговування залучених джерел.

Якщо привести річні операційні грошові потоки та суму коштів, необхідних для виплати річних процентів та погашення основної суми боргу до їхньої поточної цінності, то розмір кредитних ресурсів у вартісних вимірниках, що може бути залучений для фінансування проекту обчислюється як:

$$D = CF_2 / \left(DSCR \cdot \left(\frac{1}{T_{kp}} + r_{kp} \right) \right) \quad (10)$$

де D – максимальна можлива сума залучення кредитних ресурсів з урахуванням потенційної кредитоспроможності проекту, у вартісних вимірниках; $DSCR$ – значення коефіцієнту обслуговування боргу протягом року; T_{kp} – тривалість періоду погашення кредиту, у роках; r_{kp} – річна ставка процентів за залученими кредитами, у вигляді десяткового дробу.

8. *Обчислення незабезпеченого кредитними ресурсами обсягу інвестицій.* Незабезпечений фінансовими ресурсами обсяг інвестицій для реалізації ТП після залучення кредитних ресурсів (НФР) у вартісних вимірниках обчислюється як:

$$НФР = \sum_{t=1}^{T_{бул}} I_{поч.t} - D \quad (11)$$

де $I_{поч.t}$ – потреба у початкових інвестиціях в ТП, у вартісних вимірниках; $T_{бул}$ – кількість років, протягом яких здійснюються початкові інвестиції у проект будівництва об'єкта ТП, у роках; t – рік здійснення початкових інвестицій.

9. *Обчислення потенційного обсягу акціонерного капіталу, що може бути залучений до фінансування ТП.* Розмір потенційної участі інвесторів в акціонерному капіталі спеціальної проектною компанією (СПК) обмежується спроможністю проекту генерувати достатні грошові потоки CF_3 , що забезпечують таким інвесторам очікувану норму доходності:

$$CF_3 \geq DV_t \quad (12)$$

де DV_t – річний розмір дивідендних виплат за прямими інвестиціями в акціонерний капітал СПК, у вартісних вимірниках.

Чистий річний грошовий потік, який приймається до уваги під час визначення потенційного обсягу акціонерного капіталу СПК у t -році періоду концесії, обчислюється з урахуванням погашення частини основної суми кредиту CF_3 за формулою:

$$CF_3 = (D_{рт} - EB_t - AB_t - KP_t - PV_t) \cdot (1 - s_{nn}) + AB_t - \left(\frac{D}{r_{сп}} \right)_t \quad (13)$$

де $\left(\frac{D}{r_{сп}} \right)_t$ – частина основної суми кредиту, що погашається у t -році експлуатаційної стадії періоду концесії, у вартісних вимірниках.

Розмір річних дивідендних виплат за прямими інвестиціями в акціонерний капітал СПК у вартісних вимірниках у t -му році повинен відповідати умові (12) та обчислюється як

$$DV_t = AK \cdot r_{AK} \quad (14)$$

де AK – величина акціонерного капіталу СПК, сформована з прямих інвестицій приватних інвесторів, у вартісних вимірниках; r_{AK} – норма прибутку приватних акціонерів СПК, у вигляді десяткового дробу.

Прийнявши за внутрішню ставку доходності мінімально прийнятну доходність для акціонерів, з формул (12), (13) та (14) маємо максимально можливий обсяг залучення приватних інвестицій у проект (AK):

$$\sum_{t=1}^{T_e} CF_3 / (1 + R_3)^t = AK \quad (15)$$

де T_e – тривалість концесійного договору, у роках; R_3 – річна дисконтна ставка, що приймається на рівні прийнятної норми прибутковості для акціонерів СПК, у вигляді десяткового дробу.

10. *Обчислення достатності сформованих джерел фінансування для реалізації транспортного інфраструктурного проекту та потреби в інвестиційній участі у ньому держави.* Проект може бути реалізованим без інвестиційної участі держави, якщо виконується умова:

$$D + AK \geq I. \quad (16)$$

Якщо ця умова не виконується, обсяг необхідної інвестиційної участі держави у фінансуванні транспортного інфраструктурного проекту (ДФ) обчислюється як:

$$ДФ = I - (D + AK) \quad (17)$$

Вартість залучення коштів державним учасником приймається на рівні мінімальної доходності довгострокових боргових державних цінних паперів.

11. *Уточнення розміру річних концесійних платежів з урахуванням обслуговування позикового капіталу.* Обчислюється середньорічний грошовий потік з урахуванням концесійного платежу (CF_4) за якого буде забезпечене фінансування проекту, виконуватиметься умова $D + AK = I$. З цією метою обчислюється середньозважена вартість користування капіталом, залученим для фінансування ТП (Weighted Average Cost of Capital, WACC):

$$WACC = W_d \times C_d \times (1 - s_{nn}) + W_e \times C_e \quad (18)$$

де W_d , W_e – частки позикових коштів і власного капіталу, що залучаються для фінансування проекту; C_d , C_e – вартість відповідних часток капіталу; s_{nn} – ставка податку на прибуток.

Приймемо середньозважену вартість фінансування за дисконтну ставку, за якою будемо приводити до теперішньої вартості очікувані грошові потоки з урахуванням витрат на обслуговування капіталу та концесійних платежів.

Аналогічно обчисленням, що стосувались середньорічних грошових потоків (CF2), обчислимо розмір середньорічного грошового потоку з урахуванням концесійного платежу, що очікується за умови внутрішньої ставки доходності (R4) та розміру необхідних інвестицій (I) з формули:

$$CF4 = I / \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_4)^t} \quad (19)$$

де $\sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_4)^t}$ – сума значень коефіцієнта дисконтування за період експлуатаційної стадії проекту.

З іншого боку, аналогічно до CF2, розмір середньорічного грошового потоку з урахуванням концесійних платежів CF4 обчислюється виходячи з середньорічних значень доходу від надання послуг, експлуатаційних витрат (без урахування амортизаційних відрахувань), суми амортизаційних відрахувань та суми концесійних платежів:

$$CF4 = (\overline{D_p} - \overline{E_B} - \overline{A_B} - \overline{K\Pi^*} - \overline{B\Pi K}) \times (1 - s_{\text{пп}}) + \overline{A_B} \quad (20)$$

Де $\overline{K\Pi^*}$ – відкоригована середньорічна сума концесійного платежу, у грошових вимірниках; $\overline{B\Pi K}$ – відсотки за користування позиковим капіталом.

Прирівнявши праві частини рівнянь (19) та (20) маємо:

$$(\overline{D_p} - \overline{E_B} - \overline{A_B} - \overline{K\Pi^*}) \times (1 - s) + \overline{A_B} = I / \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_4)^t} \quad (21)$$

Звідки

$$\overline{K\Pi^*} = \overline{D_p} - \overline{E_B} - \overline{A_B} - \left[\left(I / \sum_{t=1}^{T_e} \frac{1}{(1+R_4)^t} \right) - \overline{A_B} \right] / (1 - s). \quad (22)$$

Висновки і пропозиції. Отже, величина концесійного платежу на період обслуговування залучених кредитів повинна визначатись за формулою (22). У подальшому періоді експлуатації, після погашення кредитів та виплати відсотків за користування ними, розмір концесійного платежу може визначатись за формулою (9). Запропонований підхід до визначення рівня концесійних платежів дає змогу врахувати не тільки інтереси держави як суб'єкта концесійного договору, а й приватних учасників (інвесторів, кредиторів), що зменшує рівень невизначеності та ризику, сприяє формуванню більш довірчих відносин приватного бізнесу з державою.

Список літератури:

1. Бондар Н.М. Развитие транспортной инфраструктуры Украины на засадах державо-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
2. Будник В.А. Обоснование величины концессионных платежей по договорам концессии на строительство / В.А. Будник // Проблемы современной экономики. – 2013. – № 4(48). – С. 334-337.
3. Кифак А. Концессия: международный опыт и украинское законодательство / А. Кифак – [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3059>
4. Кифак А. Как улучшить концессионное законодательства / А. Кифак, Д. Колодяжный – Порты Украины. – 2013. – № 1. – С. 62-64.

Бондарь Н.Н.

Национальный транспортный университет

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА КОНЦЕССИОННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ПО КОНЦЕССИОННЫМ СОГЛАШЕНИЯМ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Аннотация

На основе критического обзора существующего в Украине нормативно-правового регулирования порядка расчета концессионных платежей по проектам нового строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры сформулированы существующие правовые положения в сфере концессий, которые не дают реальной возможности активно привлекать частные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры. Предложен авторский подход, при котором годовые концессионные платежи поставлены в прямую зависимость от ожидаемых от проекта денежных потоков с учетом стоимости обслуживания капитала, привлеченного для реализации проекта. Такой подход обеспечивает снижение риска участников концессионного соглашения, защиту интересов инвесторов и финансовую жизнеспособность проекта.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, концессия, транспортная инфраструктура, денежные потоки, концессионные платежи

Bondar N.M.

National Transport University

PERFECTION OF METHODOLOGY OF CALCULATION OF CONCESSION PAYMENTS ON CONCESSION AGREEING TO BUILDING AND EXPLOITATION OF NEW OBJECTS OF A TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Summary

On the basis of critical review of the existing in Ukraine normatively-legal adjusting of order of calculation of concession payments on the projects of new building and exploitation of objects of a transport infrastructure existent legal positions are set forth in the field of concessions that does not give to the real possibility actively to attract private investments in development of a transport infrastructure. Authorial approach, at that annual concession payments are put in direct dependence on the money streams expected from a project taking into account the cost of maintenance of the capital attracted for realization of project, offers. Such approach provides the decline of risk of participants of concession agreement, defence of interests of investors and financial viability of project.

Keywords: state-private partnership, concession, transport infrastructure, money streams, concession payments

УДК 336.71:658.016

РЕОРГАНІЗАЦІЯ ТА РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ БАНКІВ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ТА ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Волохата В.Є., Пащенко Ю.П.

Харківський інститут банківської справи

Університету банківської справи Національного банку України

У статті розглянуто теоретичні аспекти процесів реорганізації та реструктуризації, а також особливості їх протікання в умовах глобалізаційних та євроінтеграційних процесів. Розглянуто стан та проблеми реорганізації та реструктуризації банків в Україні. Наведені пропозиції та рекомендації, які сприятимуть реформуванню банківської системи для ефективного виходу її на європейські та глобальні ринки.

Ключові слова: банк, банківська система, реорганізація, реструктуризація, банківське регулювання, реформування.

Постановка проблеми. Сучасний розвиток світового господарства, зокрема банківської сфери, характеризується активізацією процесів глобалізації та євроінтеграції, учасником яких є і Україна. Останніми роками спостерігається значний інтерес іноземних інвесторів до банківського сектору України з огляду на високий потенціал його розвитку, що відкриває для вітчизняної економіки як нові можливості розвитку, так і певні загрози, які можна було спостерігати під час фінансової кризи.

Тому актуальним, особливо у світі останніх подій, є аналіз та оцінка процесів реорганізації та реструктуризації банків України в умовах глобалізаційних та євроінтеграційних процесів, а також виявлення можливих загроз, які можуть виникнути при збільшенні кількості банків, які потребують реорганізації та реструктуризації, їх наслідків та напрямів вирішення проблеми у зв'язку із сучасною ситуацією в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань реорганізації та реструктуризації приділялась значна увага вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як З.М. Васильченко, І.М. Вядрової, Д. Депаμφіліс, Н.Ю. Копилюка, В.І. Міщенко, О.В. Невмержицької, І.А. Осадчого, О.І. Скоробогач, В. Федосова, П.М. Чуб та інших видатних вчених.

Мета статті. Метою дослідження є узагальнення методичних положень реорганізації та реструктуризації банків та розробка практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності процесів реорганізації та реструктуризації банків в умовах глобалізаційних та євроінтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Реорганізація та реструктуризація банків передбачають фінансове оздоровлення та забезпечення стабільною функціонування банківської системи в цілому, підвищення рівня концентрації банківського капіталу на основі об'єднання банків, злиття та приєднання банків, а також удосконалення відповідних аспектів банківського регулювання та нагляду.

Розглянемо сутність реорганізації та реструктуризації банків та взаємозв'язок цих понять, а також різні підходи до їх трактування.

Реорганізація банку – це злиття, приєднання, поділ, виділення банку, перетворення його організаційно-правової форми, наслідком яких є передача, прийняття майна банку, коштів, прав і обов'язків правонаступниками.

Згідно зі статтею 26 Закону України «Про банки і банківську діяльність» реорганізація банку здійснюється добровільно за рішенням його власників або примусово за рішенням Національного банку України [3].

Головною метою реорганізації банку є пошук джерел розвитку на снові внутрішніх і зовнішніх факторів з метою запобігання процедурі банкрутства, збереження потенціалу і основних засобів банківської установи, відновлення ефективної діяльності.

Аналіз полеміки в наукових працях, присвячених визначенню сутності поняття «реорганізація банку», свідчить про різні підходи щодо визначення цього питання.

Так, О. В. Васюренко та О. М. Сидоренко визначають реорганізацію банку як добровільне чи виму-