

РОЗДІЛ 2. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ МАЙНОВОГО КОМПЛЕКСУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ СТРУКТУРНОЇ РЕФОРМИ

THE ECONOMIC ESSENCE OF THE PROPERTY COMPLEX OF JSC «UKRAINIAN RAILWAYS» IN THE CONTEXT OF STRUCTURAL REFORM

У статті розглянуто економічну сутність майнового комплексу з урахуванням структурної реформи залізничного транспорту. Визначено основні характеристиками майна як складового майнового комплексу компанії, а саме: економічні ресурси компанії у різних їх видах; майнові цінності компанії, що мають вартість; продуктивність майна; здатність генерувати дохід у процесі діяльності; постійний рух у процесі обігу; вкладений у бізнес капітал, що матеріалізується; фактор часу, який пов'язаний із вартісною характеристикою майна; фактор ризику, пов'язаний із господарським використанням, і фактор ліквідності майна. На основі аналізу зарубіжного досвіду виділено моделі формування майнових комплексів залізничного транспорту (модель розділення, інтеграційна модель, холдингова модель). Сформувано основні принципи, з урахуванням яких формування майнового комплексу АТ «Укрзалізниця» сприятиме неупередженому, комплексному підходу до процесу структурної реформи залізничної галузі, та наведено визначення даної категорії.

Ключові слова: майно, майновий комплекс, моделі формування, залізничний транспорт, принципи формування, «Укрзалізниця».

В статті рассмотрена экономическая сущность имущественного комплекса с учетом структурной реформы железнодорожного

транспорта. Определены основные характеристики имущества как составляющей имущественного комплекса компании, а именно: экономические ресурсы компании в разных их видах; имущественные ценности компании, имеющие стоимость; производительность имущества; способность генерировать доход в процессе деятельности; постоянное движение в процессе обращения; вложенный в бизнес капитал, который материализуется; фактор времени, который связан со стоимостной характеристикой имущества; фактор риска, связанный с хозяйственным использованием, и фактор ликвидности имущества. На основании анализа зарубежного опыта выделены модели формирования имущественных комплексов железнодорожного транспорта (модель разделения, интеграционная модель, холдинговая модель). Сформулированы основные принципы, с учетом которых формирование имущественного комплекса АО «Укрзалізниця» будет способствовать комплексному подходу к процессу структурной реформы железнодорожной отрасли, и дано определение категории имущественного комплекса АО «Укрзалізниця».

Ключевые слова: имущество, имущественный комплекс, модели формирования, железнодорожный транспорт, принципы формирования, «Укрзалізниця».

УДК 338.4.021.8:656.2]:[658.115:347.2.02](477)(045)

Потетюєва М.В.

к.е.н., доцент,
начальник Управління офісом
корпоративного секретаря
АТ «Укрзалізниця»

The article highlights the economic nature of the property complex, taking into account the structural reform of railway transport, and defines the characteristics of the property as a component of the company's property complex. Thus, the economic essence of the property complex of the company in generalized form may be as follows: the property of the company is – controlled economic resources, formed by its invested capital, characterized by deterministic value, productivity and ability to generate income, the constant turnover of which in the process of use is associated with factors of time, risk, and liquidity. Based on the analysis of foreign experience, models of the formation of property complexes of railway transport are highlighted. The separation model is reduced to the institutional separation of infrastructure operators and companies that carry out rail transportation. The integration model includes areas of independent activity (with the exception of infrastructure management and the provision of carrier services) in terms of management and has separate accounts and a separate balance sheet. The holding model (transformation into a holding) is the result of combining the first two models. In this case, legally independent stakeholders have freedom of action, and their strategies are determined by the organizational structure of the holding's management. The basic principles of the formation of the property complex of the company are formed and the definition of the category of property complex of JSC "Ukrainian Railways" is given as a set of controlled, interconnected, heterogeneous objects of railway transport property and property rights, formed on the basis of the capital investments in rights and property, combined for a purpose and used as a single entity taking into account the factors of time, risk, and liquidity, and also characterized by cost, productivity, and ability to generate income. Thus, the formation of the property complex of JSC "Ukrainian Railways" based on certain basic principles will contribute to an integrated approach to the process of structural reform of the railway industry.

Key words: property, property complex, formation models, railway transport, formation principles, Ukrainian railway.

Постановка проблеми. В умовах структурної реформи залізничного транспорту велика кількість чинників впливає на його ефективний розвиток. Водночас майновий комплекс відіграє одну з ключових ролей і актуальність його для залізничного транспорту є незаперечна, оскільки акціонерна компанія «Українська залізниця» сьогодні є найбільшою акціонерною компанією в Україні з найбільшим майновим комплексом, і саме в умовах реформування визначення економічної сутності майнового комплексу залізничного транспорту та осно-

вних принципів, на яких він повинен формуватися, за нових умов господарювання є визначальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження сутнісної характеристики майна підприємства як складової частини категорії майнового комплексу систематизовано в роботах К. Вікселя, Дж.М. Кейнса, Д.Б. Кларка, К. Маркса, Д. Милема, Ф. Модильяні, В. Парето, Д. Рікардо, А. Сміта, Дж.Р. Хікса, І. Шумпетера. Зокрема, у сучасних умовах теоретичні та практичні аспекти щодо категорії майнового комплексу розгляда-

ються в працях вітчизняних та зарубіжних учених. Серед зарубіжних авторів, які досліджують дану проблему, можна виділити роботи Ю. Бекхема, І.О. Бланка, С.Л. Брю, І.В. Белова, Л. Гапенські, Е.Дж. Долана, Д. Ліндсея, К.Р. Макконнелла, П. Самуельсона, Н.А. Сафронова, О.С. Стоянова, Дж.К. Ван Хорна, А.Д. Шеремета, І.В. Щитнікова та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є визначення економічної сутності майнового комплексу акціонерної компанії залізничного транспорту в умовах структурної реформи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Майновий комплекс є однією з найважливіших категорій фінансового менеджменту. У літературних джерелах відсутня єдина думка про зміст поняття «майновий комплекс».

Деякі автори вважають, що до складу майнового комплексу необхідно включати як майно, так і майнові права. Так, І.В. Белов визначає майновий комплекс як «сукупність юридично різнорідних об'єктів майна та майнових прав, об'єднаних певним цільовим призначенням і юридично відокремлених заради їх розгляду як єдиного ідеального об'єкта цивільних правовідносин» [1, с. 72].

І.В. Щитнікова розуміє під майновим комплексом «усі види майна, включаючи земельні ділянки, будівлі, споруди, обладнання, інвентар, сировину, продукцію, а також майнові зобов'язання, у тому числі фірмові найменування, товарні знаки, знаки обслуговування й інші виняткові права» [2, с. 8].

Однак, на думку В.А. Белова, до категорії майнових комплексів слід відносити не тільки майно підприємства, а й низку інших об'єктів: «загальне майно багатоквартирних будинків, концесійні комплекси, природні комплекси, об'єкти культурної спадщини, пайові інвестиційні фонди, складні речі (у тому числі комплектні вироби та комплекти товарів), майно, закріплене в господарському віданні або оперативному управлінні, майно, що перебуває у довірчому управлінні, майно реорганізованих юридичних осіб, а також майнові засоби, що знаходяться в режимі спільної власності» [1, с. 141].

Визначення складу майнового комплексу має велике значення як для теоретичного трактування економічної сутності майнових комплексів як об'єкта бухгалтерського обліку, так і з практичного боку, оскільки включення або невключення певних елементів до складу майнового комплексу впливає на відображення і достовірність оцінки даних об'єктів в обліку. Тому необхідно більш детально розглянути поняття майна. Виділяють три підходи до визначення майна:

– майно визначається як сукупність речей і матеріальних цінностей;

– під майном визнають сукупність речей або майнових прав на отримання речей;

– майном визнається сукупність речей, майнових прав та зобов'язань.

Отже, до складу майнового комплексу необхідно включати не тільки речі і матеріальні цінності, а й майнові права та зобов'язання.

Таким чином, під майновим комплексом розуміють сукупність взаємопов'язаних об'єктів нерухомого та рухомого майна та майнових прав, що використовуються за загальним призначенням як єдине ціле.

Відповідно до ст. 191 Цивільного кодексу України, підприємство є єдиним майновим комплексом, що використовується для здійснення підприємницької діяльності. До його складу як єдиного майнового комплексу входять усі види майна, призначені для його діяльності, включаючи земельні ділянки, будівлі, споруди, устаткування, інвентар, сировину, продукцію, права вимоги, борги, а також право на торговельну марку або інше позначення та інші права, якщо інше не встановлено договором або законом. Окрім того, зазначено, що підприємство як єдиний майновий комплекс є нерухомістю [3, с. 124].

Аналіз робіт вітчизняних та зарубіжних учених дає змогу виділити такі характеристики майна як складника майнового комплексу компанії:

1. Майно компанії є економічним ресурсом компанії в різних її видах, що використовуються в процесі здійснення господарської діяльності. Воно формується для конкретних цілей здійснення цієї діяльності відповідно до місії і стратегії економічного розвитку компанії й у формі сукупних майнових цінностей становить основу його економічного потенціалу. Майновий комплекс повинен відповідати функціональній спрямованості і обсягам господарської діяльності, оскільки лише в такому вигляді він представляє для компанії певну цінність як його економічні ресурси, призначені для використання в майбутньому періоді. Таким чином, необхідно зазначити, що предметна сутність майна як економічного ресурсу полягає у сфері економічних відносин, зокрема в економічній сфері діяльності компанії. Майно компанії як носій економічних характеристик є об'єктом економічного управління будь-якими мікроекономічними господарюючими системами.

2. Майнові цінності компанії, що мають вартість, є його майном. Концепція вартості майна базується в першу чергу на її цінності для компанії як економічного ресурсу, оскільки це дає можливість у практичному відношенні виміряти її. Таким чином, сутнісну характеристику майна необхідно доповнити категорією майнової цінності, яка має не просто вартість, а вартість, що вимірюється (у практиці управління активами такий вимір вартості здійснюється у грошовій оцінці). Даний рівень вартості майна визначається сумою витрат чинників виробництва на їх створення, періодом

використання, відповідністю цілям господарського використання, кон'юктурою ринку засобів і предметів праці. При цьому необхідно зазначити, що методи визначення рівня вартості майна та форми її подання носять найрізноманітніший характер.

3. Економічні ресурси, які використовуються та повністю контролюються компанією, належать до майна компанії. Під контролем необхідно розуміти право власності на економічні ресурси, що використовуються, або право володіння відповідними їхніми видами, передбаченими законодавством (наприклад, майнові цінності, залучені до використання на умовах фінансового лізингу). Економічні ресурси, що використовуються компанією, але не контрольовані нею, не є її майном. Це стосується трудових ресурсів, які використовуються, а також майнових цінностей, що орендуються (на умовах оперативного лізингу) або надані компанії в тимчасове користування на безоплатній основі. Отже, майно компанії є носієм прав власності (або в окремих випадках – прав повного володіння) за умови контрольованості економічних ресурсів. Це може бути майно всіх форм власності: індивідуальної, приватної, колективної, загальнодержавної. Проте об'єктом власності компанії є сукупність її майна незалежно від джерел фінансових коштів (власного або залученого капіталу), за рахунок яких вони сформовані.

4. Майно компанії характеризується певною продуктивністю, оскільки воно є економічним ресурсом, який використовується в господарській діяльності. Носієм даної сутнісної характеристики виступає сукупність операційних активів, а також сформовані компанією інші види, зокрема засоби праці. Необхідно зазначити, що продуктивність майна компанії може бути реалізована лише в комплексі з використанням інших економічних ресурсів, перш за все праці. Продуктивність майна компанії є вимірюваним фактором, так, у загальному вигляді вона може бути виміряна шляхом співвідношення обсягу виробництва (реалізації) продукції (товарів, послуг) і середньої вартості майна, що використовується у виробничому процесі в певний період часу.

5. Однією з найважливіших характеристик майна компанії як об'єкта економічного управління є його здатність генерувати дохід у процесі операційної або інвестиційної діяльності. Цей дохід майно генерує насамперед як економічний ресурс, що має продуктивність. Необхідно зазначити, що відносно майна, яке використовується в операційному процесі і в процесі реального інвестування, розглядається характеристика, властива комплексній його сукупності, тоді як щодо майна, що використовується в процесі фінансового інвестування, кожен із зазначених видів майна здатний самостійно генерувати дохід. Потенційна здатність майна генерувати дохід не реалізується автома-

тично, а забезпечується лише в умовах ефективного його використання, тому формування таких умов є одним із важливих завдань управління майном підприємства.

6. Майно компанії, що використовується в господарській діяльності, знаходиться у постійному обороті, який притаманний як усій сукупності майна, так і окремим його видам. У процесі обороту майно, що використовується компанією, видозмінюється: одні види майна в процесі обороту переходять в інші види (наприклад, запаси сировини – у запаси готової продукції; запаси готової продукції – у дебіторську заборгованість або грошові активи). Також процес обороту майна супроводжується вартісною його зміною. Зокрема, у процесі обороту вартість одних видів майна зростає за рахунок збільшення вартості праці та інших видів економічних ресурсів, що використовувалися, вартість інших видів майна, навпаки, знижується. Необхідно зазначити, що оборот майна підпорядкований певним циклам, а саме господарському, операційному, інвестиційному. Істотною відмінною характеристикою майна порівняно з багатьма іншими видами економічних ресурсів, що використовуються компанією, а саме трудовими, інформаційними та ін., є його властивість постійного руху в процесі обігу, що супроводжується постійною обов'язковою трансформацією його конкретних видів і вартості.

7. Вкладений у бізнес капітал матеріалізується у формі майна компанії, оскільки майнові цінності компанії формуються за рахунок інвестованого в них капіталу. Між категоріями капіталу і майном існує тісний зв'язок: майно може розглядатися як об'єкт інвестування капіталу, а капітал – як економічний ресурс, призначений для інвестування в майно компанії. Капітал як накопичена цінність втягується в економічний процес тільки шляхом інвестування в майно компанії. Зокрема, капітал, спрямований на формування майна компанії, може інвестуватися не тільки в грошовій (опосередкованій), а й у реальній (прямій) формі. В останньому випадку майно і капітал, будучи тотожними відносно конкретної натурально-речової форми, мають все-таки різну економічну природу: капітал являє собою продукт минулого накопичення цінностей, втягується в економічний процес, а майно – сформований економічний ресурс, призначений для здійснення майбутньої господарської діяльності. Водночас грошова форма інвестування капіталу опосередковує процес придбання конкретних видів активів компанії.

8. Фактор часу тісно пов'язаний із вартісною характеристикою майна, що використовується в господарській діяльності компанії та виражається в грошовій формі. Відповідно до концепції вартості грошей у часі одна і та ж сума грошей

в різні періоди часу має різну вартість, тому і вартість майна в даний час завжди вище, ніж у будь-якому майбутньому періоді, що повинно враховуватися в процесі їх використання. Фактор часу в умовах інфляційної економіки викликає постійні зміни номінальної вартості майна, які вимагають відповідної оцінки та обліку в процесі управління ними. Крім того, фактор часу формує систему можливих альтернативних управлінських рішень у відповідній сфері їх використання.

9. Із фактором ризику нерозривно пов'язане господарське використання майна компанії, оскільки він є одним із найважливіших характеристик усіх форм використання майна в господарській діяльності компанії. Як носій цього фактору майно виступає у нерозривному зв'язку з їх характеристикою як економічних ресурсів, що генерують дохід. Рівень ризику використання майна знаходиться у прямій залежності від рівня очікуваної їх прибутковості, формуючи єдину шкалу «прибутковість – ризик» під час здійснення різних господарських операцій. Необхідно зазначити, що дана шкала відображає середньоринкові кількісні параметри рівня ризику використання майна в різних формах і видах підприємницької діяльності, що відповідають конкретним параметрам рівня очікуваної прибутковості майна. Це пов'язано з тим, що менеджмент завжди повинен усвідомлено йти на ризик, розмір якого він визначає самостійно, використовуючи майно для отримання доходу в операційному або інвестиційному процесі. У зв'язку із цим фактор ризику є важливим об'єктивним складником використання майна і повинен обов'язково враховуватися в процесі управління ним.

10. Майно компанії тісно пов'язано з фактором ліквідності, оскільки ліквідність майна – це його здатність бути швидко конвертованим у грошову форму за своєю реальною ринковою вартістю. Зазначена характеристика майна забезпечує можливість швидко його реструктурувати у разі настання несприятливих економічних та інших умов його використання у сформованих видах. Різні види майна мають різний ступінь ліквідності залежно від універсальності свого функціонального призначення, швидкості обороту в операційному або інвестиційному процесі, рівня розвитку відповідних видів та сегментів ринку й інших умов. Необхідно зазначити, що ліквідність є важливою об'єктивною характеристикою всіх видів майна (крім грошових, які характеризуються «абсолютною ліквідністю»), що зумовлює вибір конкретних їхніх видів для здійснення господарської діяльності.

Проведений огляд найбільш істотних характеристик майна компанії показує, наскільки багатогранною з теоретичних і прикладних позицій є ця економічна категорія. При цьому всі розглянуті характеристики, що відображають особливості функціонування майна компанії з різних боків,

тісно взаємопов'язані і вимагають комплексного відображення під час визначення їхньої економічної суті. З урахуванням розглянутих основних характеристик економічна сутність майнового комплексу компанії в найбільш узагальненому вигляді може бути сформульована так: майно компанії – це використовувані та контрольовані ним економічні ресурси, сформовані за рахунок інвестованого в них капіталу, що характеризуються детермінованою вартістю, продуктивністю і здатністю генерувати дохід, постійний оборот яких у процесі використання пов'язаний із факторами часу, ризику і ліквідності.

Економічний аспект поняття «майновий комплекс» може виражатися і через таку категорію, як активи. У їх числі – необоротні та оборотні активи, а також пасиви (боргові зобов'язання).

В узагальненому вигляді майновий комплекс підприємства може мати такий склад:

- нерухоме майно: земельні ділянки, будівлі, споруди;
- багаторічні насадження; інженерна інфраструктура, незавершене будівництво, інші об'єкти нерухомого майна;

рухоме майно: машини ц устаткування, передавальні пристрої, обчислювальна техніка, вимірювальна техніка, транспортні засоби, інструмент, виробничий і господарський інвентар, робоча та продуктивна худоба, інші основні засоби, капітальні вкладення й аванси (включаючи вартість невстановленого обладнання), довгострокові (на термін більше року) фінансові вкладення (включаючи вклади підприємства в доходні активи: акції, паї, облігації, векселі та інші цінні папери інших підприємств), інші активи за статтею «Основні засоби та інші активи»;

- запаси і витрати: виробничі запаси (сировина, матеріали, паливо, малоцінні і швидкозношувані предмети, запасні частини та інше), незавершене виробництво, витрати майбутніх періодів, готова продукція, товари та інші запаси і витрати;

- грошові кошти та інші фінансові активи: грошові кошти в касі та на рахунках у банках, короткострокові фінансові вкладення підприємства в доходні активи інших підприємств, вартість відвантажених товарів, дебіторська заборгованість та інші аналогічні засоби, що відображаються в активах балансу;

- інші активи, невідображені в балансі: об'єкти, що знаходяться на консервації, об'єкти, що знаходяться в запасі й у резерві, об'єкти, що передані в оренду або довірче управління, кошти, вкладені підприємством, у тому числі й за кордоном;

- нематеріальні активи: права користування водою та іншими природними ресурсами, авторські права на використання в комерційних цілях продуктів творчої діяльності, пільги та інші майнові права, реєстровані об'єкти «промислової

власності» (винаходи, патенти, ліцензії, корисні моделі, промислові зразки, товарні знаки, знаки обслуговування та ін.), незареєстровані об'єкти «промислової власності» (ноу-хау, наукові звіти та монографії, конструкторська і технологічна документація, макети і дослідні зразки, інструкції та методики щодо експлуатації), інші нематеріальні активи (бізнес-плани, техніко-економічні обґрунтування, практичний досвід організації бізнесу, список клієнтів) й інша конфіденційна інформація. Нематеріальні активи в ринкових умовах мають реальну оцінку і становлять основу капіталізації підприємства.

На підставі викладеного можна зробити висновок про те, що майновий комплекс підприємства – це складна економічна категорія, за змістом являє собою сукупність майнових елементів, що володіють споживчими властивостями і мають ринкову вартість. Ця категорія, будучи носієм власності, виражає економічні відносини з приводу привласнення майна у формі нерухомого, рухомого, а також нематеріальних активів.

Частина 2 ст. 66 Господарського кодексу визначає, що джерелами формування майна підприємства є: грошові та матеріальні внески засновників; доходи, одержані від реалізації продукції, послуг, інших видів господарської діяльності; доходи від цінних паперів; кредити банків та інших кредиторів; капітальні вкладення і дотації з бюджетів; майно, придбане в інших суб'єктів господарювання, організацій та громадян у встановленому законодавством порядку; інші джерела, не заборонені законодавством України [4, с. 52]. Частина 1 ст. 140 Господарського кодексу серед джерел формування майна суб'єктів господарювання містить ще безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій і громадян.

Основою правового режиму майна суб'єктів господарювання, на якій базується їхня господарська діяльність, відповідно до ч. 1 ст. 133 Господарського кодексу України, є право власності, а також речові права осіб, які не є власниками, – право господарського відання і право оперативного управління.

Крім зазначених, господарська діяльність може здійснюватися також на основі інших речових прав (у розділі II книги третьої Цивільного кодексу України вони називаються речовими правами на чуже майно), до яких відносяться, зокрема, права володіння, права користування.

Право володіння чужим майном виникає на підставі договору із власником або особою, якій майно було передане власником, а також на інших підставах, установлених законом (ст. 398 Цивільного кодексу України).

Право користування чужим майном (сервітут) може бути встановлене щодо земельної ділянки, інших природних ресурсів (земельний сервітут) або

іншого нерухомого майна для задоволення потреб суб'єктів господарювання, які не можуть бути задоволені іншим способом (ч. 1 ст. 401 Цивільного кодексу України). Право користування чужою земельною ділянкою або іншим нерухомим майном полягає у можливості проходу, проїзду через чужу земельну ділянку, прокладання та експлуатації ліній електропередачі, зв'язку і трубопроводів, забезпечення водопостачання, меліорації тощо (ч. 1 ст. 404 Цивільного кодексу України).

В економіці України залізничний транспорт посідає важливе місце, забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і експортних/імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів

Залізнична мережа України – одна з найбільших у Європі: сягає близько 19 790 км (без урахування окупованих територій, мережа яких сьогодні не експлуатується). Наявність розгалуженої мережі залізничних колій, яка охоплює всі регіони України, дає змогу залучати для перевезень значну кількість вантажів та пасажирів.

У 2018 р. вантажні перевезення залізничним транспортом становили 186 344,1 млн т/км, що на 2,9% менше, ніж у 2017 р. Пасажирооборот збільшився на 2,2% і становив 28 614,91 млн пас.-км у 2018 р.

Нині АТ «Укрзалізниця» забезпечує 80% транспортної роботи у загальній структурі перевезень вантажів усіма видами транспорту (без урахування трубопровідного транспорту) і 32% пасажирських перевезень у загальній структурі транспортної роботи (без урахування міського електричного транспорту).

За обсягами вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Білорусі, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 13 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

Аналіз зарубіжного досвіду дає змогу виділити моделі формування майнових комплексів залізничного транспорту [5, с. 127–130]:

- модель розділення, суть якого зводиться до інституційного розділення операторів інфраструктури і підприємств, що здійснюють залізничні перевезення. Цю модель із відповідною національною адаптацією використано в скандинавських країнах, країнах Латинської Америки, Великій Британії, Іспанії, Португалії, Швеції, Франції, Голландії, США та Канаді [6, с. 247–266; 7, с. 53–89; 8, с. 15–21].

- інтеграційна модель. Сфери діяльності (крім управління інфраструктурою та надання пере-

візних послуг) незалежні одна від одної з позиції управління і мають окремі рахунки та окремий баланс. Сьогодні ця модель працює у Бельгії, Росії та Люксембурзі [9, с. 21–24; 10 ; 11 с. 148–152; 12, с. 73–92].

- холдингова модель (трансформація в холдинг) є результатом поєднання двох перших моделей. У цьому разі юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їхні стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингом. Цей шлях пройшла Німеччина, а згодом приєдналися Італія, Австрія, Греція, Польща та Словенія [13; 14, с. 9–11].

Реформування тісно пов'язане зі зміною організаційно-правової форми майнових комплексів залізниць, що в подальшому впливає на розвиток галузі. На практиці немає готової моделі, яку можна було б перейняти в якій-небудь країні, проте існує достатній досвід країн у цьому питанні, який потребує систематизації та осмислення для підвищення ефективності та максимального скорочення помилок.

Організація заходів щодо економічної сутності майнового комплексу АТ «Укрзалізниця» в умовах його реформування передбачає визначення основних принципів, на яких повинен формуватися майновий комплекс залізничної галузі за нових умов. Узагальнено їх можна звести до таких основних позицій: усе майно залізничних підприємств, організацій та установ на території України за винятком взаємно погоджених випадків є власністю держави; залізничний транспорт повинен усебічно сприяти ефективному розвитку економіки України і забезпеченню потреб населення в перевезеннях.

Таким чином, основними принципами формування майнового комплексу АТ «Укрзалізниця» є [15, с. 47–48]:

- принцип комплексності, який передбачає всебічне дослідження причинних взаємозалежностей, комплексну оцінку вхідних параметрів функціонально-структурної будови, їх зміну та розвиток у просторі й часі за кількісними та якісними ознаками і вихідні параметри цього процесу;

- принцип автономності означає, що майно строго розмежоване і відособлене від майна його співвласників, інших суб'єктів господарювання. Крім того, цей принцип передбачає організаційно-фінансову незалежність відповідних інститутів;

- принцип системності, основоположний принцип побудови, який передбачає, що кожне явище (процес, об'єкт) розглядається й оцінюється у взаємозв'язку з іншими процесами та об'єктами як єдине ціле, а не сукупність його окремих частин. Властивості системи можуть бути оцінені лише з позицій усієї системи, оскільки її складові елементи і процеси, що відбуваються в ній, взаємозв'язані з урахуванням внутрішніх і зовніш-

ніх чинників. Системний підхід дає змогу глибше вивчити об'єкт, отримати повніше уявлення про нього, виявити причинно-наслідкові зв'язки між окремими його частинами. Отже, даний принцип ґрунтується на поєднанні інституційних важелів як у сфері земельних відносин, так і майнових;

- принцип партнерства передбачає відхід від жорсткої ієрархічної співвідпорядкованості по вертикалі та декларує необхідність урахування різновекторних інтересів;

- принцип мобільності й адаптивності є здатністю системи чутливо реагувати на зміни зовнішнього середовища;

- принцип фінансової незалежності можна розглядати як можливість самостійного вирішення питань комплексного фінансового забезпечення економічного та соціального розвитку майнового комплексу. Концептуальні основи фінансової незалежності полягають в оптимальному врахуванні інтересів держави, залізничної галузі та населення. При цьому слід пам'ятати, що нічим не обмежена фінансова незалежність має такі ж негативні ознаки, як і надмірна централізація;

- принцип гнучкості означає, що майновий комплекс повинен оперативно адаптуватися до зміни організаційно-правових умов господарювання.

Висновки з проведеного дослідження. Ураховуючи вищевикладене, формування майнового комплексу АТ «Укрзалізниця» з урахуванням запропонованих принципів сприятиме неупередженому, комплексному підходу до процесу структурної реформи залізничної галузі. Таким чином, вивчивши економічну сутність категорій майна та майнового комплексу, можна стверджувати, що в умовах структурної реформи майновий комплекс АТ «Укрзалізниця» – це сукупність контрольованих, взаємопов'язаних, різнорідних об'єктів майна залізничного транспорту та майнових прав, що сформовані з урахуванням інвестованого в них капіталу, об'єднані цільовим призначенням і використовуються як єдине ціле з урахуванням факторів часу, ризику і ліквідності, а також характеризуються вартістю, продуктивністю і здатністю генерувати дохід. Аналіз робіт вітчизняних та зарубіжних учених дав змогу виділити десять характеристик майна як складника майнового комплексу компанії та моделі формування майнових комплексів залізничного транспорту. Крім того, визначено основні принципи формування майнового комплексу АТ «Укрзалізниця».

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Белов В.А. Имущественные комплексы: Очерк теории и опыт догматической конструкции по российскому гражданскому праву. Москва : ЮрИнфоР, 2004. 240 с.

2. Щитникова И.В. Экономическая оценка имущества предприятия : учебное пособие. Москва : Универсум Паблишинг, 2005. 271 с.
3. Цивільний кодекс України : офіційний текст прийнятий Верховною Радою України 16.01.2003. Київ : Ін Юре, 2003. 432 с.
4. Господарський кодекс України : офіційний текст прийнятий Верховною Радою України 16.01.2003. Київ : Ін Юре, 2003. 204 с.
5. Потетюєва М.В. Досвід іноземних залізниць у формуванні майнових моделей. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління»*. 2013. Вип. 25. С. 125–130.
6. Kain P. The reform of rail transport in Great Britain. *Journal of Transport Economics and Policy*. 1998. № 2. P. 247–266.
7. Nash C. The separation of operations from Infrastructure in the provision of railway services. *The British experience : The European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Paris : OECD, 1997. P. 53–89.*
8. Bradshaw B. The privatization of railways in Britain. *Japan Railway & Transport Review*. 1996. № 3. P. 15–21.
9. Железные дороги Бельгии после реорганизации. *Железные дороги мира*. 2005. № 11. С. 21–24.
10. О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте : Постановление правительства Российской Федерации от 18.05.2001 № 384. URL: <http://base.garant.ru/183354/> (дата звернення: 04.10.2014).
11. Лимар Н.М. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 37. С. 148–152.
12. Parry R. Vertical Integration, Competition and Efficiency. *The Case of the Rail Industry. Kobe University Economic Review*. 1997. № 43. P. 73–92
13. Нова «епоха реформації» в Європі. *Реформа залізничних доріг*. URL: <http://www.reformarzd.ru/archive/art27.html> (дата звернення: 22.04.2013).
14. Жук Е. Опыт реформирования железнодорожного транспорта в Польше (АО «ПКП Польские железнодорожные линии», г. Варшава). *Вестник всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта*. 2006. № 2. 48 с.
15. Потетюєва М.В. Основні принципи формування майнового комплексу АТ «Укрзалізниця». *Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті : матеріали VIII міжнарод. науч.-практ. конф., м. Судак, 08–11 жовтня 2013 р. Судак, 2013. С. 47–48.*