

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВА МОДЕЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

В.М. Сукманюк

асистент кафедри менеджменту,
Національний транспортний університет, Київ, Україна,
ORCID ID: 0000-0003-4202-8960

Анотація

Вступ. В умовах обмеженого фінансування, породженого складною економічною ситуацією в країні, зростає актуальність і важливість застосування будь-яких форм партнерства держави і приватних підприємств у галузях, які відносяться до державної монополії та виконують значне соціальне навантаження. **Мета.** Метою статті є уточнення сутності поняття «державно-приватне партнерство» з урахуванням його визначальних характеристик та розроблення підходу до формування економіко-правової моделі державно-приватного партнерства, що забезпечує прискорений та ефективний розвиток залізничної інфраструктури в умовах складної загальноекономічної ситуації в країні та обмеженого фінансування стратегічно важливих галузей. **Результати.** До трактувань дефініції «державно-приватне партнерство» внесено принципи доповнення, що характеризують відмінності такого партнерства від інших випадків взаємодії держави з інвесторами та приватними підприємствами. Обґрунтовано доцільність застосування державно-приватного партнерства як єдиного шляху забезпечення прискореного розвитку стратегічних галузей та отримання позитивного ефекту від реалізації суспільно значущих проєктів. Здійснено варіантний аналіз і запропоновано економіко-правову модель розвитку залізничної галузі у формі державно-приватного партнерства шляхом ведення державним підприємством та інвестором спільної діяльності без створення юридичної особи. Підкреслено соціальну спрямованість проєкту з розвитку залізничної інфраструктури та досягнення балансу розподілення вигод і ризиків між його учасниками. **Висновки.** Запропонований варіант партнерства державного підприємства і приватного бізнесу, в основі якого лежить спільна діяльність без створення юридичної особи, дасть змогу залучити значні кошти вітчизняного інвестора для суттєвого збільшення провізної спроможності залізниці на перевантаженій ділянці, що матиме соціальний та низку інших позатранспортних ефектів, а також сприятиме отриманню очікуваних вигод кожним учасником спільного проєкту.

Ключові слова: залізнична галузь, державно-приватне партнерство, економіко-правова модель взаємодії державі і приватного бізнесу, юридична особа, спільна діяльність.

ECONOMIC-LEGAL MODEL OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
IN THE RAILWAY INDUSTRY OF UKRAINE

V.M. Sukmaniuk

Assistant at the Department of Management,
National Transport University, Kyiv, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0003-4202-8960

Summary

Introduction. In the context of limited funding generated by the difficult economic situation in the country, the relevance and importance of using any form of partnership between the state and private enterprises in industries that belong to the state monopoly and carry out a significant social burden is increasing. **Purpose.** The aim of the article is to clarify the essence of the concept of «public-private partnership» taking into account its defining characteristics and to develop an approach to the formation of economic and legal model of public-private partnership, which provides accelerated and efficient development of railway infrastructure important industries. **Results.** The interpretation of the definition of «public-private partnership» includes fundamental additions that characterize the differences of such a partnership from other cases of interaction between the state and investors and private entrepreneurs. The expediency of using public-private partnership as the only way to ensure the accelerated development of strategic industries and obtain a positive effect from the implementation of socially significant projects is substantiated. A variant analysis was carried out and an economic and legal model of development of the railway industry in the form of public-private partnership was proposed – by a joint venture between a state-owned enterprise and an investor without creating a legal entity. The social orientation of the project on the development of railway infrastructure and achieving a balance of benefits and risks between its participants is emphasized. **Conclusions.** The proposed option of partnership between a state-owned enterprise and a private business, which is based on joint activities without creating a legal entity, will attract significant funds from domestic investors to significantly increase the carrying capacity of the railway on congested sections, which will have social and other non-transport effects. expected benefits by each participant of the joint project.

Key words: railway industry, public-private partnership, economic and legal model of interaction between the state and private business, legal entity, joint activity.

Вступ. Практика багатьох країн свідчить, що інститут державно-приватного партнерства може забезпечити вирішення низки важливих завдань розвитку соціально значущих об'єктів інфраструктури, окремих регіонів країни, стратегічно важливих галузей, зокрема транспортної.

У низці наукових праць із цієї проблематики відзначається, що доцільність державно-приватного партнерства для держави зумовлюється двома головними обставинами: по-перше, більшість транспортних проєктів мають велике соціально-економічне навантаження, що не викликає особливої зацікавленості у потенційних інвесторів; по-друге, через високу капіталомісткість транспортної інфраструктури фінансування першого етапу проєктів потребує досить великих коштів.

Сучасний стан залізничної транспортної інфраструктури вимагає докорінної модернізації, реконструкції та оновлення. Вирішення цього завдання у середньостроковій перспективі неможливе без широкого залучення приватного капіталу, причому насамперед вітчизняного. Однак нині така практика відсутня, механізм не відпрацьований і законодавчо не визначений. Крім того, незважаючи на достатню кількість юридично-правової літератури, науково-методичними аспектами її застосування для вирішення практичних проблем, аналогічних розглянутій у цій статті, вітчизняні вчені досі не займалися.

Постановка проблеми. Питання застосування різноманітних форм партнерства держави і приватного бізнесу у різних галузях пострадянських та інших країн тривалий період не втрачають своєї актуальності. Нині вже є чимало світових прикладів успішних державно-приватних проєктів, які дозволяють вирішувати складні галузеві, регіональні і державні проблеми.

Вітчизняні державні діячі різних керівних рівнів все ширше вживають поняття «державно-приватне партнерство» у різних контекстах, незважаючи на відсутність законодавчого визначення цієї категорії; досі не уточнені його цілі і завдання, сфера застосування, можливі обмеження тощо. Така ситуація призводить до вживання зазначеного поняття за будь-яких контактів державної влади і приватного бізнесу, які не мають нічого спільного з реальним державно-приватним партнерством у реалізації інвестиційних проєктів. Між тим саме таке партнерство є чи не єдиним способом ефективного та пришвидшеного розвитку низки галузей економіки країни, насамперед – стратегічних, які раніше належали виключно до державної монополії. До таких галузей належить залізничний транспорт України, який, крім основної діяльності відповідно до призначення, несе велике соціальне навантаження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що сьогодні і серед учених не існує єдиного розуміння сутності державно-приватного партнерства, тому немає загальноприйнятого визначення цього поняття. Більшість трактувань досить детально враховують очікування державних органів і структур від такого партнерства («реалізація соціально значущих проєктів», «розвиток інноваційного потенціалу регіону», «взаємовигідна співпраця» тощо), однак інтереси приватного бізнесу у цих визначеннях відображені слабо або взагалі не відображені. На практиці, навпаки, не враховуються інтереси державної сторони і суспільства. Хоча державно-приватне партнерство і повинне мати соціальну спрямованість, в Україні цей термін поки що має суто економічний зміст, інколи – політичний.

Незважаючи на різне бачення сутності державно-приватного партнерства як у вітчизняній, так і в зарубіжній теорії та практиці, можна виділити кілька схожих рис у розумінні такого партнерства, що їх виділяють експерти [1, с. 1; 2, с. 130–131; ін.], а саме: метою створення партнерства є реалізація найбільш суспільно значущих проєктів; модель взаємодії державного і приватного бізнесу передбачає об'єднання їхніх зусиль і ресурсів (у тому числі сильних сторін і конкурентних переваг); має місце розподілення ризиків між учасниками партнерства; партнерство передбачає довгострокову основу; предметом партнерства виступає розвиток, використання та управління державною або муніципальною власністю.

За такого партнерства важливо забезпечити роль держави не тільки як основного регулятора взаємодії з бізнесом, але і як представника та захисника інтересів і потреб суспільства. Саме для ефективного розвитку механізму державно-приватного партнерства необхідно, щоб зусилля всіх учасників партнерства були спрямовані не лише на вирішення питань, пов'язаних з економічною сферою відносин, а й на вирішення соціальних проблем – таких як підвищення добробуту всіх або найменш захищених верств населення країни, обмеження шкідливого впливу інвестиційних проектів на людину та навколишнє середовище тощо. Державно-приватне партнерство як взаємодія усіх суб'єктів, задіяних у реалізації суспільних, життєво важливих інфраструктурних проектів, передбачає наявність єдиних або принаймні узгоджених цілей, за якими, безумовно, стоять приватні інтереси і вигоди кожної зі сторін.

Нині вітчизняний приватний бізнес несе роль повністю залежного від держави пасивного учасника співпраці, тоді як міцне і довготривале партнерство можливе лише за умови дотримання рівнозначної взаємної вигоди.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є уточнення сутності поняття «державно-приватне партнерство» та розроблення підходу до формування економіко-правової моделі розвитку залізничної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства.

Виклад основного матеріалу. Проаналізувавши різноманітні думки щодо сутності поняття «державно-приватне партнерство», вважаємо, що найбільш вдалим і таким, що враховує основні аспекти цієї категорії, є визначення дослідника В.В. Максимова: «государственно-частное партнерство – это юридически оформленная система взаимоотношений сторон-партнеров, направленная на совместную реализацию инвестиционных проектов, основанная на справедливом распределении необходимых организационных, финансовых, производственных и прочих рисков и обеспечивающая сторонам приемлемый результат» [3, с. 22]. Однак навіть у цьому досить вдалому визначенні не підкреслено обов'язкову соціальну спрямованість державно-приватного партнерства. Свій погляд на зміст категорії автор пояснює тим, що він намагався максимально врахувати сучасну специфіку наявних в економіці країни умов розвитку ринкових відносин. Проте ігнорування соціальної ролі державно-приватного партнерства, на нашу думку, здебільшого і призводить до застосування цієї категорії до будь-яких контактів держави і бізнесу.

Сучасна світова практика переконливо показує, що найважливішою особливістю державно-приватного партнерства і всіх його моделей є проблема розподілення ризиків між сторонами – учасниками такого партнерства.

Прийнята практика Всесвітнього банку залежно від принципів розділення ризиків між державою і приватним сектором поділяє моделі державно-приватного партнерства на чотири категорії [4]:

- контракт на управління та оренду;
- концесії;
- проекти «з чистого аркуша»;
- передача активів.

Основні моделі державно-приватного партнерства, використовувані під час реалізації інфраструктурних проектів у країнах Європейського союзу, дещо

відрізняються від наведеної вище класифікації – головним чином ступенем залучення і передачі ризиків проекту від держави приватному сектору [5, с. 4]. Вони поділяються на п'ять категорій:

- сервісний контракт;
- контракт на управління та експлуатацію;
- орендний договір;
- будівництво, експлуатація і передача;
- проектування, будівництво, фінансування та експлуатація.

Зрозуміло, що не всі реалізовані проекти державно-приватного партнерства виявились успішними. Внаслідок невідповідності існуючого інституційного середовища, недоліків, допущених під час розроблення проектів (технічні помилки, неправильна оцінка попиту на майбутнє, недооцінка ризиків тощо), перевищення реальної вартості проекту над його розрахунковою вартістю, допущене під час реалізації, та через інші причини низка проектів були призупинені і визнані такими, що понесли невдачу. Загалом питома вага невдалих проектів державно-приватного партнерства в їхній загальній кількості становить близько 6%, а сума пов'язаних з ними інвестицій – 8% загальної суми інвестованого в реалізацію проектів капіталу [6].

На вибір конкретної моделі державно-приватного партнерства найбільше впливає правильна оцінка можливостей і потенціалу кожної зі сторін – учасниць партнерства, від неї залежить і вірогідність успішної реалізації проекту.

Під час розроблення економіко-правової моделі державно-приватного партнерства шляхом спільних капіталовкладень у розвиток залізничного транспорту (в даному випадку – його інфраструктурних об'єктів) нами проведено детальний аналіз чинного законодавства України з урахуванням практики його застосування у питаннях взаємодії держави з приватним сектором, використано досвід практичної роботи і побажання керівництва ТОВ «Трансінвестсервіс», яке виступає інвестором у цьому проекті. Висновок ґрунтується на визнаних у вітчизняній і зарубіжній правовій науці положеннях та підходах, підтверджених правовою позицією судової практики.

За результатами проведеного дослідження питання щодо розроблення правових засад інвестування коштів і подальшої експлуатації побудованих об'єктів залізничної інфраструктури в районі Малого Аджаликського лиману за участю інвестора (ТОВ «Трансінвестсервіс») та регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» нами розроблено і пропонується варіант здійснення правочинів у цій сфері на основі договору про спільну діяльність.

Зокрема, відповідно до ст. 188 Цивільного кодексу [7], побудовану за рахунок інвестора другу залізничну колію, яка в комплексі з існуючою залізничною колією утворюють єдине ціле, що дає змогу використовувати їх за призначенням з отриманням синергійного ефекту, проект можна трактувати як складну річ.

За теорією цивільного права, спільна діяльність у широкому розумінні може відбуватись у двох формах із виникненням при цьому двох видів зобов'язань. По-перше, учасники можуть вибрати організаційно-правову форму здійснення спільної діяльності без створення юридичної особи. У цьому разі відносини, що виникають між учасниками, оформляються договором про спільну діяльність.

По-друге, спільна діяльність учасників може бути спрямована на співробітництво в межах самостійного суб'єкта права – юридичної особи. У такому разі між учасниками укладається засновницький договір, який не тільки регулює їхню спільну діяльність, а й визначає правовий статус створеної ними з цією метою юридичної особи.

Зазначена позиція знайшла також своє закріплення у Цивільному кодексі України (далі – ЦК України). Так, ч. 2 ст. 1130 ЦК України [7] вказує на існування двох різновидів договору про спільну діяльність:

- договір простого товариства (на основі об'єднання вкладів учасників);
- договір про спільну діяльність, що не передбачає об'єднання вкладів учасників.

Виходячи з інтересів і мети ТОВ «Трансінвестсервіс» та регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», може йтися лише про можливість укладення між ними договору про спільну діяльність без створення юридичної особи. Тому розглянемо особливості договору про спільну діяльність без створення юридичної особи, а також юридичні наслідки укладення такого договору.

Відповідно до п. 3 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 12 «Фінансові інвестиції» [8], затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 26 квітня 2000 р. № 91, спільною діяльністю вважається господарська діяльність зі створенням або без створення юридичної особи, яка є об'єктом спільного контролю двох чи більше сторін відповідно до письмової угоди між ними.

Загальні положення щодо права суб'єктів господарювання на ведення спільної господарської діяльності на умовах, визначених договором про спільну діяльність, містяться у ст. 176 Господарського кодексу України (далі – ГК України) [9]. У ЦК України цьому виду договорів присвячено главу 77 [7].

Порядок оподаткування спільної діяльності без створення юридичної особи та суміжні з цим процедури визначаються Законом України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 28 грудня 1994 р. № 334/94-ВР [10] та прийнятими на його виконання нормативно-правовими актами (зокрема, Порядком ведення податкового обліку та складання податкової звітності результатів спільної діяльності на території України без створення юридичної особи [11], затвердженим наказом Державної податкової адміністрації України від 11 липня 1997 р. № 234). Судову практику в справах, пов'язаних з веденням спільної діяльності, узагальнено в роз'ясненні Президії Вищого арбітражного суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з укладанням та виконанням договорів про спільну сумісну діяльність» [12].

Загальні положення щодо договору про спільну діяльність та його різновидів.

Згідно зі ст. 1130 ЦК України [7], за договором про спільну діяльність сторони (учасники) зобов'язуються спільно діяти без створення юридичної особи для досягнення певної мети, що не суперечить законові. За схожим визначенням підпункту 7.7.1 п. 7 ст. 7 Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» [10], спільна діяльність без створення юридичної особи провадиться на підставі договору про спільну діяльність, що передбачає об'єднання коштів або майна учасників для досягнення спільної господарської мети. На відміну від пояснення ЦК України, це визначення передбачає обов'язковою ознакою відповідного

договору об'єднання коштів або майна учасників, а також характер його мети – господарська. У цьому разі загальною метою ТОВ «Трансінвестсервіс» і регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» є побудова та експлуатація двоколійної дільниці Пост 5 км – Блок-пост 30 км.

Відповідно до статей 1130-1131 ЦК України [7], спільна діяльність може здійснюватися на основі об'єднання вкладів учасників (просте товариство) або без об'єднання вкладів учасників. При цьому договір про спільну діяльність укладається у письмовій формі. Умови договору про спільну діяльність, у тому числі координація спільних дій учасників або ведення їх спільних справ, правовий статус виділеного для спільної діяльності майна, покриття витрат та збитків учасників їх участь у результатах спільних дій та інші умови визначаються за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом про окремі види спільної діяльності.

Слід зазначити, що ч. 4 ст. 176 ГК України [9] закріплює положення, відповідно до якого учасники договору про спільну діяльність можуть доручати управління спільною діяльністю одному з учасників, на якого покладається обов'язок ведення спільних справ. Такий учасник здійснює організаційно-управлінські повноваження на підставі доручення, підписаного іншими учасниками.

Відповідальність учасників договору про спільну діяльність.

Порушенням зобов'язання є його невиконання або виконання з порушенням умов, визначених змістом зобов'язання (неналежне виконання) (ст. 611 ЦК України [7]). Порушення зобов'язання спричиняє негативні наслідки передусім для кредитора, а при застосуванні заходів цивільно-правової відповідальності – для боржника.

Під час здійснення суб'єктами спільної діяльності без створення юридичної особи вони, як правило, стають учасниками двох видів правовідносин. По-перше, на підставі договору про спільну діяльність виникають зобов'язальні відносини між учасниками цього договору, які можна назвати внутрішніми відносинами. Укладаючи договір про спільну діяльність, його учасники беруть взаємні зобов'язання один перед одним спільно діяти для досягнення єдиної для всіх мети, вести спільні справи тощо. Крім того, здійснюючи спільну діяльність, учасники, як правило, вступають у правовідносини з іншими особами. Ці відносини можна назвати зовнішніми. У зв'язку з тим, що спільна діяльність відбувається без створення юридичної особи, кожний учасник, уповноважений на ведення спільних справ, у зовнішніх відносинах з третіми особами виступає і від свого імені, і від імені решти учасників. Отже, дії уповноваженого учасника мають певною мірою представницький характер.

Кожний учасник договору про спільну діяльність може нести відповідальність перед рештою учасників за невиконання або неналежне виконання взятих на себе за договором обов'язків. Підстави, умови та порядок застосування цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань, що виникають з договору про спільну діяльність, визначаються за домовленістю між учасниками. Якщо у договорі про спільну діяльність питання відповідальності учасників за цим договором не врегульовані, то слід керуватись положеннями глави 51 ЦК України [7] та інших спеціальних нормативно-правових актів.

Під час ведення спільних справ особливого значення набуває принцип неприпустимості зловживання правом. Цей принцип визначає межі свободи, закладеної

у суб'єктивному праві, вихід за які приводить особу до зловживання правом. Відповідно до ч. 1 ст. 13 ЦК України [7] особа здійснює свої цивільні права в межах, наданих їй договором або актами цивільного законодавства. Визначення цього принципу як одного з головних для зобов'язань, що виникають при укладанні договору про спільну діяльність, зумовлено, по-перше, фідуцарним характером відносин між учасниками спільної діяльності і, по-друге, заборонаю для учасників у відносинах із третіми особами посилається на обмеження прав учасника, який вчинив правочин, щодо ведення спільних справ. Отже, учасник, на якого договором про спільну діяльність покладено ведення спільних справ, зобов'язаний діяти в межах наданих йому повноважень. Ризик зловживання ним своїм правом (вчинення правочину за межами наданих йому повноважень) несуть всі учасники спільної діяльності.

Відповідальність перед третіми особами може мати як договірний, так і недоговірний характер. Договірна відповідальність виникає, якщо просте товариство уклало договір з певним суб'єктом та порушило умови цього договору. Недоговірна відповідальність настає, якщо в результаті дій учасника (учасників) під час здійсненні спільної діяльності було завдано шкоди життю, здоров'ю, майну іншої особи, порушені особисті немайнові права, права інтелектуальної власності, речові права іншого суб'єкта тощо. Недоговірна відповідальність також покладеться на всіх учасників договору про спільну діяльність за умови, що зазначені порушення були вчинені у зв'язку зі здійсненням спільної діяльності.

За множинності осіб у зобов'язанні відповідальність, залежно від її розподілу між співробітниками, може бути частковою або солідарною. При цьому в законі закріплено презумпцію часткової відповідальності, коли кожний зі співборжників несе відповідальність у певній частці (ст. 540 ЦК України [7]). За часткової відповідальності кредитор для задоволення своїх вимог має звернутись до всіх співборжників. Той з боржників, який, наприклад, відшкодував кредиторowi збитки у певній частині, вибуває із зобов'язання.

Солідарна відповідальність ґрунтується на принципі «один за всіх», що означає її нероздільність між солідарними боржниками (ст. 543 ЦК України [7]). Цей вид відповідальності є більш сприятливим для кредитора, оскільки він може задовольнити свої вимоги відразу від одного боржника, наприклад, найбільш платоспроможного.

Отже, особливість відповідальності учасників договору про спільну діяльність полягає в тому, що, по-перше, вони відповідають один перед одним, а по-друге, несуть відповідальність перед третіми особами. Відповідальність учасників договору про спільну діяльність за спільними зобов'язаннями перед третіми особами може бути частковою або солідарною. Часткова відповідальність має місце у разі порушення договірного зобов'язання, а договір простого товариства не пов'язаний зі здійсненням його учасниками підприємницької діяльності.

Солідарною є:

(1) відповідальність учасників договору простого товариства, не пов'язаного зі здійсненням підприємницької діяльності, за недоговірними спільними зобов'язаннями;

(2) договірна і недоговірна відповідальність учасників договору про спільну діяльність, пов'язана зі здійсненням підприємницької діяльності;

(3) відповідальність учасників договору про спільну діяльність після припинення договору.

Бухгалтерський облік та оподаткування спільної господарської діяльності.

В Україні порядок обліку спільної діяльності здійснюється з урахуванням норм Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 12 «Фінансові інвестиції» [8] (далі – П(С)БО 12). Проте слід мати на увазі, що П(С)БО 12 регулює питання обліку спільної діяльності досить обмежено – виключно шляхом визначення таких двох понять, як «спільна діяльність» та «спільний контроль».

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 6 липня 1999 року N996-XIV [13], національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку – це нормативно-правовий акт, затверджений Міністерством фінансів України, який визначає принципи та методи ведення бухгалтерського обліку і складання фінансової звітності, що не суперечать міжнародним стандартам.

Згідно з п. 3 Міжнародного стандарту бухгалтерського обліку 31 «Фінансова звітність про частки у спільних підприємствах» [14] (далі – МСБО 31), для будь-якої спільної діяльності загальними характеристиками є:

- наявність двох або більше контролюючих учасників, пов'язаних контрактною угодою;
- спільний контроль, який встановлюється контрактною угодою.

У такий же спосіб дефініцію «спільна діяльність» визначено і в П(С)БО 12 (п. 3): «Спільна діяльність – господарська діяльність зі створенням або без створення юридичної особи, яка є об'єктом спільного контролю двох або більше сторін відповідно до письмової угоди між ними» [8]. У П(С)БО 12 подано таке визначення поняття «спільний контроль»: «Спільний контроль – це розподіл контролю за господарською діяльністю відповідно до угоди про ведення спільної діяльності» [8].

Але, на відміну від П(С)БО 12, який передбачає можливість здійснення спільної діяльності, загалом – як зі створенням, так і без створення юридичної особи, в МСБО 31 найбільш поширеними визнані три варіанти спільної діяльності:

- спільно контрольовані операції;
- спільно контрольовані активи;
- спільно контрольовані господарські одиниці.

Останній із зазначених варіантів передбачає створення юридичної особи, яку в МСБО 31 названо спільним підприємством [14].

За спільно контрольованих операцій кожен з учасників використовує свої власні основні засоби, запаси, несе свої витрати для спільного виготовлення і збуту конкретної продукції, а виручку від реалізації такої продукції учасники розподіляють між собою відповідно до умов договору про спільну діяльність.

Діяльність на підставі спільно контрольованих активів передбачає спільне володіння активами, що були внесені або придбані учасниками договору про спільну діяльність. При цьому кожен учасник може одержувати свою частину доходу від використання таких активів.

На практиці ж, зазвичай, при здійсненні спільної діяльності учасники об'єднують власні активи і спільно контролюють операції, тобто використовують так званий змішаний варіант.

Таким чином, і МСБО 31, і П(С)БО 12 передбачають можливість здійснення спільної діяльності як зі створенням, так і без створення юридичної особи, яка є об'єктом спільного контролю, двох або більше сторін відповідно до письмової угоди між ними, що на даний час не суперечить ст. 1130 ЦК [7], згідно з якою здійснення спільної діяльності можливе виключно без створення юридичної особи.

Але в будь-якому разі ми маємо справу з моделлю державно-приватного партнерства, яка володіє всіма ознаками такої співпраці, включаючи соціальну спрямованість проекту: побудова та експлуатація двоколійної дільниці Пост 5 км – Блок-пост 30 км буде супроводжуватись низкою позатранспортних ефектів. Крім того, запропонований нами варіант економіко-правової моделі розвитку залізничної інфраструктури (залізничної колії) вирішує проблему розподілення ризиків між учасниками державно-приватного партнерського проекту – інвестором ТОВ «Трансінвестсервіс» і регіональною філією «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця».

Висновки. Державно-приватне партнерство має більше переваг, ніж недоліків. Однак притік приватного капіталу в інфраструктурні проекти транспортної галузі на умовах державно-приватного партнерства можливий лише за умови забезпечення прийняттого для обох сторін балансу ризиків і доходів (вигод).

Розроблена і запропонована нами юридична конструкція, яка передбачає здійснення спільної діяльності без створення юридичної особи, може бути успішно застосована на практиці. Цей проект дозволить залучити значні кошти стороннього інвестора та покращити провізну спроможність залізниці, що в подальшому приведе до взаємної вигоди як державного підприємства в особі регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», так і приватного інвестора – ТОВ «Трансінвестсервіс».

ЛІТЕРАТУРА

1. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства. Нью-Йорк, Женева: Организация Объединенных Наций, 2008. 114 с.
2. Рожкова С.А., Максимов В.В. Особенности использования в России государственно-частного партнерства как самого сложного инвестиционного проекта. *Экономические проблемы современной глобализации*: Материалы работы весенней конференции молодых ученых-экономистов, г. Санкт-Петербург, 20 апреля 2007 г. СПб. : Издательский центр ЭФ СПбГУ, 2007. С. 130–131.
3. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. М. : Альпина Паблшерс, 2010. 178 с.
4. Private Participation in Infrastructure Projects Database. *The World Bank Group – The Public-Private Infrastructure Advisory Facility*. July. 2008. URL: <http://ppi.Woridbank.org> (дата звернення: 18.11.2020).
5. Renda A., Schrefler L. Public-Private Partnerships: Models and Trends in the European Union (№IP / A / IMCO / SC / 2005–161). The European Parliament, 2006. 11 p.

6. Бондарь Н.Н. Опыт государственно-частного партнерства в транспортной отрасли: достижения и неудачи. URL: <http://www.trn.ua/articles/2135> (дата звернення: 23.11.2020).
7. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40–44. Ст. 356.
8. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 12 «Фінансові інвестиції». *Офіційний вісник України*. 2000. № 21. Ст. 870.
9. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 18, 19–20, 21–22. Ст. 144.
10. Про оподаткування прибутку підприємств : Закон України від 28 грудня 1994 р. № 334/94-ВР в редакції Закону від 22.05.97 р. № 283/97-ВР / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 27. Ст. 181 (зі змінами).
11. Порядок ведення податкового обліку та складання податкової звітності результатів спільної діяльності на території України без створення юридичної особи : наказ Державної податкової адміністрації України від 11 липня 1997 р. № 234. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/REG2112?an=2> (дата звернення: 25.11.2020).
12. Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з укладанням та виконанням договорів про спільну сумісну діяльність : роз'яснення Вишого арбітражного суду України від 28 квітня 1995 р. № 02-5/302 (зі змінами). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_302800-95#Text (дата звернення: 25.11.2020).
13. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні : Закон України від 6 липня 1999 року № 996-XIV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 40. Ст. 365 (зі змінами).
14. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 31 «Фінансова звітність про частки у спільних підприємствах». URL: <http://www.minfin.gov.ua/> (дата звернення: 26.11.2020).

REFERENCES

1. Prakticheskoye rukovodstvo po voprosam effektivnogo upravleniya v sfere gosudarstvenno-chastnogo pertnyerstva [A practical guide to good governance in public-private partnerships]. (2008) New York, Geneva: Organizatsiya Obyediennykh Natsiy, 114 p. (in USA and Switzerland).
2. Rozhkova S.A., Maksimov V.V. (2007) Osobennosti ispolzovaniya v Rossiye gosudarstvenno-chastnogo pertnyerstva kak samogo slozhnogo investitsionnogo proyekta [Specifics of using public-private partnership in Russia as the most complex investment project]. *Economic problems of modern globalization: Proceedings of the spring conference of young scientists-economists (St. Petersburg, April 20, 2007)*, St. Petersburg : Izdatelskiy Tsentr EF SPbGU, pp. 130–131 (in Russian).
3. Maksimov V.V. (2010) *Gosudarstvenno-chastnoye pertnyerstvo v transportnoy infrastrukture: krteriyi otsenki kontsessionnykh konkursov*

- [Public-private partnership in transport infrastructure: criteria for evaluating concession tenders]. Moscow : Alpina Publishers, 178 p. 21 (in Russian).
4. Private Participation in Infrastructure Projects Database (2008). *The World Bank Group – The Public-Private Infrastructure Advisory Facility*. July 2008. Available at: <http://ppi.Woridbank.org> (accessed 18 November 2020).
 5. Renda A., Schrefler L. (2006) *Public-Private Partnerships: Models and Trends in the European Union (№IP / A / IMCO / SC / 2005-161)*. The European Parliament, 11 p. (in France).
 6. Bondar N.N. Opyt gosudarstvenno-chastnogo pertnyerstva v transportnoy otrasli: dostizheniya I neudachi [Experience of public-private partnerships in the transport industry: achievements and failures]. URL: <http://www.trn.ua/articles/2135> (accessed 23 November 2020).
 7. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy vid 16 sichnia 2003 roku № 435-IV / Verkhovna Rada Ukrainy [Civil Code of Ukraine of January 16, 2003 no 435-IV / Verkhovna Rada of Ukraine] (2003) *Vidomosti Verkhoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine]. No 40–44. Art. 356 (in Ukrainian).
 8. Polozhennia (standart) bukhgalterskogo obliku 12 «Finansovi investitsii» [Regulation (standard) of accounting 12 «Financial investments»] (2000) *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Gazette of Ukraine]. No 21. Art. 870 (in Ukrainian).
 9. Gospodarskii kodeks Ukrainy vid 16 sichnia 2003 r. № 436-IV / Verkhovna Rada Ukrainy [Economic Code of Ukraine of January 16, 2003 no 436-IV / Verkhovna Rada of Ukraine] (2003) *Vidomosti Verkhoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine]. No 18, 19–20, 21–22. Art. 144 (in Ukrainian).
 10. Pro opodatkovannia prybutku pidpriemstv: Zakon Ukrainy vid 28 grudnia 1994 r. № 334/94-VR v redktsii Zakonu vid 25.05.97 № 283/97-VR / Verkhovna Rada Ukrainy [On corporate income taxation: Law of Ukraine of December 28, 1994 no 334/94-BP as amended by the Law of 22.05.97 no 283/97-BP / Verkhovna Rada of Ukraine] (1997) *Vidomosti Verkhoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine]. No 27. Art. 181 (with changes) (in Ukrainian).
 11. Poriadok vedennia podatkovogo obliku ta skladannia podatkovoi zvitnosti rezultativ spilnoi diialnosti na terytorii Ukrainy bez stvorennia yurydychnoi osoby: nakaz Derzhavnoi podatkovoi administratsii Ukrainy vid 11 lypnia 1997 r. № 234 [The procedure for tax accounting and tax reporting of the results of joint activities in Ukraine without the creation of a legal entity: the order of the State Tax Administration of Ukraine of July 11, 1997 no 234] (1997). Available at: <https://ips.ligazakon.net/document/REG2112?an=2> (accessed 25 November 2020).
 12. Pro deiaki pytannia praktyky vyrishennia sporiv, poviazanykh z ukladanniam ta vykonanniam dogovoriv pro spilnu sumizhnu diialnist:

poziashnennia Vyshchogo arbitrazhnogo sudu Ukrainy vid 28 kvitnia 1995 r. № 02-5/302 (zi zminami) [On some issues of dispute resolution practice related to the conclusion and implementation of agreements on joint joint activities: explanation of the Supreme Arbitration Court of Ukraine of April 28, 1995 no 02-5/302 (with changes)] (1995). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_302800-95#Text (accessed 25 November 2020).

13. Pro bukhgalterskii oblik ta finansovu zvitnist v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 6 lypnia 1999 roku № 996-XIV / Verkhovna Rada Ukrainy [n Accounting and Financial Reporting in Ukraine: Law of Ukraine of July 6, 1999 No 996-XIV / Verkhovna Rada of Ukraine] (1999). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine]. No 40. Art. 365 (with changes) (in Ukrainian).]
14. Mizhnarodnyi standart bukhgalterskogo obliku 31 «Finansova zvitnist pro chastki u spilnykh pidpriemstvakh» [International Accounting Standard 31 «Financial Statements of Interests in Joint Ventures»]. URL: <http://www.minfin.gov.ua/> (accessed 26 November 2020).