



## ХОЛДИНГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ И КОРПОРАТИЗАЦИЯ АКТИВОВ УКРЗАЛИЗНЫЦІ: ПОСТАНОВКА ВОПРОСА

Ирина РУДЯГА,

соискатель кафедры хозяйственного права  
Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого

### Summary

The article is devoted to the legal research of the corporatization process peculiarities of the natural monopolies' assets and also strategically important enterprises for the Ukrainian economy. Carrying out the analysis, summarizing and systematization of the regulatory and legal framework in the field of privatization and corporatization, determination of the disadvantages and the ways of their removal, and also determination of the implementation peculiarities of this process. The special attention is paid to the possibility to conduct the corporatization of the property, which belongs to the government in authorized capital of the enterprises of the Ukrainian railway transport.

**Key words:** transport, railway transport, privatization, corporatization, state enterprise, joint-stock company, state property, natural monopoly, holding company, holding relations.

### Анотация

Статья посвящена правовому исследованию особенностей процесса корпоратизации активов естественных монополий, а также стратегически важных предприятий для экономики Украины. Проведены анализ, обобщение и систематизация нормативно-правовой базы в сфере приватизации и корпоратизации, определены недостатки и пути их устранения, а также обозначены особенности механизма осуществления данного процесса. Особое внимание обращено на возможность проведения корпоратизации имущества, которое принадлежит государству в уставном капитале предприятий железнодорожного транспорта Украины.

**Ключевые слова:** транспорт, железнодорожный транспорт, приватизация, корпоратизация, государственное предприятие, акционерное общество, государственное имущество, естественная монополия, холдинговая компания, холдинговые отношения.

**Постановка проблемы.** Украина относится к категории государств, имеющих в собственности широкий перечень объектов движимого и недвижимого имущества. Используя значительный объем активов в сфере транспорта, связи, тяжелой, угольной и химической промышленности, органы государственной власти могут оказывать значительное влияние на процесс функционирования всей системы хозяйствования [6, с. 76–83].

Поэтому процессы корпоратизации и приватизации в Украине приобрели важное значение на современном этапе развития производительных сил и производственных отношений. Главной целью приватизации является содействие оптимизации доли государственного сектора экономики в условиях рынка, повышение эффективности экономики и усиление ее конкурентоспособности [2].

Кроме того, железнодорожный транспорт является одной из основных отраслей инфраструктуры национальной экономики, имеет ряд особенностей, которые обеспечивают одни из важнейших функциональных составляющих хозяйственно-эконо-

мической деятельности. Поэтому эффективное управление и функционирование указанной отрасли является важной задачей государственного регулирования и стимулом экономического развития государства.

**Актуальность темы исследования.** Анализ действующего законодательства и практики приватизационного процесса в Украине указывает на существование факторов его уязвимости, которые, с одной стороны, вызваны несовершенством законодательства, а с другой, – неэффективностью государственного управления и контроля в этой сфере [10, с. 1–6].

Таким образом, значительное внимание требует изучения особенностей правового регулирования корпоратизации и приватизации стратегически важных предприятий для экономики Украины, а также тех, которые занимают монопольное положение, так как они являются одними из основных участников хозяйственных отношений. Исследование данного вопроса является весьма актуальным, учитывая нестабильность политической и экономической ситуации в стране, а также возможные попытки давления со стороны определенных политических сил на про-

ведение процесса корпоратизации таких предприятий.

Следует отметить, что вопросы проведения процесса корпоратизации и приватизации в своих научных трудах исследовали такие ученые-юристы, как Д.И. Погребной, Н.С. Гонтаренко, В.Г. Рубан, И.А. Селиванова, С.В. Томчишен, С.Н. Балана и другие.

**Целью статьи** является проведение анализа, обобщения и систематизации существующей нормативно-правовой базы в сфере приватизации, определение особенностей проведения такого процесса стратегически важных предприятий для экономики Украины, а также тех предприятий, которые занимают монопольное (доминирующее) положение на определенном рынке товаров, работ и услуг.

**Изложение основного материала.** В условиях рыночной трансформации экономики Украины повышение эффективности управления государственными предприятиями и хозяйственными обществами имеет решающее значение для экономики страны в целом.

Но при такой трансформации не следует забывать об экономическом многообразии, которое, как принцип



организации экономической жизни в Украине, закреплена на конституционном уровне, проявляется себя через обеспечение государством следующих составляющих:

1) многообразие форм собственности на экономические активы, образующие имущественную основу хозяйствования, которая включает в себя собственность украинского народа, государственную, коммунальную, частную, корпоративную, кооперативную и другие формы собственности;

2) многообразие организационно-правовых форм предприятия;

3) многообразие форм экономической деятельности, как коммерческой, так и некоммерческой, в частности трудовой, научно-технической, инвестиционной, хозяйственно-производственной и других;

4) многообразие укладов и сегментов национальной экономики, включая малый, средний, крупный бизнес, транснациональный, иностранный, государственный, кооперативный и т.д. [5, с. 103].

Стратегической задачей для руководства государства является обеспечение эффективного использования государственного имущества и увеличения поступлений в государственный бюджет от государственных предприятий. Кроме того, отношения государственной собственности имеют межотраслевой характер и охватывают многие сферы, подлежащие правовому регулированию.

Переход к рыночной экономике неразрывно связан с преобразованием государственной и коммунальной собственности в коллективную и частную. Процесс преобразования государственной собственности в негосударственные формы в юридической литературе и законодательстве называют разгосударствлением [11, с. 66–85].

Следует согласиться с мнением Д.И. Подгребного, который рассматривает термин «разгосударствление» как тождество приватизации и корпоратизации, поскольку последние занимают особое место в разгосударствлении имущества и приводят к возникновению у государства корпоративных прав. При этом обращает внимание, что эти понятия не тождественны.

Через процессы корпоратизации и приватизации прошло много стран, в том числе и экономически развитых. Однако необходимость существования государственной собственности, то есть имущества, принадлежащего государству, не вызывает сомнений. Ведь за счет этой собственности (в результате управления таким имуществом) государство получает доход, с которого и покрываются его расходы. Более того, во всех странах мира одной из важнейших функций государственного имущества является самосохранение государства в критических фазах и зонах его функционирования как института, так как за счет его базы можно обеспечить концентрацию усилий и ресурсов для достижения особенно важной цели [4, с. 89–92].

Цель, которую ставит перед собой государство, начиная процесс разгосударствления имущества, – это создание многоукладной социально-ориентированной рыночной экономики Украины; укрепление финансовой базы государства за счет освобождения бюджета от балласта, связанного с необходимостью поддержки неэффективных хозяйств; улучшение экономических показателей отдельных предприятий, находящихся в собственности государства, путем их передачи частному капиталу и повышение экономики в целом; переориентация на преимущественно новые методы регулирования рыночных отношений [7, с. 43].

Одним из путей достижения этой цели является приватизация и корпоратизация государственного имущества. Приватизация государственного имущества (далее – приватизация) – это платное отчуждение имущества, находящегося в государственной собственности, в том числе вместе с земельным участком государственной собственности, на которой расположен объект, подлежащий приватизации, в пользу физических и юридических лиц, которые могут быть покупателями в соответствии с настоящим Законом, в целях повышения социально-экономической эффективности производства и привлечения средств для осуществления структурной перестройки национальной экономики [3]. Иначе

говоря, приватизация – это процесс изменения государственной формы собственности на другие формы [9, с. 115–117], передачи имущества из публичной в другую собственность [11, с. 291–300].

Правовые, экономические и организационные основы разгосударствления и приватизации имущества государственных предприятий в Украине определены Законами Украины, Указами Президента Украины, Государственной программой приватизации, постановлениями Кабинета Министров Украины и другими нормативно-правовыми актами, которые регулируют процесс приватизации.

Предметом правового регулирования сферы приватизации являются отношения между субъектами процесса приватизации относительно механизма замены государственной формы собственности на коллективную и частную [1, с. 15–24].

Согласно действующему законодательству Украины процесс приватизации, как один из элементов юридического состава, может включать в себя преобразования (реорганизацию) государственного предприятия в хозяйственное общество, и только потом происходит продажа акций (долей, паев). Такие изменения происходят и в железнодорожной отрасли Украины.

Так, Законом Украины от 23.02.2012 № 4442 «Об особенностях образования публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования» определены правовые, экономические и организационные особенности создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования, управления и распоряжения его имуществом.

В соответствии с Уставом публичного акционерного общества «Украинская железная дорога» (далее – ПАО «Укрзалізниця»), утвержденным постановлением Кабинета Министров Украины от 02.09.2015 № 735 «Вопросы публичного акционерного общества «Украинская железная дорога», публичное акционерное общество «Украинская железная дорога» является юридическим лицом, созданным в соответствии с Законом Украины «Об особенностях



образования публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования», постановлением Кабинета Министров Украины от 25.06.2014 № 200 «О создании публичного акционерного общества «Украинская железная дорога». Общество создано как публичное акционерное общество, 100 процентов акций которого закрепляются в государственной собственности, на базе Укрзалізниця, а также предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта общего пользования, реорганизовано путем слияния. В перечень предприятий и учреждений железнодорожного транспорта общего пользования, на базе которых образовалось ПАО «Укрзалізниця», вошли железные дороги как региональные филиалы [8].

Следует отметить, что согласно ст. 12 Закона Украины «О хозяйственных обществах» общество является владельцем не только имущества, переданного ему участниками в собственность как вклад в уставной (складочный) капитал, а также продукции, произведенной обществом в результате хозяйственной деятельности, полученных доходов и иного имущества, приобретенного на основаниях, не запрещенных законом.

Учитывая вышеизложенное, возникает вопрос, какими именно нормами следует руководствоваться при определении формы собственности имущества, переданного государством в уставной фонд созданного им акционерного общества, то есть общими нормами, касающимися собственности хозяйственных обществ, или специальными нормами законодательства о приватизации.

Такие проблемные вопросы возникают в случае, когда учредителем акционерного общества выступает государство и в его уставной фонд передается именно государственное имущество [12, с. 214–216].

Частично ответ на этот вопрос содержится в специальных нормах Гражданского кодекса Украины и Хозяйственного кодекса Украины, касающихся изменения государственной формы собственности, поэтому не только могут, но и должны применяться в таком случае. Так, в ст. 345 ХК Украины предусмотрено, что

физическое или юридическое лицо может приобрести право собственности на государственное имущество только в случае его приватизации. В то же время в ч. 3 ст. 145 ХК Украины указано, что правовой режим имущества предприятия, основанного на государственной собственности, может быть изменен только путем приватизации имущества государственного предприятия.

Поэтому акционерное общество, которое создается на базе имущества государственного предприятия путем его корпоратизации, может приобрести право собственности на имущество, переданное государством в его уставной фонд, только в случае дальнейшего проведения его приватизации. Передача государственного имущества в уставной фонд акционерного общества, созданного путем корпоратизации государственного предприятия, не может быть основанием для изменения государственной формы собственности.

Кроме того, согласно ст. 5 Закона Украины «О приватизации государственного имущества» к объектам государственной собственности, подлежащим приватизации, относятся акции (доли, паи), принадлежащие государству в уставном капитале хозяйственных обществ, других хозяйственных организаций и предприятий, основанных на базе объединения имущества различных форм собственности [3]. То есть таким образом мы рассмотрели возможный вариант приватизации активов ПАО «Укрзалізниця», переданных государством в уставной капитал, но на данный момент существует запрет осуществления такого процесса на основании Закона Украины от 02.06.2016 № 1409-VIII «О внесении изменения в Закон Украины «О перечне объектов права государственной собственности, не подлежащих приватизации» [2].

Что касается корпоратизации, то она является также одним из видов «разгосударствления» государственной собственности и подготовительным этапом к приватизации в дальнейшем, то есть к акционированию государственных предприятий, и подготовкой к продаже определенной доли акций.

Следует отметить, что автор в предыдущих статьях обращал внимание на такую организационно-правовую форму для предприятий железнодорожной отрасли, как государственная холдинговая компания, которая проводит единую экономическую политику, что обеспечивается единым центром управления. Таким образом, существует единственная цель, которая объединяет участников такой организационно-правовой формы, в нашем случае – обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, что осуществляются железнодорожным транспортом общего пользования.

То есть в случае проведения корпоратизации активов железнодорожной отрасли в форме, имеющей целью создание государственной холдинговой компании, это не позволит осуществить приватизацию той части активов предприятий железнодорожной отрасли, которая определяет ее монопольное положение. В то же время в указанной организационно-правовой форме возможно выделение той части активов и производственных мощностей, которые при осуществлении их приватизации помогли бы привлечь частные инвестиции и организовать деятельность на конкурентных началах без нарушения общей деятельности корпоративных предприятий.

**Выводы.** На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что правовой режим имущества акционерного общества, основанного на государственной собственности, как в случае ПАО «Укрзалізниця», может быть изменен только путем приватизации. При проведении приватизации акционерного общества, основанного на государственной собственности, то есть 100% акций в уставном капитале которого принадлежит государству, объектом приватизации будут выступать акции такого общества, принадлежащие государству.

Кроме того, возможно проведение корпоратизации активов железнодорожной отрасли в форме, имеющей целью создание государственной холдинговой компании. В случае таких структурных преобразований



часть активов предприятий железнодорожной отрасли, определяющих ее монопольное положение, остается в собственности государства, а часть активов и производственных мощностей, которые могут быть выделены, прошли бы процесс приватизации.

Проведение именно такой корпоративизации активов было более эффективным, поскольку в таком случае:

1) учитывается масштаб железнодорожной инфраструктуры, обеспечивается унифицированное управление отраслью государственной холдинговой компанией, а субхолдинги и зависимые общества на местах продолжают воплощать в жизнь заданный вектор экономического и управленческого развития главной компании как единичный, сложный, многофункциональный комплекс;

2) учитывается специфика функционального назначения железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта;

3) сохраняется целый комплекс публичных интересов: обеспечение безопасности движения, качественных пассажирских перевозок, сохранность грузовых перевозок и тому подобное.

Кроме того, создание холдинговой модели управления активами предприятий железнодорожного транспорта как одной из действенных моделей управления позволяет сохранить целостность имущественного комплекса компании, единой системы управления, а также, в свою очередь, провести выделение той части активов, в которых возможно создать конкурентную среду путем проведения приватизации (корпоративизации) части акций, что будет одним из путей обеспечения надлежащего уровня содержания и развития железнодорожной инфраструктуры для осуществления деятельности в сфере перевозок.

#### Список использованной литературы:

1. Баліна С.Н., Ущатовський В.Ф. Правові основи приватизації в Україні та її захист від злочинних посягань / С.Н. Баліна, В.Ф. Ущатовський. – К. : Атіка, 1999. – С. 158.

2. Закон України «Про внесення зміни до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» від 02.06.2016 № 1409-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1409-19>.

3. Закон України «Про приватизацію державного майна» від 04.03.1992 № 2163-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2163-12/print1442832375436564>.

4. Заруба П. Правове регулювання приватизаційних процесів: зарубіжний досвід та українські реалії / П. Заруба // Підприємство, господарство і право. – 2005. – № 6. – С. 89–92.

5. Задохайло Д.Д. Функції Уряду України в економічній сфері: модернізація конституційно-правового забезпечення / Д.Д. Задохайло. – Х. : Юрайт, 2013. – 112 с.

6. Крикун В.Б. Фонд державного майна України як суб'єкт антикризового адміністративно – правового регулювання у сфері економіки / В.Б. Крикун // Публічне право. – 2012. – № 1. – С. 76–83.

7. Погрібний Д.І. Корпоративні права держави: поняття, підстави виникнення, механізм реалізації / Д.І. Погрібний. – Харків : Видавництво «ФІНН», 2009. – С. 168.

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 №735 «Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-p>.

9. Право собственности в Украине / Я.Н. Шевченко (ред.). – К. : Блиц-Информ, 1996. – С. 320.

10. Рубан В.Г. Особливості правового регулювання приватизації стратегічних підприємств України / В.Г. Рубан // Часопис Академії адвокатури України. – 2009. – № 5. – С. 1–6.

11. Талапина Э.В. Управление государственной собственностью / Э.В. Талапина. – Спб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. – С. 455.

12. Томчишен С.В. Особливості набуття акціонерним товариством права власності на державне майно, передане до його статутного капіталу в процесі корпоративизації та приватизації державних підприємств / С.В. Томчишен //

Від громадянського суспільства до правової держави: Тези III міжнар. наук.-практ. конф. (24 квітня 2008 р.). – Х. : ХНУ ім. В.Н.Каразіна, 2008. – С. 214–216.