

УДК 656.025.4

Олег Едуардович ШАНДЕР,

кандидат технічних наук,

доцент кафедри управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету

залізничного транспорту (м. Харків);

Юлія Валеріївна ШАНДЕР,

асистент кафедри управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету

залізничного транспорту (м. Харків)

ОСНОВНІ ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗИ УКРАЇНИ

Стабільність розвитку національної економіки залежить від ступеня розвитку кожної з її галузей та інфраструктурних елементів. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Розвиток залізничної галузі країни є передумовою для стабільного розвитку та підйому економіки країни, посилення її конкурентоспроможності, розширення зв'язків між підприємствами та захисту економічних інтересів держави, розширення зовнішньоекономічної діяльності у забезпеченні євроінтеграційного вектору розвитку України. Проте транспортна система країни, у тому числі залізничної галузі, все ще не відповідає стандартам, директивам, регламентам, нормам і вимогам Європейського Союзу (ЄС), відзначається суттєвим відставанням щодо законодавчої та нормативно-технічної бази та якості сервісних послуг [1].

Залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України та втяє собою найважливіший елемент транспортної системи. На протязі останніх п'яти років на залізничному транспорті помітна тенденція дефіциту рухомого складу, так як знос вагонів уже складає більше 85%, що є дуже негативним показником. В зв'язку з цим правові питання щодо організації перевізного процесу в умовах реформування залізничного транспорту на даний час є актуальним, що підтверджується низкою законопроектів прийнятими 23 лютого 2012 року Верховною Радою України : «Проект Закону про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» (щодо розмежування функцій державного та господарського управління галуззю) [2].

Що стосується проблем нормативно-правового аспекту залізничного сектора, тут є значні перешкоди на шляху гармонізації з європейським законодавством та дієвістю на внутрішньому просторі країни. Правові, економічні та організаційні засади державного управління діяльності залізничного транспорту регулюються Законами України «Про природні монополії», «Про залізничний транспорт».

Основним недоліком законодавчої основи з точки зору реформування та розвитку залізничної галузі є тарифне питання. Одним із важливіших аспектів при реформуванні залізничного транспорту і як наслідок створення конкурентного середовища повинно базуватися на коректному формуванню тарифних умов для перевезення вантажів та пасажирів, що в подальшому повинно значною мірою вплинути на розвиток операторських компаній і в той же час дозволить вирішити одне із основних завдань – відновлення інфраструктури залізниці.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», тарифи на послуги залізничного транспорту підлягають державному регулюванню у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» № 1548 від 25.12.1996 р. із змінами та доповненнями, тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги устанавлює Мінтрансзв'язку за погодженням із Мінекономіки і Мінфіном, а на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу у міжнародному і внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень) за погодженням – з Мінекономіки. Регулювання вартості послуг, що устанавлюється за вільними тарифами, визначено постановою Кабінету Міністрів України «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» № 252 від 19.03.1997 р. та «Про порядок формування і застосування вільних (ринкових) цін і тарифів на продукцію, товари і послуги», затвердженим Постановою Головного управління цінової політики Міністерства економіки України № 15 від 27.12.1991 р. [3].

Виходячи з економічної ролі тарифної політики залізничного сектора, зрозумілим є той факт, що за рахунок низьких тарифів на залізничні перевезення та експлуатаційної вартості інфраструктури стає неможливим розвиток залізничного транспорту. На даний залізнична галузь України значно поступається розвиненим країнам за рівнем технологій, оскільки українська технологічна база (основні фонди) є застарілими і відстають від світового стану

техніки на кілька десятків років, на залізницях прогресує тенденція фізичної зношеності і морального старіння основних виробничих фондів (рухомого складу).

Теперішні механізми регулювання тарифною політикою доводять свою економічну неефективність. На сьогодні діючі суб'єкти ринку звикли до державної підтримки, тобто державного субсидювання, яке використовувалося не за цільовим призначенням. Проблематика питання полягає у тому, що темпи росту цін на продукцію, що закуповується залізничною галуззю, випереджають темпи росту тарифів на перевезення, звідси відсутність дохідного фактору та збитковість галузевих процесів. Державний апарат залишив за собою контроль над тарифною політикою, але ціни на продукцію залізничної галузі залишаються на вільному ринковому формуванні. Звідси також впливають проблеми забезпечення транспортними послугами населення. Закон України «Про залізничний транспорт» визначає, що центральні та місцеві органи державної влади мають відшкодовувати Укрзалізниці державного або місцевих бюджетів збитки від перевезень пільгових категорій громадян. Окрім того, Кабінетом Міністрів України щорічно для Укрзалізниці устанавлюється державне замовлення щодо перевезення пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, розвитку магістральних ліній та придбання рухомого складу. Окрім того, Міністерство економіки України та Міністерство фінансів України, устанавлюючи тарифи на залізничні перевезення та погоджуючи показники фінансового плану залізниць, по суті не несуть відповідальності за стан справ та розвиток галузі. Основне навантаження тарифів позначилось на соціальній верстві населення, що виглядає звичним для українського державного апарату.

В Україні, так вже історично склалося, що зміни є нерегулярними та хаотичними, що постійно тримає у напрузі вантажовласників та ускладнює планування і ведення бізнесу загалом. Всі ці заходи держава звикла називати запозиченим досвідом розвинених країн чи країн-сусідів. Ось, наприклад, у Польщі такі зміни пройшли плавно, в декілька етапів. Тарифи були переглянуті та змінені протягом 5 років у розмірі від 13% до 19%. Це дало змогу досягти поставлених заздалегідь цілей та уникнути значної кількості негативних наслідків. Використання простих, але своєчасних механізмів дасть змогу вирішити основні проблеми залізничної галузі в частині регулювання тарифної політики.

Виходячи з цього, розриви у розвитку галузі, відставання реформування від інших країн СНД, Європи, світу має свої наслідки:

зниження конкурентних можливостей залізничного транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, унеможлиблює використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі. Реформування залізничного транспорту насамперед вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний та комплексний підхід з урахуванням закордонного досвіду.

Список бібліографічних посилань

1. Матвієнко В. В. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2016. № 8. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=994> (дата звернення: 06.11.2019).

2. Реформи залізничного транспорту // Міністерство інфраструктури України : офіц. сайт. URL: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html> (дата звернення: 06.11.2019).

3. Татарчук І. В. Транспортне право України. Київ : Центр учб. літ., 2016. 304 с.

Одержано 08.11.2019

УДК 336.67

Ірина Фантинівна ЯСІНОВСЬКА,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри державних та місцевих фінансів

факультету управління фінансами та бізнесу

Львівського національного університету імені Івана Франка;

Вероніка Анатоліївна ІЩЕНКО,

студентка факультету управління фінансами та бізнесу

Львівського національного університету імені Івана Франка

ДІЛОВА АКТИВНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА ТА ШЛЯХИ ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ

За умов переходу до ринкової економіки кожне підприємство зацікавлене у завоюванні якомога більшої частки відповідного ринку збуту. Це проявляється, насамперед, у конкуренції, яка притаманна ринковій економіці і є її рушійною силою. Кожне підприємство змагається за своїх споживачів, враховуючи їх уподобання та інтереси, а також виходячи із загальновиробничих і маркетингових тенденцій. Саме ці процеси забезпечують визначення ділової активності підприємства, що свідчить про його стабільність за сучасних умов. Тому, важливо приділяти належну увагу даній