

відповідного нормативного акту щодо створення такого реєстру, звісно при використанні іноземного досвіду забезпечення ефективності його застосування, створило б необхідні умови для збільшення кількості суден під державним прапором України, що у свою чергу призвело до збільшення надходжень до державного бюджету. Зазначимо, що міжнародний реєстр суден в Україні все ще відсутній, не зважаючи на наявність великої кількості документів де зазначається про необхідність його створення.

Аналогічних прикладів невиконання деяких антикризових заходів можна навести достатньо велику кількість, що у свою чергу підтверджує те, що сучасне державне антикризове управління морегосподарським комплексом все ще залишається безсистемним та недосконалим.

На нашу думку, під час реалізації антикризових заходів найбільш ефективним був би підхід, результатом дії якого буде комплексний розвиток підприємств, регіону та галузі в цілому.

Враховуючи дефіцит державного бюджету, вважаємо, що під час застосування методу прямого фінансування підприємств морегосподарського комплексу нові капітальні вкладення (державні інвестиції) повинні здійснюватися тільки за умови, що вони створюють нову вартість, тобто коли рентабельність цих вкладень вище витрат на залучення капіталу. В іншому випадку це буде призводити до необґрунтованих і не ефективних витрат бюджетних коштів.

УДК 621.6.02:330.322(477)

ФІНАНСОВА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ГТС УКРАЇНИ В АСПЕКТІ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Кроленко О.Є., здобувач (УкрДАЗТ)

Газотранспортна система України є основним елементом енергетичної безпеки країни, однією з визначаючих складових національної економіки, яка забезпечує левову частку надходжень до держбюджету, сприяє підвищенню рівня життя населення України, є одним із важелів інтеграції до міжконтинентальної системи газопроводів. Однак, старіння, фізичне і моральне зношування окремих об'єктів та цілісних комплексів системи обумовлюють зниження рівня організаційно-технічної та ресурсної складових виробничого потенціалу газотранспортних підприємств. В таких умовах постає питання інвестиційного забезпечення ефективності функціонування ГТС України, її модернізації.

Цього можливо досягти за рахунок формування фінансової стратегії ГТС та узгодженої

співпраці держави та підприємств ГТС України. Формування фінансової стратегії розвитку ГТС повинно бути направлено на удосконалення системи управління та використання капіталом, активами, прибутком, грошовими потоками, інвестиціями та фінансовими ризиками. Особливого значення набуває система забезпечення ГТС інвестиціями.

Забезпечення інвестиціями слід здійснювати на рахунок формування Позабюджетного цільового інвестиційного фонду розвитку та модернізації ГТС України, який буде функціонувати на основі державно-приватного партнерства. Діяльність фонду направлена на накопичення та перерозподіл інвестицій на розвиток і модернізацію системи. Контроль за якістю виконання інвестиційних проектів необхідно покласти на Ревізійну комісію, основне завдання якої є створення ефективної системи контролінгу використання цільових інвестицій.

Слід зазначити, що на відміну від існуючих, Позабюджетний цільовий інвестиційний фонд розвитку і модернізації ГТС дозволить залишити ГТС України під контролем держави, залучити приватних, в т.ч. іноземних інвесторів без загрози втрати права власності, отримати фінансову підтримку держави, акумулювати інвестиції всіх інвесторів та направляти їх на першочергові проекти з модернізації ГТС України.

УДК 338.246.025.2:656

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В СФЕРІ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Крутько І.М., ст..викладач, (УкрДАЗТ)
Зубенко В.В., адвокат*

Аналізуючи судову практику по категорії справ щодо надання транспортних послуг, можна зробити висновок, що нерідко на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг. Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання правовідносин в сфері надання транспортних послуг та захисту прав споживачів.

Цивільним законодавством України передбачена можливість відшкодування шкоди, завданої внаслідок надання неякісних транспортних послуг. Але сама процедура встановлення факту порушення прав споживача та судовий механізм розгляду справ щодо стягнення такої шкоди з транспортних установ, потребує чимало часу та

витрат. Частіше за все пасажери не звертаються з вимогою стягнення такого відшкодування.

На міжнародному рівні розглядається ціла низка нормативних актів, якими передбачена конкретна відповідальність транспортних компаній за ненадання або неякісне надання послуг.

Прийняття вказаних міжнародних документів безумовно стане підґрунтям удосконалення рівня правового регулювання захисту прав споживачів в національному законодавстві.

Одним із засобів якісного відшкодування шкоди, завданої неякісним наданням транспортних послуг є страхування цивільної відповідальності перевізника.

Відповідним законодавчим актом передбачене обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу перед третіми особами. Та на жаль, більшість страхових випадків є такими, що настають внаслідок дорожно-транспортних пригод. Тобто предметом цих договорів є матеріальні втрати, які настали внаслідок пошкодження майна. На мій погляд, було б доречно розширити коло ситуацій, які б розглядалися як страховий випадок і у разі надання неякісних транспортних послуг (наприклад, спізнення потягу).

Механізм фіксації страхового випадку у законній ситуації відпрацьований. Пасажери мають можливість отримати компенсацію без додаткових судових процесів.

УДК 658.152

ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Стан і якість роботи залізничного транспорту багато в чому визначають перспективи подальшого соціально-економічного розвитку країни, а також можливості держави ефективно виконувати такі найважливіші функції, як захист національного суверенітету і безпеки, забезпечення потреби громадян в перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів, підвищення ресурсної незалежності і глобальної конкурентоспроможності України. Тому важливу роль в підтримці соціально-економічної стабільності в країні і забезпечення зростання ефективності економіки відіграє структурна реформа залізничного транспорту. При розробці стратегії реформ на залізничному транспорті важливе місце відводиться інвестиційній політиці.

Основними чинниками, що визначають формування інвестиційної політики на залізничному

транспорті, є:

1. велика потреба в інвестиційних ресурсах внаслідок високого рівня зносу основних виробничих фондів залізниць;
2. низька інвестиційна привабливість залізничного транспорту;
3. обмеженість власних інвестиційних ресурсів;
4. нездатність ринку позикового капіталу забезпечити прийнятні умови середньо- і довгострокового кредитування;
5. висока капіталоемність галузі при тривалих термінах повернення інвестицій;
6. фіксований рівень тарифів, збереження державного регулювання відповідно до рівня (темпами) інфляції;
7. збитковість пасажирських перевезень (збереження перехресного фінансування).

Без державних інвестицій залізниця не зможе вирішити усіх проблем. Для реалізації довгострокової стратегії розвитку залізничного транспорту в умовах обмеженості внутрішніх джерел фінансування необхідно створити сприятливий клімат для залучення зовнішніх інвестицій в галузь. Проте існуюча законодавча база є стримуючим чинником залучення приватного капіталу в розвиток залізничної інфраструктури.

До числа заходів по активізації інвестиційного клімату можна віднести:

- ухвалення законів про концесії і вільні економічні зони;
- створення системи прийому іноземного капіталу, що включає широку і конкурентну мережу державних інститутів, комерційних банків і страхових компаній, що страхують іноземний капітал від політичних і комерційних ризиків, а також інформаційно-посередницьких центрів, що займаються підбором і замовленням актуальних для України проектів, пошуком зацікавлених в їх реалізації інвесторів і оперативне оформлення угоди "під ключ";
- створення в найкоротші терміни Національної системи моніторингу інвестиційного клімату в Україні;
- розробка і прийняття програми зміцнення курсу гривні.

Процес формування перспективних напрямків інвестиційної діяльності повинен будуватися на базі прийняття послідовних стратегічних рішень, заснованих на результатах аналізу всієї сукупності внутрішніх потенційних можливостей залізниць, оцінки вартості і ефективності інвестиційних проектів.