

1/jurydychni_nauky/articles/bodnar-t-contractual-obligations-as-a-category-of-civil-law_17949.pdf (дата звернення: 18.04.2019).

2. Браніцький О., Шароватова А. Інститут неустойки в господарських правовідносинах: теоретичний і практичний аспекти. *Підприємництво, господарство і право*. 2011. № 4. С. 48–52.

3. Господарський кодекс України : закон України від 16.01.2003 № 436-IV // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 18.04.2019).

4. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Козлова Дмитра Олександровича щодо офіційного тлумачення положень другого речення преамбули Закону України «Про відповідальність за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань» : від 11.07.2013 № 7-рп/2013 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v007p710-13> (дата звернення: 18.04.2019).

5. Про адвокатуру та адвокатську діяльність : закон України від 05.07.2012 № 5076-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5076-17> (дата звернення: 18.04.2019).

Одержано 22.04.2019

★

УДК 656.025.4

Олег Едуардович Шандер,

кандидат технічних наук, доцент кафедри

управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету залізничного транспорту;

Юлія Валеріївна Шандер,

асистент, старший лаборант кафедри

управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету залізничного транспорту

АНАЛІЗ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

В Україні реалізується програма структурної реформи Укрзалізниці. Сутність її полягає в необхідності розділення монопольного і конкурентного секторів. Однак світовий досвід свідчить про те, що реформування галузей інфраструктури – довгостроковий та

суперечливий процес, де можуть виникнути найрізноманітніші, зокрема і не передбачені обставини. Виходячи з аналізу широкого діапазону підходів до реформування зарубіжних адміністрацій залізниць, досить актуальним виявляється пошук шляхів найбільш виправданого варіанту вирішення зазначеної проблеми в Україні.

Залізничний транспорт України перебуває у вкрай тяжкому стані. За останні десятиріччя оновлення основних фондів забезпечувалось в основному за рахунок власних коштів залізниць та задовольняло потребу в капітальних інвестиціях лише на 5–6 відсотків. Водночас фактично з часу незалежності України темпи зростання цін на продукцію, що споживається залізницями, перевищували темпи зростання тарифів на перевезення, що не давало змоги оновлювати в необхідному обсязі рухомий склад та інфраструктуру залізничного транспорту. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано, що ставить під загрозу їх подальше ефективне та безпечне функціонування. Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі 5 років оцінюється в розмірі майже 200 млрд грн [1].

Причиною такого критичного стану українських залізниць є те, що залізнична галузь сьогодні працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, зумовлюють неефективність її функціонування та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, ускладнюють співробітництво з приватними компаніями. В умовах відсутності реформ найнегативніші чинники, що впливають на розвиток залізничного транспорту, можна узагальнити таким чином:

- відсутність конкуренції, а отже, відсутність у суб'єктів господарювання галузі мотивації до підвищення ефективності своєї роботи та якості послуг, розширення їх переліку;

- неефективна система державного управління та регулювання галузі не дає змоги впровадити ринкову бізнес-модель її функціонування;

- висока залежність операторів рухомого складу від Укрзалізниці, яка монопольно володіє локомотивами, створює високий ризик корупційних чинників;

- застарілість методів регулювання залізничної галузі, які не відповідають сучасним (ринковим) умовам ведення бізнесу;

– жорстке державне регулювання тарифів на залізничні перевезення, яке не дає змоги вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг;

– хронічна нестача інвестицій у галузь, що призвела до високого ступеня зносу основних фондів галузі (понад 80 %), та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам;

– низький рівень інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту через складну функціональну структуру Укрзалізниці, відсутність чіткого розмежування фінансових рахунків між видами бізнесу.

Тому важливим кроком є створення нової організаційно-правової моделі управління залізничним транспортом. Організаційно-правові складові покликані забезпечити умови для подальшого розвитку конкуренції у потенційно конкурентному секторі та надання фінансової підтримки для здійснення нерентабельних перевезень на замовлення держави. Організаційна складова механізму комерціалізації залізничного транспорту має забезпечити рівноправні умови функціонування всіх суб'єктів ринку залізничних перевезень. Розвиток конкурентоспроможного ринку залізничних перевезень пов'язаний зі створенням рівних для всіх суб'єктів господарювання умов. Це в першу чергу торкається правової бази функціонування учасників перевізного процесу [2]. Правові відносини на залізничному транспорті на сьогодні регулюються Законами України «Про природні монополії», «Про залізничний транспорт», «Про ціни і ціноутворення», «Про захист економічної конкуренції» та іншими законодавчими та нормативними актами. Згідно з Законом «Про природні монополії» користування об'єктами інфраструктури (залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами і т. д.), що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, віднесено до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, а внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом – до суміжних ринків. Водночас ціноутворення на послуги суб'єктів природних монополій та суміжних ринків є предметом державного регулювання. Для сталого розвитку ринку вантажних та пасажирських залізничних перевезень необхідно залучити приватні інвестиції, механізми приватновласницького управління, тобто подальшій комерціалізації залізничного транспорту

сприятиме співпраця держави та приватних структур в межах державно – приватного партнерства. На сьогодні державно – приватне партнерство регулюється Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законом України «Про державно – приватне партнерство», Законом України «Про концесії», Законом України «Про фінансовий лізинг», Законом України «Про оренду державного та комунального майна», Законом України «Про управління об'єктами державної власності» та іншими законодавчими актами. Проте, зазначені законодавчі акти в умовах реформування та інтеграції є недосконалими в плані регулювання відносин та потребують істотних доопрацювань.

Виходячи з цього, важливим завданням є створення правових відносин, які б регулювали та встановлювали основні аспекти в управлінні залізничним транспортом, а саме: реформування системи державного управління галуззю шляхом упорядкування повноважень органів, які забезпечують формування та реалізацію державної політики в галузі, а також здійснюють державний контроль, та визначення функціональних обов'язків для всіх учасників ринку в умовах створення акціонерного товариства «Українська залізниця» [3]; формування принципів нової моделі ринку залізничних перевезень, учасників ринку, їх прав та обов'язків, створення конкурентного середовища на ринку перевезень; запровадження європейських норм та стандартів допуску та роботи на ринку залізничних перевезень з передбаченням, зокрема, вимог щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу, наявності тягового рухомого складу; формування нових принципів ціноутворення на залізничному транспорті з урахуванням ринкових перетворень у галузі та конкуренції між видами транспорту; введення європейської системи управління безпекою перевезень у галузі із запровадженням процедур сертифікації систем управління безпекою та впровадження процедур і методів державного нагляду і контролю відповідно до актів законодавства Європейського Союзу.

Список бібліографічних посилань

1. Реформи залізничного транспорту // Міністерство інфраструктури України : офіц. сайт. URL: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html> (дата звернення: 15.03.2019).

2. Гнатенко Л. А. Нормативно-законодавче регулювання діяльності залізничного транспорту органами державної влади. *Науковий вісник*

Академії муніципального управління. Серія «Управління». 2010. Вип. 2. С. 248–255.

3. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-п> (дата звернення: 15.03.2019).

Одержано 25.03.2019

★

УДК 657:005.93

Інна Миколаївна Шалун,

*студентка Національного аерокосмічного університету
ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»;*

Тетяна Олексіївна Мощицька,

*кандидат економічних наук, доцент кафедри «Фінанси»
Національного аерокосмічного університету
ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»*

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ТА АНАЛІЗУ МАТЕРІАЛЬНО-ВИРОБНИЧИХ ЗАПАСІВ

Одним з важливих чинників забезпечення безперебійної та ефективної діяльності підприємства є облік, аналіз та контроль матеріально-виробничих запасів (МВЗ). Правдива і своєчасна інформація про стан МВЗ дає можливість керівництву точно оцінювати ефективність функціонування організації. Оскільки інтереси зацікавлених осіб в оцінці та обліку МВЗ різняться, а фінансова звітність не здатна задовольнити всі інформаційні потреби користувачів в повному обсязі, виникає проблема найбільш якісного та ефективного способу відображення МВЗ у бухгалтерському обліку.

Комплексний підхід до обліку, контролю, аналізу і аудиту товарно-матеріальних запасів дозволяє оперативно отримати всі необхідні дані за певний період і істотно підвищити рівень управління фінансово-господарською діяльністю підприємства.

Для забезпечення збереження виробничих запасів, своєчасного та правильного обліку надходження, зберігання та вибуття цінностей, важливе значення має наявність на підприємстві в достатній кількості складських приміщень, оснащених ваговими і