

Кадала В. В.,

*кандидат юридичних наук, доцент кафедри
цивільного та господарського права Донецького
юридичного інституту МВС України,
м. Кривий Ріг, Україна*

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Стратегією підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання державного сектору економіки, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 травня 2015 р. № 662-р. передбачається виконання низки заходів для проведення реформи управління державною власністю (надалі – Стратегія).

Згадану Стратегією виокремлюються питання пов'язані з неефективністю суб'єктів господарювання, визначені основні заходи щодо підвищення ефективності діяльності, наголошується на потенційних ризиках реформування, передбачається реалізація певних стратегій які будуть спрямовані на досягнення основної мети реформи [1].

В той самий час, визначені заходи та стратегії не можуть бути уніфікованими, а мають знаходитись в залежності від організаційно-правової форми суб'єкта господарювання, здійснюваної ним діяльності та наявного господарсько-правового забезпечення такої діяльності. Тим більше, що суб'єкти господарювання, згадані у Стратегії, здійснюють діяльність в різних галузях економіки: енергетичній, інфраструктурній, агропромисловій, машинобудівній, хімічній та ін.

Серед суб'єктів, ефективність діяльності яких потребує підвищення одне з центральних місць займає ПАТ «Українська залізниця». Увага до цього суб'єкта господарювання з боку держави не випадкова, адже, саме цим видом транспорту здійснюється лєвова частка перевезень вантажів та пасажирів в країні, в залізничній та суміжних галузях зайнята велика кількість осіб. Крім

того, залізниці несуть велике соціальне навантаження з перевезення пільгових категорій громадян не отримуючи за це належної компенсації з бюджетів різних рівнів.

В Стратегії такий стан речей визначений як суперечливість цілей, встановлених для суб'єктів господарювання, та відсутності чіткого розмежування комерційних та некомерційних (соціально-політичних) функцій суб'єктів господарювання [1]. З цього питання нами наголошувалось наступне: по-перше, враховуючи обмежені фінансові можливості держави, а по-друге, виходячи з чинного законодавства, на цей час відсутні підстави для здійснення залізничним транспортом некомерційної господарської діяльності [2, с. 162]. Крім того, переведення взаємин між залізничним транспортом та державою на контрактну підставу передбачено Євродирективами, які можуть знайти своє відображення у нових редакціях законодавчих актів, що регламентують діяльність залізниць.

Також скасування пільгових перевезень громадян дозволить збалансувати фінансовий стан залізниць, що у свою чергу, оптимізує їх роботу. Що ж до соціальної функції держави, яка полягає у захисті уразливих категорій громадян, то її більш доцільно реалізувати шляхом надання адресних допомог або здійснювати відшкодування пільговикам лише після відповідної сплати перевізникові повної вартості проїзду та споживання пасажиром послуги перевезення. Відповідно такі зміни потребують корегування низки законодавчих актів: від соціальних до тих, що регламентують діяльність залізничного транспорту. Разом з тим, реалізуючи власну соціальну функцію держава повинна мати наскрізну інформацію щодо її отримувачів з метою уникнення зловживань коштами державного бюджету, а також інформацію щодо використання коштів, які спрямовуються від держави суб'єктам господарювання.

Викривленість та недостатність інформації в діяльності досліджуваного суб'єкта господарювання Стратегія пов'язує з низьким рівнем прозорості. До речі в Стратегії тим чи іншим чином слово «прозорість» не даремно згадується

21 раз. Погоджуючись з визначеною проблемою відзначимо, що крім прозорого управління суб'єктом господарювання, конкурсу на призначення керівництва не меншої прозорості потребують закупівельні процедури здійснювані суб'єктом господарювання та його фінансова звітність. Таке забезпечення також має відбуватися із впровадженням нових норм до чинного законодавства, які б регламентували відповідні питання.

В третьому блоці Стратегії «Політика власності» наголошується на необхідності розмежуванні функцій з управління власністю та регулювання ринку, тобто КМУ та міністерств як суб'єкта управління об'єктами державної власності і регулятора. Підтримуючи цю позицію, слід додати, що стосовно залізниць формально цей принцип дотримано: так державна адміністрація залізничного транспорту України – це орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць, а Міністерство інфраструктури – орган, що затверджує Ліцензійні умови провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті – орган ліцензування у сфері господарської діяльності з надання зазначених послуг. Тарифи на перевезення залізничним транспортом формуються Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Міністерством фінансів України тарифів на послуги суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках.

Але фактично є нагальна потреба створення органу зі спеціальним статусом для регулювання транспортної галузі та впровадження транспортної політики. Найбільш оптимальним на нашу думку, є впровадження такого органу у формі Національної комісії, що здійснює державне регулювання у транспортній сфері. Порядок організації діяльності та підзвітності такої комісії

потребує додаткового вивчення та аналізу правил, принципів та функціонування вже існуючих національних комісій.

Повноваження пропонованої комісії, в першу чергу, повинні стосуватися встановлення тарифів на перевезення. По-перше, наявна система встановлення тарифів дуже бюрократизована і може займати тривалий час. А по-друге, вона не враховує інтереси інших учасників перевізного процесу – пасажирів, вантажовідправників, вантажоодержувачів тощо. Також слід підтримати позицію радника міністра інфраструктури І. Маклушенко щодо зміни принципів формування тарифів на перевезення залізницями [3].

Інший сектор уваги з боку комісії – це якість послуг, що надаються залізничним транспортом. На цей час питання якості послуг не врегульовані належним чином, що спричиняє надання послуг неприйнятної якості і відповідно уникнення відповідальності виконавця за поставку неякісних послуг. Отже, є потреба у розробці та впровадженні стандартів якості, а також здійснення контролю за їх дотриманням. Відзначимо, що в Стратегії підвищенню якості послуг, які надаються суб'єктами господарювання населенню також приділена певна увага. Але слід зауважити, що споживачами послуг залізничного транспорту виступає не лише населення, а й інші суб'єкти господарювання, які теж можуть зазнавати негативних наслідків від надання неякісних послуг. Тому, стандарти якості послуг, що надаються залізницями повинні охоплювати комплекс критеріїв для різних кіл споживачів.

Ще одним напрямом підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання державного сектору економіки є повернення майна, що опинилося на тимчасово окупованих територіях або отримання за нього відповідних компенсацій. Більша частка суб'єктів господарювання, згаданих у Стратегії, втратили своє майно на тимчасово окупованих територіях, а саме в Автономній Республіці Крим. Не є виключенням і ПАТ «Українська залізниця». Ці втрати доволі суттєві, і тому, потрібна систематична робота по їх відшкодуванню.

Серед можливих варіантів, спрямованих на відшкодування завданих втрат є двосторонні домовленості з відповідними суб'єктами про повернення майна або виплату компенсації, звернення до міжнародних судових інститутів за захистом порушених прав, звернення до вітчизняних судових установ з метою накладення арешту на майно суб'єктів господарювання, що належить Російській Федерації та знаходяться на території України. Що стосується відшкодування втрат суб'єкта господарювання, які він зазнав на території проведення антитерористичної операції, а саме частин Луганської та Донецької областей, то це питання потребує додаткової проробки для обґрунтування належної правової позиції.

Крім того, господарсько-правове забезпечення діяльності залізниць потребує оновлення та удосконалення: починаючи від Статуту Залізниць, Закону України «Про залізничний транспорт» та закінчуючи відомчими нормативними актами. На нашу думку є потреба у прийнятті окремого Кодексу Залізниць України.

Отже, удосконалення господарсько-правового забезпечення діяльності залізниць має відбуватися комплексно, а саме: шляхом внесення змін у відповідні законодавчі акти, що регламентують їх господарсько-правову діяльність опосередковано, та шляхом формування нової законодавчої бази, а саме Кодексу Залізниць України. Також є потреба у здійсненні заходів, спрямованих на отримання відшкодування за майно, втрачене на тимчасово окупованих територіях. Перспективи подальших наукових розвідок в цьому питанні полягають у дослідженні, обґрунтуванні та обранні найбільш прийняттого шляху реформування відповідного законодавства.

Список використаних джерел

1. Стратегія підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання державного сектору економіки. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 травня 2015 р. № 662-р. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/662-2015-%D1%80>

2. Кадала В.В. До визначення поняття господарської діяльності на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / В.В. Кадала // Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право». – 2015. – № 4. – С. 160 – 163. – Режим доступу: http://pap.in.ua/4_2015/49.pdf
3. Маклушенко И. Цена груза. Как олигархические ж/д тарифы убивают экономику // [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://finance.bigmir.net/business/65087-Cena-gryza-Kak-oligarhicheskie-jd-tarifi-ybivaut-ekonomiky->