

совчу практику азійських країн. Зростання популярності альтернативного врегулювання спорів викликано низкою факторів: високою завантаженістю традиційних судів, відносно низьким рівнем витрат у порівнянні з процедурою судового розгляду, конфіденційним характером процедур, а також бажанням учасників конфліктів мати більший контроль над вибором осіб, які будуть врегулювати їх спор. До методів альтернативного врегулювання спорів зазвичай відносять третейський суд, переговори, медіацію і Collaborative law (термін, що не має російськомовного аналога, означає процедуру спільного вироблення правил врегулювання спорів (конфліктів)) [2].

Альтернативне врегулювання спорів по відношенню до офіційних судових процедур може бути використане двоєю, як за рамками офіційних судових механізмів, так і в поєднанні з ними.

Як показує аналіз вищезазначеного досвіду, світова практика, використання альтернативних методів у розгляді справ, що виникають з економічних відносин, сприяє ефективному розв'язанню спорів, які виникають між сторонами цих відносин. А це, у свою чергу, благотворно впливає на розвиток економіки в цілому. Адже саме у рамках зазначених методів суди зорієнтовані на прийняття рішень, що засновуються на принципі арбітрування, досягненні згоди щодо розв'язання конфлікту, а не на стремлінні одержання верх над супротивною стороною будь-якою ціною. Саме результат – погодження рішення є іманентним для спорів, що розв'язуються за допомогою альтернативних методів, робить рішення, які приймаються в досудовому, позасудовому порядку або виносяться судами, в т.ч. недержавними, – справедливими, і такими, що виконуються добровільно.

Література

1. Концепція вдосконалення судівництва для утвердження справедливого суду в Україні відповідно до європейських стандартів: Схвалена Указом Президента України від 10 травня 2006 р. № 311/2006 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 19. – Ст. 1376.

2. Наумов В.В., Щепотьев А.В., Кандауров Д.В. Подготовка специалистов альтернативного (негосударственного) разрешения споров и конфликтов // Проблемы экономики, информатизации, обучения и воспитания в системе непрерывного образования: Материалы IX Междунар. науч.-практ. конфер. Тула, 26-27 апреля 2012 г./ НОО ВПО НП "Тульский институт экономики и информатики"; Науч. Ред. Е.Б. Карпов. – Тула: НОО ВПО НП "Тул. ин-т экономики и информатики", 2012. – С. 452-455.

РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ГОСПОДАРСЬКИЙ АСПЕКТ

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України [1].

Серйозними проблемами галузі залізничного транспорту є значний знос основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази галузі, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань тощо [2]. На потрібність реформування системи управління залізничним транспортом зазначалося та наголошувалося з 2010 року у Транспортній стратегії України, напрямом реалізації якої є інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем. Відповідно до європейського законодавства, у кожній державі-члені має бути утворений регуляторний орган в сфері залізничного транспорту, головним завданням якого є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг всіх перевізників, також є незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи управління інфраструктурою, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника [3, с.7].

Український залізничний транспорт знаходиться у державній власності. Однак, питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поступово відносилось до актуальних. Для країни пріоритетом є реформування системи залізничного транспорту, що сьогодні є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів.

Аналітики підкреслюють, що розвиток співробітництва з Євросоюзом сприятиме повнішому використанню потенціалу України як транзитної держави, що означає збільшення надходжень від експорту транспортних послуг та розвиток відповідних галузей промисловості.

Українські залізниці підпорядковуються Державній адміністрації залізничного транспорту (далі – Укрзалізниця), яка була державним органом управління залізничним транспортом, підпорядкованим Міністерству транспорту та зв'язку України. Проведення у 2011 році адміністративної реформи виокремило Укрзалізницю зі складу створеного Міністерства інфраструктури України [4, 5].

В умовах сьогодення функціонування залізничної інфраструктури здійснюється діяльністю утвореного публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування (ПАТ "Укрзалізниця") [6].

Загалом, залізничний транспорт являє собою єдиний виробничо-технологічний комплекс, але діяльність здійснюється 6 залізницями країни зі статусом окремих суб'єктів господарювання. Можна сказати, що Укрзалізниця нагадує "державу в державі" [7].

Зазначається, що реформування даної галузі необхідно перш за все для залучення можливих джерел фінансування і механізмів, що дозволяють оновити загальні фонди, ступінь зносу яких є критичною та становить 60-90%. З огляду на позитив залізничники вважають, що нова, більш ефективна організаційна структура має відповідати умовам розвитку ринкової економіки держави та вимогам Законодавства Європейського Союзу. Це допоможе удосконалити систему управління залізничним транспортом, розмежувати функції державного та господарського управління галуззю [7].

Так, процес реформування залізничної галузі здійснив перехід Укрзалізниці від державного адміністрування до нової форми діяльності, більш відповідній сучасності та більш конкурентоспроможною в умовах ринкової економіки [7].

Зважаючи на прагнення України до інтеграції в європейську та світову транспортні системи, слід зазначити що реформування залізничного транспорту вимагається з огляду на наближення українського законодавства до європейського [3, с.40].

Реформування галузі залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю, що збільшить конкурентні можливості залізничного транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, уможли-

вить використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі, і, разом з тим, вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід. Перш за все потрібен системний аналіз впливу реструктуризації на користувачів транспортних послуг. Слід зазначити, що ключовим моментом процесу адаптації законодавства України в галузі залізничного транспорту має стати завдання розмежування надання послуг і функціонування інфраструктури на залізничному транспорті так, як це існує в ЄС.

Література

1. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1996. – № 40. – Ст.183 (із змінами).
2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т.2. – Ст.3280
3. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. // Режим доступу : http://www.undp.org.ua/files/en_76033.Transport_System_Reform_Jun2010.pdf#page=11&zoom=auto,0,370
4. Указ Президента України від 09.12.2010 року № 1085 "Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади" // Урядовий кур'єр від 14.12.2010. – № 234.
5. Указ Президента України від 06.04.2011 року № 370 "Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади" // Урядовий кур'єр від 12.04.2011. – № 66.
6. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 49. – Ст.553.
7. Ключев В. Укрзалізниця вступила у перехідний період / В. Ключев // Всеукр. транспортна газета "Магістраль". № 50 (634) – 14-20 грудня 2012 р. // Режим доступу : www.magistral-uz.com.ua