

витрат. Частіше за все пасажир не звертається 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. Пасажир має 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.