

УЗГОДЖЕННЯ ІНТЕРЕСІВ СТЕЙКХОЛДЕРІВ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ: НОРМАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

© 2018 СТРЕЛКОВ О. В.

УДК 657.6-051

Стрелков О. В. Узгодження інтересів стейкхолдерів транспортних підприємств: нормативно-правовий аспект

Ефективна взаємодія стейкхолдерів транспортних підприємств досягається шляхом узгодження їх економічних інтересів. Для узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг необхідно розуміння взаємодії їх інтересів, зокрема у площині нормативно-правових аспектів цього процесу. З цією метою було досліджено базові нормативно-правові акти, які регулюють взаємодію між транспортним підприємством і його основними стейкхолдерами (державою, клієнтами, постачальниками, працівниками). Проаналізовано ключові положення нормативно-правових актів, які впливають на узгодження інтересів зацікавлених сторін. Визначено дискусійні положення (недоліки), які потребують вдосконалення. Встановлено, що механізми державно-приватного партнерства є головним способом узгодження економічних інтересів держави та бізнесу. Застосування ефективних механізмів узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг сприятиме забезпеченню стабільності їхнього функціонування.

Ключові слова: узгодження економічних інтересів, стейкхолдери, транспортне підприємство, нормативно-правове забезпечення.

Бібл.: 12.

Стрелков Олександр Валерійович – здобувач, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, каб. 19, Київ, 04071, Україна)

E-mail: alexandr_strelkov@ukr.net

УДК 657.6-051

UDC 657.6-051

Стрелков А. В. Согласование интересов стейкхолдеров транспортных предприятий: нормативно-правовой аспект

Эффективное взаимодействие стейкхолдеров транспортных предприятий достигается путем согласования их экономических интересов. Для согласования интересов субъектов рынка транспортных услуг необходимо понимание взаимодействия их интересов, в частности в плоскости нормативно-правовых аспектов этого процесса. С этой целью были исследованы базовые нормативно-правовые акты, регулирующие взаимодействие между транспортным предприятием и его основными стейкхолдерами (государством, клиентами, поставщиками, сотрудниками). Проанализированы ключевые положения нормативно-правовых актов, влияющих на согласование интересов заинтересованных сторон. Определены дискуссионные положения, нуждающиеся в совершенствовании. Установлено, что механизмы государственно-частного партнерства являются главным способом согласования экономических интересов государства и бизнеса. Применение эффективных механизмов согласования интересов субъектов рынка транспортных услуг будет способствовать обеспечению стабильности их функционирования.

Ключевые слова: согласование экономических интересов, стейкхолдеры, транспортное предприятие, нормативно-правовое обеспечение.

Библ.: 12.

Стрелков Александр Валерьевич – соискатель, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. Кирилловская, 9, каб. 19, Киев, 04071, Украина)

E-mail: alexandr_strelkov@ukr.net

Strielkov O. V. Harmonizing the Interests of Transport Enterprises' Stakeholders: the Regulatory-Legal Aspect

An efficient interaction of the transport enterprises' stakeholders is achieved by harmonizing their economic interests. In order to harmonize the interests of actors of transport services market, it is necessary to understand the interaction of their interests, in particular in the regulatory-legal aspects of this process. For this purpose the basic normative-legal acts regulating interaction between transport enterprise and its main stakeholders (the State, clientele, suppliers, employees) have been researched. The key provisions of the normative-legal acts influencing on harmonization of interests of interested parties are analyzed. The discussion points that need to be improved are defined. It has been determined that the mechanisms of public-private partnership are the main way to harmonize the economic interests of the State and business. The application of efficient mechanisms to harmonize the interests of actors of transport services market will help to ensure the stability of their functioning.

Keywords: harmonization of economic interests, stakeholders, transport enterprise, regulatory-legal provision.

Bibl.: 12.

Strielkov Oлександр V. – Applicant, State University of Infrastructure and Technology (of. 19, 9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: alexandr_strelkov@ukr.net

Для ефективного функціонування складних економічних систем необхідною умовою є забезпечення збалансованої взаємодії усіх її елементів (внутрішнє середовище) та елементів зовнішнього середовища. Така взаємодія досягається шляхом узгодження інтересів суб'єктів взаємодії. Оскільки транспортне підприємство співпрацює з багатьма суб'єктами зовнішнього середовища, досягти максимізації фінансового результату, вирішуючи завдання в межах одного підприємства, неможливо. Тому дослідження щодо узгодження інтересів стейкхолдерів транспортних підприємств, зокрема в площині нормативно-правових аспектів цього процесу, є край актуальним завданням.

Питання узгодження інтересів стейкхолдерів підприємств є предметом досліджень багатьох науковців.

У своїх працях зарубіжні вчені Т. Доналдсон і Л. Престон наголошують, що стейкхолдери підприємства мають різні, часто несумісні цілі [1]. Про наявність потенційного конфлікту інтересів між стейкхолдерами та підприємством зазначає Дж. Фрум [2]. Т. Джонес стверджує, що існують підприємства, які характеризуються тенденцією до балансування інтересів зацікавлених сторін [3].

Питанням узгодження інтересів приділяли увагу у своїх працях і вітчизняні вчені. В роботі [4] ідентифіковано інтереси транспортного підприємства та його основних стейкхолдерів (клієнтів, постачальників, спів-

робітників, держави). Автори систематизували інтереси на економічні, соціальні й екологічні інтереси суб'єктів ринку транспортних послуг та окреслили концептуальні положення щодо узгодження економічних інтересів.

Авторами роботи [5] обґрунтовано підходи до визначення та групування стейкхолдерів підприємств з урахуванням їх інтересів, а також визначено вплив кожної групи зацікавлених осіб на фінансово-економічну безпеку підприємства.

У статті [6] досліджено функціонування підприємств транспортно-логістичної системи у кластерах з урахуванням інтересів усіх стейкхолдерів. На основі аналізу стейкхолдерського підходу в управлінні та положень маркетингу стейкхолдерів автором визначено основні його принципи та відмінності від традиційного маркетингу для підприємств транспортно-логістичної системи України.

Автори робіт [7; 8] розглядають стейкхолдерських підхід як один із загально визначених способів вирішення конфліктів у межах економічної системи, а інституційне середовище розглядається ними як основна передумова формування таких економічних систем, як кластери.

У статті [9] розглянуто засади рефлексивного управління як інструменту узгодження інтересів в економічній та соціальній сферах діяльності підприємств.

Автором статті [10] розглянуто питання узгодженості інтересів суб'єктів іноземного інвестування, якими є держава, іноземні інвестори та вітчизняні суб'єкти господарювання, та наведено методичний підхід до інтегрального оцінювання узгодженості інтересів учасників іноземного інвестування.

У статті [11] проведено дослідження гармонізації інтересів суб'єктів в системі вертикальної інтеграції, обґрунтовано його етапи, визначено ступінь вагомості кожного з них і рівень його забезпеченості в кожному конкретному випадку взаємодії.

Проведений аналіз наукових праць показав, що потребують подальших досліджень питання узгодження інтересів стейкхолдерів транспортних підприємств. Крім того, досі практично залишаються поза увагою науковців питання нормативно-правового забезпечення узгодження інтересів зацікавлених сторін.

Метою статті є дослідження нормативно-правового забезпечення узгодження інтересів стейкхолдерів транспортних підприємств.

Транспортне підприємство як складна відкрита соціально-економічна система в процесі свого функціонування взаємодіє з цілою низкою стейкхолдерів, серед яких: працівники, держава, клієнти, постачальники. В процесі взаємодії з кожним з них виникають суперечливі економічні інтереси, основою узгодження яких є чинне законодавство.

Розглянемо нормативно-правове забезпечення, яке регулює взаємодію транспортного підприємства та його стейкхолдерів.

Для узгодження інтересів транспортного підприємства і держави загально визначеним дієвим способом є використання механізмів державно-приватного партнерства (далі – ДПП) [4].

Механізм дії ДПП визначається Законом України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. Цей закон визначає: «Державно-приватне партнерство співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних і комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства, визначеним цим Законом» (ст. 1 Закону).

З цього визначення випливає, що ДПП обов'язково здійснюється на підставі договору та має певні особливості.

По-перше, це визначені суб'єкти такого договору. Однією зі сторін обов'язково повинен бути суб'єкт владних повноважень: держава Україна, Автономна Республіка Крим, територіальні громади в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування. Ці суб'єкти в контексті ДПП називаються «державними партнерами». З другої сторони – суб'єкт підприємницької діяльності: юридична особа, крім державних і комунальних підприємств, фізична особа зареєстрована як суб'єкт підприємницької діяльності. Ці суб'єкти називаються «приватними партнерами».

По-друге, порядок здійснення ДПП визначається Законом «Про державно-приватне партнерство» й іншими актами законодавства.

По-третє, повинні бути у наявності всі ознаки ДПП, до яких, зокрема, відносяться:

- ✦ надання прав управління (користування, експлуатації) об'єктом партнерства або придбання, створення (будівництво, реконструкція, модернізація) об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства;
- ✦ довготривалість відносин (від 5 до 50 років);
- ✦ передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;
- ✦ внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством (ст. 1 Закону).

Поряд з ознаками ДПП Закон визначає принципи, відповідно до яких воно повинно здійснюватися. Згідно із ст.3 Закону, до основних принципів здійснення державно-приватного партнерства належать:

- ✦ рівність перед законом державних та приватних партнерів;
- ✦ заборона будь-якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів;
- ✦ узгодження інтересів державних і приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;

- ✦ забезпечення вищої ефективності діяльності, ніж у разі здійснення такої діяльності державним партнером без залучення приватного партнера;
- ✦ незмінність протягом усього строку дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній або комунальній власності чи належать Автономній Республіці Крим, переданих приватному партнеру;
- ✦ визнання державними та приватними партнерами прав і обов'язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного у рамках державно-приватного партнерства;
- ✦ справедливий розподіл між державним і приватним партнерами ризиків, пов'язаних із виконанням договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства;
- ✦ визначення приватного партнера на конкурсних засадах, крім випадків, встановлених законом.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про державно-приватне партнерство» однією з форм ДПП являється концесія.

На водному транспорті найбільше уваги приділяється реалізації проектів на засадах ДПП у морських портах. Найбільш поширеною формою ДПП у портовій галузі є саме концесія.

Концесійна діяльність в Україні регулюється Законом України «Про концесії» від 16.07.1999 р., який визначає поняття та правові засади регулювання відносин концесії державного та комунального майна, а також умови і порядок її здійснення з метою підвищення ефективності використання державного і комунального майна і забезпечення потреб громадян України у товарах (роботах, послугах).

Слід зауважити, що, незважаючи на чисельні зміни і доповнення до цього закону, він є застарілим і не відповідає сучасним умовам економічного і соціального розвитку. На розгляді у Верховній Раді України знаходиться проект нового Закону «Про концесії», який був прийнятий за основу 03.04.2018 р.

Відповідно до ст. 1 чинного Закону «Про концесії» концесія визначається як надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань зі створення (будівництва) та (або) управління (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику.

Принципи концесійної діяльності визначаються ст. 2 Закону «Про концесії». Основними принципами діяльності, пов'язаної з наданням та отриманням концесії, є:

- ✦ законність здійснення концесійної діяльності;
- ✦ державне регулювання концесійної діяльності та контроль за її здійсненням;

- ✦ здійснення концесійної діяльності на підставі концесійного договору;
- ✦ вибір концесіонерів переважно на конкурсній основі;
- ✦ врахування особливостей надання об'єкта у концесію в окремих сферах господарської діяльності;
- ✦ комплексне використання об'єкта концесії;
- ✦ взаємовигода сторін у концесійному договорі;
- ✦ державні гарантії капіталовкладень концесіонера;
- ✦ оплатне використання об'єкта концесії;
- ✦ забезпечення законних прав та інтересів споживачів товарів (робіт, послуг), що надаються концесіонером;
- ✦ стабільність умов концесійних договорів;
- ✦ розподіл ризиків між сторонами концесійного договору;
- ✦ участь держави, органів місцевого самоврядування у частковому фінансуванні об'єктів концесії, які мають соціальне значення.

Крім Закону України «Про концесії», практичне значення має Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 № 643 «Про затвердження Типового концесійного договору».

Крім того, Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового концесійного договору» визначає форму Акта приймання-передачі об'єкта концесії включаючи споруди, устаткування та інше майно.

Узгодження економічних інтересів транспортного підприємства та працівників базується на трудовому законодавстві і здійснюється шляхом регулювання трудових відносин.

Основним нормативно-правовим актом, що регулює трудові відносини є Кодекс законів про працю України від 10.12.1971 р. Незважаючи на те, що в цей Кодекс вносилися чисельні зміни (остання – 20.01.2018 р.), він є доволі застарілим і не відображає сучасний стан відносин між роботодавцем і найманим працівником. На розгляді у Верховній Раді знаходиться абсолютно новий законопроект Трудового кодексу, проте через політичні обставини, зумовлені тим, що сфера трудових відносин становить інтерес для всього суспільства і зміни в цій сфері можуть викликати соціальний протест, остаточне прийняття нового Трудового кодексу весь час відкладається.

Враховуючи ці зауваження, характеризуючи узгодження економічних інтересів транспортного підприємства та його працівників, можна сказати таке. Згідно зі ст. 1 «Кодекс законів про працю України регулює трудові відносини всіх працівників, сприяючи зростанню продуктивності праці, поліпшенню якості роботи, підвищенню ефективності суспільного виробництва і піднесенню на цій основі матеріального і культурного рівня життя трудящих, зміцненню трудової дисципліни і поступовому перетворенню праці на благо суспільства в першу життєву потребу кожної працездатної людини. Законодавство про працю встановлює високий рівень умов праці, всемірну охорону трудових прав працівників».

Оскільки транспортні підприємства, і зокрема морські порти, є підприємствами з великою чисельністю найманих працівників, особливе значення для узгодження економічних інтересів транспортного підприємства з ними має колективний договір, який «укладається на основі чинного законодавства, прийнятих сторонами зобов'язань з метою регулювання виробничих, трудових і соціально-економічних відносин і узгодження інтересів трудящих, власників та уповноважених ними органів» (Ст. 10 Кодексу).

Як правило, на транспортних підприємствах функціонує первинна профспілкова організація, яка є стороною колективного договору, проте у разі її відсутності трудовий колектив можуть представляти представники, вільно обрані на загальних зборах (ст. 12).

Колективний договір повинен містити взаємні зобов'язання сторін щодо регулювання виробничих, трудових, соціально-економічних відносин.

Колективний договір встановлює права і обов'язки всього трудового колективу транспортного підприємства. Індивідуальна трудова діяльність працівника здійснюється на основі трудового договору, який укладається між ним та власником підприємства або уповноваженим ним органом. Згідно зі ст. 21 Кодексу основними обов'язками працівника є виконання роботи, визначеної договором, з підляганням внутрішньому трудовому розпорядку, а основним обов'язком власника підприємства або уповноваженого ним органу є виплата працівникові заробітної плати і забезпечення умов праці, необхідних для виконання роботи, що передбачається законодавством про працю, колективним договором і угодою між працівником і транспортним підприємством.

При узгодженні економічних інтересів працівників та адміністрації транспортного підприємства можуть виникати спори. Такі спори можуть мати індивідуальний або колективний характер. Оскільки чисельність працюючих на транспортних підприємствах, зокрема морських портах, як правило, значно перевищує 15 осіб, для розгляду індивідуальних трудових спорів на таких підприємствах створюється Комісія по трудових спрах, яка обирається загальними зборами (конференцією) трудового колективу підприємства (223 Кодексу). Якщо зусиллями такої комісії не вдалося знайти рішення спору, він передається на розгляд районних, районних у містах, міських чи міськрайонних судів.

У випадку виникнення на транспортному підприємстві колективного спору, його врегулювання повинно проводитись у порядку, визначеному Законом України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)» від 03.03.1998 № 137/98-ВР.

Цей Закон визначає правові і організаційні засади функціонування системи заходів по вирішенню колективних трудових спорів (конфліктів) і спрямований на здійснення взаємодії сторін соціально-трудова відносин у процесі врегулювання колективних трудових спорів (конфліктів), що виникли між ними. Згідно зі ст. 2 Закону «Колективний трудовий спір (конфлікт) – це розбіжності, що виникли між сторонами соціально-трудова відносин, щодо: встановлення нових або зміни існуючих соціально-економічних умов праці та вироб-

ничого побуту; укладення чи зміни колективного договору, угоди; виконання колективного договору, угоди або окремих їх положень; невиконання вимог законодавства про працю.

Вирішення колективних трудових спорів може проводитись за допомогою Примирної комісії, трудового арбітражу або Національної служби посередництва і примирення.

Якщо для вирішення колективного трудового спору всіх вищезазначених заходів виявилось недостатньо, спір може бути переданий на розгляд суду у звичайному порядку.

Крайньою мірою для захисту працівниками своїх економічних і соціальних інтересів є страйк, право на який передбачено ст. 44 Конституції України. Страйк – це тимчасове колективне добровільне припинення роботи працівниками (невихід на роботу, невиконання своїх трудових обов'язків) підприємства, установи, організації (структурного підрозділу) з метою вирішення колективного трудового спору (конфлікту) (ст. 17 Закону). Незважаючи на те, що транспортні підприємства не входять до переліку підприємств, на яких забороняється проведення страйку, такий варіант розвитку протистояння між найманими працівниками та адміністрацією транспортного підприємства або його власником може вкрай негативно позначитись на діяльності підприємства. Отже, сторони можливих трудових спорів на транспортних підприємствах повинні докласти всіляких зусиль, для того щоб вирішувати колективні трудові спори, не вдаючись до цієї крайньої міри.

Узгодження інтересів транспортного підприємства і клієнта відбувається в процесі укладання угод на надання послуг. Тариф, зазначений в контракті, з правової точки зору врегулює економічні інтереси сторін, а додаткові умови щодо умов доставки реалізують інші інтереси контрагентів.

Відносини між транспортним підприємством і споживачами його послуг регулюються цивільним і господарським законодавством України.

Зокрема слід зупинитися на правовому регулюванні інституту послуги. Основи правового регулювання цього інституту містяться у Розділі 63 Цивільного кодексу України. Зокрема, ст. 901 Кодексу визначає: «За договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором».

Науково-практичний коментар Цивільного кодексу пояснює, що «Відповідно до її положень за договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням іншої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити надану послугу, якщо інше не встановлено договором. Таким чином, договір про надання послуг є двостороннім. Про це свідчать обов'язки замовника оплатити послугу або відшкодувати вико-

навцю фактичні витрати за договором про безоплатне надання послуг (ст. 904). Договір про надання послуг є консенсуальним, таким, що вважається укладеним з моменту досягнення згоди за всіма істотними умовами. Договір про надання послуг, за яким виконавець, відповідно до характеру своєї діяльності, зобов'язаний надати послуги кожному, хто до нього звернеться, є публічним договором. Це стосується договору про надання медичних, освітніх та інших послуг».

Окрема правова норма цивільного законодавства регулює договір перевезення, за яким здійснюється перевезення вантажу, пасажирів, багажу та пошти. Загальні умови перевезення визначаються Цивільним Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них (ст. 908 Цивільного кодексу). Науково-практичний коментар цієї статті пояснює: «Законодавець у ст. 908 ЦК України передбачає можливість встановлення умов перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти та відповідальності сторін щодо цих перевезень угодою сторін (договором). Це правило відображає загальний принцип цивільного права про свободу договору, виборі контрагента та визначенні умов договору. Відповідно до ч. 1 ст. 908 ЦК України договір перевезення є єдиною підставою виникнення зобов'язань із перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. На договірну підставу здійснення перевезення вказував у свій час Г. Ф. Шершеневич, як на його характерну ознаку [12]. Тобто цей вид зобов'язань не потребує наявності інших юридичних фактів, зокрема плану перевезення. Останній відіграв важливу роль у радянський період, коли на всіх видах транспорту здійснювалося загальне державне планування перевезення вантажу. Сьогодні плани перевезення мають значення способу виконання договірних зобов'язань із перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти та зумовлені необхідністю забезпечення безперервної діяльності окремих видів транспорту у зв'язку з їх особливими властивостями. Наприклад, відповідно до договору автомобільного перевезення вантажу перевізник і відправник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани із декадними плановими завданнями на перевезення вантажів (п. 3.6 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні).

Узгодження інтересів транспортного підприємства з постачальниками здійснюється, як і у попередньому випадку, через укладання угод.

Загальні положення щодо угод транспортного підприємства з постачальниками регулюються ст. 712 Цивільного кодексу та ст. 265 Господарського кодексу України. Зокрема, ст. 712 Цивільного кодексу говорить:

«За договором поставки продавець (постачальник), який здійснює підприємницьку діяльність, зобов'язується передати у встановлений строк (строки) товар у власність покупця для використання його у підприємницькій діяльності або в інших цілях, не пов'язаних з особистим, сімейним, домашнім або іншим подібним використанням, а покупець зобов'язується прийняти товар і сплатити за нього певну грошову суму. До договору поставки застосовуються загальні положення про купівлю-продаж, якщо інше не встановлено договором, законом або не випливає з характеру відносин сторін. Законом можуть бути передбачені особливості регулювання укладення та виконання договорів поставки, у тому числі договору поставки товару для державних потреб». *До договору поставки застосовуються загальні положення про купівлю-продаж, якщо інше не встановлено договором, законом або не випливає з характеру відносин сторін. Законом можуть бути передбачені особливості регулювання укладення та виконання договорів поставки. Зокрема, відносини поставки товарів для державних потреб регулюються Законом України «Про поставки продукції для державних потреб», поставка товарів, придбаних за державні кошти – Законом України «Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти», поставки до державного матеріального резерву Законом України «Про державний матеріальний резерв» тощо. Особливості правового регулювання договірних відносин поставки у сфері господарювання визначені в ГК України. Так, ГК України регламентує питання щодо предмета, кількості, асортименту, строків і порядку поставки, комплектності, якості товарів, що поставляються, претензій у зв'язку з недоліками поставлених товарів, а також встановлює вимогу викладати умови господарських договорів поставки відповідно до Міжнародних правил щодо тлумачення термінів «Інкотермс».*

Ст. 265 Господарського кодексу України визначає: «За договором поставки одна сторона – постачальник зобов'язується передати (поставити) у зумовлені строки (строк) другій стороні – покупцеві товар (товари), а покупець зобов'язується прийняти вказаний товар (товари) і сплатити за нього певну грошову суму. Договір поставки укладається на розсуд сторін або відповідно до державного замовлення. Сторонами договору поставки можуть бути суб'єкти господарювання, зазначені у пп. 1, 2 частини другої ст. 55 цього Кодексу. Сторони для визначення умов договорів поставки мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо або у виключній формі цим Кодексом чи законами України. Поставка товарів без укладення договору поставки може здійснюватися лише у випадках і порядку, передбачених законом. Реалізація суб'єктами господарювання товарів негосподарюючим суб'єктам здійснюється за правилами про договори купівлі-продажу. До відносин поставки, не врегульованих цим Кодексом, застосовуються відповідні положення Цивільного кодексу України про договір купівлі-продажу.

У ч. 4 ст. 265 ГК України міститься дуже важливе положення щодо умов договору поставки: вони повинні укладатися відповідно до вимог Міжнародних правил щодо трактування термінів INCOTERMS.

ВИСНОВКИ

Узгодження інтересів зацікавлених сторін в процесі функціонування підприємства є важливою умовою забезпечення його ефективної діяльності за рахунок зменшення реальних і потенційних загроз зовнішнього та внутрішнього середовища. Для узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг необхідно розуміння взаємодії їх інтересів. Процес узгодження інтересів має базуватися на положеннях чинних нормативно-правових актів. Застосування ефективних механізмів узгодження інтересів суб'єктів ринку транспортних послуг сприятиме розвитку транспортної галузі, зменшенню ризиків діяльності транспортних підприємств, забезпеченню стабільності їхнього функціонування. Подальші дослідження будуть спрямовані на розробку моделей узгодження економічних інтересів транспортних підприємств і їх стейкхолдерів. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Donaldson T., Preston L. E. The stakeholder theory of the corporation: Concepts, evidence, and implications. *Academy of Management Review*. 1995. No. 20 (1). P. 65–91.
2. Frooman J. Stakeholder influence strategies. *Academy of Management Review*. 1999. No. 24 (2). P. 191–205.
3. Jones T. M. Instrumental stakeholder theory: A synthesis of ethics and economics. *Academy of Management Review*. 1995. No. 20 (2). P. 404–437.
4. Бабина О. Є., Стрелков О. В. Інтереси суб'єктів ринку транспортних послуг: види, взаємодія, механізми узгодження. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 16. С. 15–21.
5. Момот Т. В., Філатова І. О., Конопліна О. О. Стейкхолдер-орієнтований підхід до забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств: теоретико-методичні засади впровадження. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 8. С. 36–44. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2015_8_6
6. Попова Н. В. Теоретичні аспекти маркетингу стейкхолдерів на підприємствах транспортно-логістичної системи. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 8 (170). С. 36–44.
7. Гареев Т. Р. Кластери в інституціональній проекції: ктеорії і методології локального соціально-економічного розвитку. *Балтійський регіон*. 2012. № 3 (13). С. 7–33.
8. Тажитдинов І. А. Применение стейкхолдерского подхода в стратегическом управлении развитием территории. *Экономика региона*. 2013. № 2. С. 17–27.
9. Лісун Я. В. Узгодження соціально-економічних інтересів підприємств на основі рефлексивного підходу. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2015. Т. 3. № 4. С. 27–31.
10. Сидорова А. В., Анісімова А. В. Дослідження узгодженості інтересів суб'єктів іноземного інвестування: кількісне оцінювання. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 4. С. 139–147. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2012_4_15
11. Чмут А. В. Оцінка рівня гармонізації відносин учасників інтеграційних об'єднань. *Збірник наукових праць Харківського національного аграрного університету*. 2012. № 6. С. 232–237.

12. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 2 : Товар. Торговые сделки. М. : Статут, 2003. 461 с.

Науковий керівник – Бабина О. Є.,
доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри
бізнес-логістики та транспортних технологій Державного
університету інфраструктури та технологій

REFERENCES

- Babyna, O. Ye., and Strielkov, O. V. "Interesy subiektiv rynku transportnykh posluh: vydy, vzaiemodiia, mekhanizmy uzgodzhennia" [Interests of subjects of the market of transport services: types, interaction, coordination mechanisms]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, no. 16 (2017): 15-21.
- Chmut, A. V. "Otsinka rivnia harmonizatsii vdnosyn uchasyntiv intehratsiinykh obiednan" [Assessment of the level of harmonization of relations between members of integration associations]. *Zbirnyk naukovykh prats Kharkivskoho natsionalnoho ahrar-noho universytetu*, no. 6 (2012): 232-237.
- Donaldson, T., and Preston, L. E. "The stakeholder theory of the corporation: Concepts, evidence, and implications" *Academy of Management Review*, no. 20 (1) (1995): 65-91.
- Frooman, J. "Stakeholder influence strategies" *Academy of Management Review*, no. 24 (2) (1999): 191-205.
- Gareyev, T. R. "Klasteriy v institutsionalnoy proektsii: k teorii i metodologii lokalnogo sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya" [Clusters in institutional projection: on the theory and methodology of local socio-economic development]. *Baltiyskiy region*, no. 3 (13) (2012): 7-33.
- Jones, T. M. "Instrumental stakeholder theory: A synthesis of ethics and economics" *Academy of Management Review*, no. 20 (2) (1995): 404-437.
- Lisun, Ya. V. "Uzhodzhennia sotsialno-ekonomichnykh interesiv pidpriemstv na osnovi refleksyvnoho pidkhodu" [Coordination of social and economic interests of enterprises on the basis of a reflexive approach]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky* vol. 3, no. 4 (2015): 27-31.
- Momot, T. V., Filatova, I. O., and Konoplina, O. O. "Steikkholder-orientovanyi pidkhid do zabezpechennia finansovo-ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv: teoretyko-metodychni zasady vprovadzhennia" [Stakeholder-oriented approach to financial and economic security of enterprises: theoretical and methodological basis of implementation]. *Aktualni problemy ekonomiky*. 2015. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2015_8_6
- Popova, N. V. "Teoretychni aspekty marketynhu steikkholderiv na pidpriemstvakh transportno-lohistychnoi systemy" [Theoretical aspects of stakeholder marketing at the enterprises of transport and logistics system]. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 8 (170) (2015): 36-44.
- Shershenevich, G. F. *Kurs togovogo prava* [The course on business law]. Vol. 2 : Tovar. Torgovyve sdelki. Moscow: Statut, 2003.
- Sydorova, A. V., and Anisimova, A. V. "Doslidzhennia uzgodzhenosti interesiv subiektiv inozemnoho investuvannia: kilkisne otsiniuvannia" [Research of consistency of interests of subjects of foreign investment: quantitative assessment]. *Aktualni problemy ekonomiky*. 2012. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2012_4_15
- Tazhitdinov, I. A. "Primeneniye steikkholderskogo podkhoda v strategicheskoy upravlenii razvitiyem territorii" [Application of the stakeholder approach in the strategic management of the territory development]. *Ekonomika regiona*, no. 2 (2013): 17-27.