

**Вищий навчальний заклад
«НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ»**

юридичний факультет

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)
спеціальність 081 «Право»

**на тему
«ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ»**

Здобувача вищої освіти заочної форми
навчання

_____ Ковальова Вікторія Валеріївна
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові)

Науковий керівник

кандидат юридичних наук, доцент
(вчений ступінь, наукове звання (доцент, професор))

_____ Матвєєв Сергій Васильович
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові)

Декан юридичного факультету

кандидат юридичних наук, доцент
(вчений ступінь, наукове звання)

_____ Матвєєв Сергій Васильович
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові)

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	- 3
ВСТУП	- 4
РОЗДІЛ 1. ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	- 7
1.1. Цілісний майновий комплекс залізниць України: склад та умови функціонування	- 7
1.2. Законодавче регулювання діяльності у сфері залізничного транспорту	- 23
Висновки до розділу 1.....	- 40
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ГОСПОДАРСЬКЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	- 42
2.1. Господарська діяльність у сфері залізничного транспорту	- 42
2.2. Комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні	- 60
2.3. Залізничний транспорт як об’єкт реформування: господарсько-правовий аспект та зарубіжний досвід	- 74
2.4. Холдинг як оптимальна організаційно-правова форма функціонування залізничного транспорту України	- 93
Висновки до розділу 2.....	- 117
ВИСНОВКИ	- 121
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЛ	- 125
ДОДАТКИ	- 137

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВАТ – відкрите акціонерне товариство

ГКУ – Господарський кодекс України

ДХК – державна холдингова компанія

ЄС – Європейський Союз

КЗТУ – Кодекс залізничного транспорту України

КМУ – Кабінет Міністрів України

ПАТ «Укрзалізниця» – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»

РФ – Російська Федерація

ХК – холдингова компанія

ЦКУ – Цивільний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У системі суспільних перетворень, в яких перебуває українська держава, проблема формування господарсько-правового механізму забезпечення ринкових економічних відносин була і залишається ключовим питанням. Незважаючи на всі інституційні зміни, процеси приватизації, формування окремих інструментів організаційно-господарського впливу лишається дуже багато проблем, пов'язаних з формуванням в Україні сучасної розвиненої моделі господарювання, власне про це свідчать незадовільні темпи зростання економіки країни. Тому дієвий механізм формування та реалізації державної економічної транспортної політики, у тому числі й у залізничній сфері, повинен забезпечити стабільність та конкурентоспроможність національної економіки України на світовому економічному ринку.

Одне з ключових місць у системі забезпечення механізму економічних перетворень належить створенню ефективної транспортної системи та забезпеченню належного рівня господарсько-правового регулювання інфраструктурних процесів у галузі транспорту, а особливо в залізничній сфері.

Загальновідомими є плани держави щодо реформування залізничної галузі. Однак на сьогодні не створено переконливої концепції функціонування залізничного транспорту в умовах структурних перетворень, кінцевою метою яких має бути залучення в галузь постійного та потужного обсягу інвестиційних ресурсів та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту як такого. Саме для того, щоб така оптимізація моделі господарювання у сфері залізничних перевезень не відбувалася шляхом спроб і помилок, має місце проведення наукового моделювання господарсько-правового забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах після проведення реформ.

Оскільки органи державної влади не поспішають з розробкою та винесенням до публічного обговорення власної концепції та пропозицій щодо реформування галузі, їх недостатню ініціативність має і повинна компенсувати активність наукового середовища. Саме тому цю роботу можна розглядати як альтернативний проект реформування залізничного транспорту України.

Аналіз останніх публікацій і досліджень. Теоретичну основу дослідження склали роботи вітчизняних вчених-господарників, таких як: О.А. Беяневич, О.Ю. Битяк, О.М. Вінник, Д.В. Задихайло, Г.Л. Знаменського, І.М. Кравець, В.К. Мамутов, В.С. Мілаш, О.П. Подцерковний, К.В. Плавшуда, В.В. Резникова, А.В. Семенишин, В.А. Устименко, О.В. Шаповалова, В.С. Щербина

та інші.

Законодавчу базу дослідження склали міжнародні нормативно-правові акти та національне законодавство.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є розроблення господарсько-правового механізму ефективного господарювання у сфері залізничних перевезень в умовах реформування.

Відповідно до визначеної мети, поставлено і вирішено такі **завдання**:

- надати економіко-правову характеристику сучасного стану цілісного майнового комплексу залізниць України;
- з'ясувати сучасний стан законодавчого регулювання діяльності у сфері залізничного транспорту та визначити перспективи його систематизації;
- охарактеризувати господарську діяльність у сфері залізничного транспорту як суб'єкта природної монополії;
- визначити комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні та засоби господарсько-правового впливу для безумовного забезпечення таких інтересів;
- дослідити зарубіжний досвід проведення реформування залізничного транспорту та сформувати основні підходи до реформування залізничної галузі України;
- визначити оптимальну організаційно-правову форму функціонування залізничного транспорту України, що має стати результатом його реформування.

Об'єктом дослідження є сукупність господарських відносин у сфері здійснення перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом України.

Предметом дослідження є господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування.

Методи дослідження. Методологічна основа дослідження має системний характер, що виявляється у застосуванні різних методів пізнання залежно від конкретних аспектів дослідження. У процесі дослідження було використано ряд загальнонаукових та спеціальних методів: діалектичний метод; історико-правовий; порівняльно-правовий; формально-логічний; формально-юридичний; логічний.

Наукова новизна отриманих результатів. Кваліфікаційна робота є комплексною науковою працею, присвяченою з'ясуванню змісту господарсько-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту України в умовах реформування.

Практичне значення отриманих результатів. Значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблені в ході дослідження наукові положення і пропозиції мають як науково-теоретичні, так і практичні аспекти. Тому вони можуть бути використані в нормотворчій діяльності держави – в процесі удосконалення господарського законодавства, зокрема, з метою створення нових нормативно-правових актів, які безпосередньо стосуються організації та здійснення діяльності у сфері залізничного транспорту, а також при удосконаленні методологічних засад формування документів, присвячених забезпеченню якісного державного регулювання та ефективного функціонування галузі залізничних перевезень України, а також у начальнично-методичній роботі – при підготовці навчальних видань, підручників, навчальних програм курсу «Господарське право».

Структура та обсяг кваліфікаційної роботи. Обсяг роботи становить 138 сторінок друкованого тексту, складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1

ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

1.1. Цілісний майновий комплекс залізниць України: склад та умови функціонування

Транспорт є однією з найважливіших базових системоутворюючих галузей виробничої інфраструктури національної економіки, що забезпечує потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях [106]. Україна має дуже сприятливі умови для формування та розміщення транспортної мережі. З огляду на геополітичні умови потенціал транзитності залізниць України один із найбільших в Європі. Серед всіх видів транспорту, що існують сьогодні, найбільш перспективний – залізничний, оскільки він оптимально відповідає поєднанню швидкісних, екологічних і цінових вимог. Територіальна організація і галузева структура народного господарства, а також вигідне економіко-географічне розташування завдали вектор розвитку та розміщення підприємств залізничної галузі України.

Слід зазначити, що необхідною умовою для забезпечення національної безпеки та цілісності держави, підвищення рівня життя населення та підтримання обороноздатності країни є стабільне і ефективне функціонування залізничного транспорту.

У господарському законодавстві України визначено, що учасниками господарських відносин є суб'єкти господарювання, органи державної влади і місцевого самоврядування, що наділені відповідною господарською компетенцією, споживачі, громадяни, громадські й інші організації, що виступають засновниками суб'єктів господарювання або здійснюють щодо останніх організаційно-господарські повноваження, які ґрунтуються на основі відносин власності. Безпосередньо поняття «суб'єкт господарювання» вживається у ч.4 ст.13 Конституції України в контексті забезпечення державного захисту прав всіх суб'єктів права власності й господарювання, а також соціальної спрямованості економіки. Це фактично означає, що суб'єкт господарювання є самостійним учасником господарських відносин.

Частина 1 ст.55 Господарського кодексу України визначає, що суб'єктами господарювання виступають учасники господарських відносин, що здійснюють господарську діяльність, шляхом реалізації господарської компетенції (сукупності господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно та несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах цього майна, окрім

випадків, які передбачені законодавством [32]. До суб'єктів господарювання частиною 2 вказаної статті відносяться як фізичні особи, так і господарські організації – юридичні особи, які створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні й інші підприємства, що створені відповідно до цього кодексу, а також інші юридичні особи, що здійснюють господарську діяльність і зареєстровані у встановленому законом порядку. Частиною 3 цієї статті передбачено, що ознакою суб'єктів господарювання є реалізація ними своєї господарської компетенції на основі таких правомочностей: права власності, права господарського відання, права оперативного управління, відповідно до визначення цієї компетенції у Господарському кодексі України та інших законах [85].

Тому для того, щоб бути активним учасником господарсько-правових відносин, суб'єкт господарювання повинен мати певне майно. Проте для подальшого ефективного використання майна в господарській діяльності слід визначитися, на підставі яких правових режимів воно йому належить.

Юридична наука завжди приділяла увагу правовому режиму державної власності та державного майна. Однак перехід економіки країни на ринкові рейки викликав кардинальні зміни в механізмі правового регулювання використання державного майна в господарській діяльності. У результаті проголошення в Україні свободи підприємництва та рівності всіх форм власності державні підприємства перестали бути єдиною організаційною формою господарювання, як це було за часів централізовано-керованої економіки, з'явилися суб'єкти господарювання інших форм власності, зацікавлені в використанні державного майна [83].

Також слід зазначити, що у чинному законодавстві України, як вважають деякі науковці, норми щодо правового режиму майна суб'єктів господарювання сформульовані та розміщені, як правило, безсистемно. Деякими нормами встановлюється правовий режим власності (об'єктів власності) безвідносно до виду суб'єктів господарювання, іншими встановлюється правовий режим майна окремих суб'єктів господарювання, правовий режим окремих видів майна та ін. [28].

Отже, правовий режим майна – це сукупність вимог, які визначаються до майна при його набутті, використанні у процесі господарської діяльності, вибутті. У господарській діяльності правовий режим майна розкривається через встановлення окремих правил обліку майна, а також порядку погашення його вартості тощо.

Категорія правового режиму майна дозволяє розкрити правове становище суб'єкта господарювання у повному обсязі, визначити зміст його майнових

прав та обов'язків у процесі здійснення ним господарської діяльності.

Зміст правового режиму майна визначається структурою майна суб'єкта господарювання, порядком набуття (формування), використання та вибуття майна, закріпленого за суб'єктом господарювання у правових формах (видах) майнового відокремлення чи на іншій правовій підставі, а також порядком звернення стягнення на майно кредитором суб'єкта господарювання.

Основними чинниками, які характеризують основи правового режиму майна суб'єктів господарювання, є: економічний зміст та цільове призначення майна; форма власності майна; вид майна; вид суб'єкта господарювання; сфера здійснення та вид діяльності, що здійснюється [74].

Основою правового режиму майна суб'єкта господарювання, на якій базується його господарська діяльність, є право власності й інші речові права: право господарського відання та оперативного управління.

Слід зазначити, що поширення у правовому просторі України інституту господарського відання та оперативного управління, які не були включені до Цивільного кодексу України 2003 р., у зв'язку з тим що цивілісти вважали необхідним наділити усіх юридичних осіб правом власності на закріплене майно, було збережено у Господарському кодексі України та в іншому господарському законодавстві, враховуючи давнє відстоювання правниками-господарниками ціннісних характеристик цих обмежених речових прав у зв'язку із фактичною та юридичною неможливістю наділення підприємств державного та комунального секторів економіки правом (приватної) власності [128].

Слід також звернути увагу на те, що зміст правового режиму майна суб'єкта господарської діяльності визначається залежно від організаційно-правової форми господарської організації.

Майновою основою господарювання є право власності. Право власності – це речове право, яке характеризується найбільш повним та абсолютним, виключним, безпосереднім і безстроковим володарюванням особи над річчю, що поєднане із ставленням до речі як до власної, обмеження якого допускається лише в передбачених Конституцією та іншими законами випадках.

Право господарського відання – це правова форма майнового статусу суб'єкта господарювання, що володіє, користується та розпоряджається майном, яке закріплене за ним власником чи уповноваженим ним органом, з відповідним обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника, передбачених законодавчими актами. Режим господарського відання визначає відповідні права та обов'язки суб'єкта господарювання з управління закріпленим за ним майном, міру його майнової

самостійності, визначає межі втручання державних органів у діяльність підприємства. Власник майна, закріпленого на праві господарського відання за суб'єктом господарювання, здійснює контроль за використанням та збереженням належного йому майна безпосередньо або через уповноважений ним орган, не втручаючись в оперативно-господарську діяльність підприємства.

Право господарського відання виникає у підприємства з моменту передачі майна. Майно, яке передане підприємству на праві господарського відання, вибуває з фактичного володіння власника і зараховується на баланс підприємства. З моментом виникнення права господарського відання пов'язано настання майнової відповідальності підприємства за своїми зобов'язаннями.

Суб'єкт господарювання має право самостійно розпоряджатися закріпленим за ним майном, за винятком майна, обмеження щодо розпорядження яким встановлюються законом. Так, обмеження стосується відчуження майна, передачі його в заставу (майна, яке належить до основних фондів). Цілісні майнові комплекси підприємство має право здавати в оренду лише за згодою органу, до сфери управління якого воно входить.

Право господарського відання припиняється на підставах, які передбачені для припинення права власності, та у випадках правомірного вилучення чи перерозподілу майна власником. Право господарського відання припиняється внаслідок приватизації майна суб'єкта господарювання [15].

Право оперативного управління – це правова форма майнового статусу суб'єкта господарювання, що володіє, користується та розпоряджається майном, яке закріплене за ним власником чи уповноваженим ним органом для здійснення некомерційної господарської діяльності, в межах, встановлених законами, власником майна чи уповноваженим ним органом [109]. Тобто практичне значення права оперативного управління полягає у тому, що воно визначає співвідношення майнових прав конкретних державних організацій з правами держави як власника відповідного майна, встановлює межі майнової самостійності «служить юридичним засобом участі державних органів в майновому обороті», будучи «правом на майно в сфері безпосереднього господарювання» [88].

Зміст права оперативного управління можливо розкрити через аналіз правомочностей носіїв цього права щодо володіння, розпорядження та користування наданим їм майном. Сама держава не може безпосередньо володіти всією масою свого майна, вона володіє ним через свої органи, через створені нею юридичні особи публічного права, яким майно передається в оперативне управління. Лише в такому випадку право володіння одержує свій

конкретний зміст. Закріплене за юридичними особами публічного права на праві оперативного управління майно виходить з володіння держави. Володільцем стає носій права оперативного управління, який здійснює фактичне панування над майном [15].

Згідно зі статтею 139 ГКУ, майном визнається сукупність речей, інших цінностей (включаючи нематеріальні активи), що мають вартісне визначення, виробляються чи використовуються у діяльності суб'єктів господарювання та відображаються в їх балансі або враховуються у інших формах обліку майна цих суб'єктів, які передбачені законом [32].

Визначивши теоретичні основи поняття правового режиму майна та майна взагалі, слід зазначити, що законодавці під майном підприємств транспорту, відповідно до ст. 9 ЗУ «Про транспорт», розуміють транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, є загальнодержавною власністю і належить до єдиної транспортної системи [64].

Згідно зі статтею 1 Закону України «Про залізничний транспорт», залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [44].

Господарський кодекс України класифікує майно підприємств, в залежності від економічної форми, якої воно набуває у процесі здійснення господарської діяльності, на: основні фонди, оборотні активи, кошти та товари.

Так, відповідно до статті 139 Господарського кодексу України, основними фондами виробничого та невиробничого призначення являються будинки, споруди, машини і устаткування, обладнання, інструмент, виробничий інвентар та приладдя, господарський інвентар та інше майно тривалого використання, що віднесено до основних фондів законодавством. Оборотними засобами є сировина, паливо, матеріали, малоцінні предмети та предмети, що швидко зношуються, інше майно виробничого і невиробничого призначення, що віднесено до оборотних засобів законодавством.

Коштами у складі майна суб'єктів господарювання є гроші у національній та іноземній валюті, призначені для здійснення товарних відносин цих суб'єктів

з іншими суб'єктами, а також фінансових відносин відповідно до законодавства.

Товарами у складі майна суб'єктів господарювання визнаються вироблена продукція (товарні запаси), виконані роботи та послуги [32].

Слід зазначити, що діяльність підприємств залізничного транспорту України, як невід'ємної частини загальної транспортної системи країни, підтримує соціальний та економічний розвиток регіонів, забезпечує зміцнення та обороноздатність країни й раціональне функціонування усіх галузей суспільного виробництва, сприяє розширенню міжнародного співробітництва та розвитку продуктивних сил.

Тому основою для забезпечення якісних залізничних перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні виступає інфраструктура і залізничний рухомий склад.

А, отже, для нормальної та безпечної експлуатації залізниці повинні мати:

- в робочому стані колії з відповідним колійним розгалуженням для обгону, формування поїздів та здійснення відповідної маневрової роботи (станції, роз'їзди тощо);

- спеціальні споруди для посадки, висадки та обслуговування пасажирів (платформи, вокзали тощо), а також для зберігання вантажів та здійснення розвантажувально-навантажувальних робіт (складські приміщення, комори тощо);

- в робочому стані пристрої сигналізації та зв'язку;

- споруди для ремонту та екіпірування локомотивів і вагонів (заводи, депо, вагонні дільниці тощо);

- пристрої водозабезпечення;

- централізований диспетчерський апарат управління безпекою руху.

Слід зауважити, що останнім часом залізнична галузь перебуває у процесі реформування, тому при вивченні питання майнового комплексу залізниць України треба розглянути декілька моделей майнових відносин, що були притаманні як державному підприємству, так і на сьогодні вже створеному публічному акціонерному товариству.

Отже, залізниця залишається основною організаційною ланкою на залізничному транспорті. Майно залізниці при організаційно-правовій формі державного підприємства становили виробничі і невиробничі фонди та інші цінності, вартість яких відображалась у самостійному балансі залізниці. Майно було державною власністю і закріплювалось за залізницею на праві господарського відання.

Реалізуючи право господарського відання, залізниця володіла,

користувалася та розпоряджалася зазначеним майном на свій розсуд та вчиняла щодо цього майна будь-які дії, що не суперечили чинному законодавству, з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна з попереднім узгодженням із Уповноваженим органом управління та Укрзалізницею.

На праві господарського відання залізниці належали:

- магістральні залізничні лінії загального користування і розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, які безпосередньо використовуються для забезпечення перевізного процесу;

- залізничні колії загального користування (земляне полотно, верхня будова колії та штучні споруди) на перегонах і залізничних станціях, що призначені для пропуску поїздів, виконання операцій з прийому та відправлення поїздів, прийому та видачі вантажу, багажу і вантажобагажу, виконання сортувальної та маневрової роботи;

- залізничні переїзди з обладнанням;

- пристрої та лінії сигналізації, централізації і блокування;

- будівлі, споруди, приміщення, в яких розміщені пристрої сигналізації, централізації і блокування;

- контактна мережа;

- лінії електропостачання, що живлять тягові підстанції, контактну мережу, устаткування сигналізації, централізації, блокування, обчислювальної техніки інформаційних комплексів управління рухом на залізничному транспорті загального користування;

- будівлі, споруди, приміщення і обладнання тягових та трансформаторних підстанцій;

- будівлі, споруди і обладнання пунктів групування, постів секціонування, дизельних електростанцій;

- системи та лінії управління і телеуправління устаткуванням електропостачання;

- будівлі, споруди й приміщення, інженерні системи і системи життєзабезпечення обчислювальних і диспетчерських центрів;

- розпорядче і станційне обладнання оперативно-технологічного зв'язку, яке забезпечує керування технологічним процесом на залізничному транспорті загального користування;

- будівлі, споруди, приміщення, пристрої і обладнання пунктів дислокації відновлювальних та пожежних поїздів, залізничний рухомий склад відновлювальних і пожежних поїздів, оснащення й залізничні колії загального користування, на яких вагони дислокуються [47].

Джерелами формування майна залізниці до процесу проведення структурних змін, які полягають у зміні організаційно-правової форми господарювання, були:

- майно, передане їй центральними і місцевими органами виконавчої влади;
- майно, придбане Укрзалізницею за рахунок централізованих коштів і передане залізниці;
- майно, передане залізниці від інших залізниць за рішенням Укрзалізниці й Уповноваженого органу управління;
- доходи, одержані від наданих послуг та реалізації продукції, а також від інших видів господарської діяльності;
- доходи, одержані від цінних паперів;
- кредити банків та інших кредиторів;
- капітальні вкладення та дотації з бюджетів;
- безоплатні або благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян;
- майно, придбане у інших суб'єктів господарювання, організацій і громадян у встановленому законодавством порядку;
- інше майно, набуте на підставах, не заборонених чинним законодавством України;
- інші джерела, не заборонені законодавством України.

Відчуження основних фондів, що є державною власністю і були закріплені за залізницею, здійснювалось у порядку, встановленому чинним законодавством, за погодженням з Укрзалізницею та Уповноваженим органом управління. Кошти, одержані від продажу майнових об'єктів, що належали до основних фондів, використовувались відповідно до законодавства України та затвердженого фінансового плану залізниці.

Залізниця мала право здавати в оренду підприємствам, організаціям та установам, а також громадянам устаткування, транспортні засоби (крім рухомого складу і контейнерів), інвентар та інші матеріальні цінності, які їй належать, згідно з вимогами чинного законодавства України.

Тому на той час організаційно-правова форма державного підприємства була логічно вибрана для залізниць України як суб'єкта ринкових відносин, що займають монопольне становище, яка полягала у відносній самостійності щодо прийняття рішень стосовно розпорядження майном з урахуванням особливостей реалізації державної економічної політики у сфері транспорту.

Однак на цей час, після проведення низки реформ та структурних перетворень, на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 025.06.2014

№200, було створене публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі – ПАТ «Укрзалізниця») [65]. ПАТ «Укрзалізниця» є правонаступником усіх прав та обов'язків Укрзалізниці і підприємств залізничного транспорту. Мета діяльності Товариства полягає у задоволенні потреб держави, юридичних та фізичних осіб у безпечних і якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученні, роботах і послугах, що виконує (налає) Товариство, забезпеченні ефективного функціонування і розвитку залізничного транспорту, створенні умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, отриманні прибутку від провадження господарської діяльності [139]. Отже, реалізація вказаної мети полягає, зокрема, у забезпеченні якісного та ефективного використання майна, що безпосередньо приймає участь у процесі здійснення перевезень залізничним транспортом, тобто задоволення публічних інтересів споживачів таких послуг.

Згідно з положеннями Статуту ПАТ «Укрзалізниця», що затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735 (за змінами), майно Товариства складають основні фонди, оборотні засоби, кошти, майнові права, зокрема, право господарського відання майном, що передане Товариству на праві господарського відання, а також право постійного користування земельними ділянками, які надані для розміщення підприємств залізничного транспорту, акції (частки, паї) у статутному капіталі господарських товариств, інші матеріальні та нематеріальні активи, цінні папери та інші активи, які відображаються у бухгалтерському обліку Товариства [120; 139].

Майно Товариства утворюється за рахунок:

- майна, внесеного засновником до статутного капіталу Товариства;
- доходів, отриманих у результаті провадження господарської діяльності;
- коштів, що надходять від розміщення цінних паперів, майнових і немайнових прав, у тому числі від інтелектуальної власності, іншого майна;
- доходів, отриманих від операцій з цінними паперами, в тому числі з облігаціями;
- надходжень від провадження господарської діяльності юридичних осіб, засновником, співзасновником або учасником яких є Товариство, а також господарських товариств, пакети акцій (частки у статутному капіталі) яких внесені до статутного капіталу Товариства;
- дивідендів за акціями (часток, паїв), які належать Товариству, крім дивідендів, які підлягають сплаті до державного бюджету, в установленому законодавством порядку;
- майнових прав, в тому числі права постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту, та

майна, закріпленого за Товариством на праві господарського відання;

- кредитів та позик;
- капітальних вкладень і дотацій з бюджетів;
- іншого майна та майнових прав, набутих Товариством на законних підставах;
- інших надходжень, не заборонених законодавством.

Реалізуючи право власності, що полягає у володінні, користуванні та розпорядженні належним майном, Товариство має право вчиняти щодо нього будь-які дії, які не суперечать діючому законодавству, вимогам Статуту та меті діяльності Товариства.

У Товариства відсутнє право щодо безоплатної передачі майна Товариства, що внесено до його статутного капіталу, громадянам чи іншим юридичним особам, окрім випадків передбачених законом [120; 139].

Товариство розпоряджається майном, що внесене до його статутного капіталу та, яке набуто ним під час здійснення господарської діяльності, у порядку, що встановлюється законодавством, враховуючи обмеження щодо розпорядження вказаним майном, які визначаються законом та Статутом Товариства. Такий же порядок розпорядження майном Товариства під час списання, відчуження, передачі в користування, оренду, концесію відповідного майна. Отримані від операцій з майном кошти, в обов'язковому порядку спрямовуються на провадження діяльності, що визначена Статутом Товариства.

Використання, утримання державного майна, яке закріплене за Товариством на праві господарського відання, а також розпорядження ним здійснюється, враховуючи обмеження, що встановлюються законодавством. Включається до активів Товариства майно, яке є державною власністю та закріплене за ним на праві господарського відання. Товариство не може вчиняти правочини, які тягнуть за собою відчуження такого майна.

Товариство несе ризик випадкового знищення чи пошкодження майна, яке є його власністю та майна, яке закріплене за ним на праві господарського відання. Списання майна, яке закріплене за Товариством на праві господарського відання, реалізується ним у порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України. Використання, володіння та утримання земельних ділянок, які надані Товариству на праві постійного користування здійснюється за їх цільовим призначенням у відповідності до чинного законодавства. [120; 139].

З огляду на зміни, що відбулися, слід звернути увагу на те, що залізниця, як основна організаційна ланка залізничного транспорту, на сьогодні входить до складу Товариства як Філія, тобто його відокремлений підрозділ, який немає

статусу юридичної особи та реалізує делеговані Товариством функції у визначеному регіоні транспортної мережі, відповідно до мети, завдань та предмету діяльності Товариства. Межі Філії затверджуються рішенням правління Товариства.

Крім того, зараз Філія (залізниця) володіє та користується майном, яким наділило її Товариство, а також майном, яке придбавається або набувається для цілей забезпечення діяльності Філії. Філія не є власником майна. Майно, яким наділена Філія, належить Товариству на праві власності або закріплене за ним на праві господарського відання.

На сьогодні майно Філії (залізниці) складається з основних засобів, оборотних активів, а також інших матеріальних та нематеріальних активів, вартість яких відображається в окремому балансі Філії, а також земельних ділянок, якими Товариство наділяє Філію для досягнення мети та виконання завдань діяльності Філії.

Філія розпоряджається майном, яким вона наділена, за погодженням з Товариством. Джерелами формування майна Філії є:

- грошові кошти та майно, яким Товариство наділило Філію;
- грошові кошти, отримані Філією у результаті діяльності, що нею здійснюється;
- майно, придбане Філією у процесі діяльності, що нею здійснюється;
- майно, безкоштовно передане Філії юридичними та фізичними особами;
- інші джерела, не заборонені законодавством.

Філія (залізниця) від імені Товариства має право щодо майна, яким вона наділена, здійснювати тільки ті дії, у тому числі вчиняти правочини (укладати договори, угоди), що не суперечать законодавству, Статуту Товариства, Положенню про Філію та іншим внутрішнім документам Товариства. Крім того, вона використовує та утримує майно, в тому числі і земельні ділянки, якими її наділило Товариство, відповідно до мети та предмету діяльності, в межах повноважень, а також Філія надає Товариству обґрунтовані пропозиції щодо списання, відчуження, передачі в користування, оренду, концесію майна, яким вона наділена [137].

Отже, враховуючи матеріал, викладений вище, приходимо до висновку, що на сьогодні існують істотні обмеження в діяльності Філії (залізниці) щодо користування, володіння та розпорядження майном, яке передане їй Товариством. Такі обмеження в розпорядженні майном встановлюють неповноцінну реалізацію основної мети діяльності Товариства та Філії, і в свою чергу негативно впливають на якість послуг, які надаються залізницями.

Слід зазначити, що процес укорінення таких речових прав як

господарське відання та оперативне управління посилюється. Наприклад, Кабінет Міністрів України, бажаючи захистити право державної власності, іноді використовує право господарського відання навіть у випадках утворення корпоративних підприємств, які за природою не повинні засновуватися на власності однієї особи (держави). Йдеться, зокрема, про ВАТ «Національна акціонерна компанія «Укragenrolizing», майно якої згідно з статутом, затвердженим Кабінетом Міністрів України у редакції від 11.03.2009 р., закріплене за нею на праві господарського відання. Хоча у цьому випадку збереження державної форми власності мало б відбуватися шляхом перетворення ВАТ на державне комерційне підприємство, але наполегливість держави у застосуванні права господарського відання доводить неприйнятність закріплення майна державними підприємствами на праві власності, про що неодноразово писалося в науці господарського права [128].

Наразі майже аналогічна ситуація склалась на залізничному транспорті, про що свідчить колізія з закріпленням за Товариством майна на праві господарського відання, враховуючи, що 100 відсотків акцій Товариства знаходяться в державній власності та засновником, якого виступає держава в особі Кабінету Міністрів України.

Крім зазначених вище особливостей правового режиму майна залізниць України слід зважати на те, що цілісність майнового комплексу залізничного транспорту України визначається не тільки сукупністю активів, які забезпечують провадження окремої діяльності на постійній і регулярній основі та визначають загальнодержавне значення такого підприємства, а й також забезпечення безпеки провадження такої діяльності та злагожденість дій, у нашому випадку, диспетчерського апарату управління безпекою руху.

Тому цілісність майнового комплексу залізничного транспорту України підтримується ще й тим, що вони об'єднані єдиною системою забезпечення безпеки інфраструктури залізничного транспорту, яка при цьому гарантує безпеку життя і здоров'я пасажирів, громадян та працівників залізниць як учасників процесу перевезень та цілісність доставки вантажу під час здійснення перевезення залізничним транспортом і захист навколишнього природного середовища.

Отже, під безпекою на залізничному транспорті слід розуміти безпеку руху і експлуатації залізничного транспорту та інших технічних засобів, що беруть участь у процесі перевезення пасажирів та вантажу, екологічну та пожежну безпеку, промислову і санітарно-епідеміологічну безпеку та безпеку праці.

Проте все одно основне місце займає безпека руху експлуатації

залізничного транспорту, що і є основним завданням диспетчерського апарату управління безпекою руху, оскільки за допомогою злагоджених дій диспетчерів забезпечується той стан захищеності процесу руху залізничного рухомого складу при якому відсутній ризик виникнення транспортних подій та їх наслідків, які можуть негативно вплинути на життя та здоров'я пасажирів, навколишнє середовище, а також на майно фізичних (пошкодження багажу та ручної поклажі) та юридичних осіб (псування, недостача вантажу тощо).

Тому інфраструктура залізничного транспорту повинна мати відповідне технічне, технологічне, організаційне та кваліфікаційне забезпечення.

Складовими частинами технічного забезпечення інфраструктури залізничного транспорту є залізничні колії, будівлі виробничого призначення (вокзали, пункти екіпірування, майстерні та інші виробничі приміщення з технологічним устаткуванням), споруди (мости, тунелі, естакади та інші споруди), устаткування, прилади, обладнання, технічні засоби, комплектувальні й запасні частини та програмне забезпечення, необхідні для здійснення перевезення пасажирів і вантажів та утримання інфраструктури залізничного транспорту в належному технічному стані.

Складовими частинами технологічного забезпечення інфраструктури залізничного транспорту є документи, що визначають порядок проектування, виробництва, будівництва, монтажу, налагодження, експлуатації зазначеної інфраструктури.

Складовими частинами організаційного забезпечення інфраструктури залізничного транспорту є документація щодо організації роботи підрозділів з експлуатації зазначеної інфраструктури, яка прийнята згідно із законодавством.

Складовими частинами кваліфікаційного забезпечення інфраструктури залізничного транспорту є заходи з укомплектування штату залізничних підприємств спеціалістами необхідної кваліфікації, з організації підвищення кваліфікації, спеціального навчання щодо питань охорони праці, пожежної безпеки, правил перевезення небезпечних вантажів, правил технічної експлуатації залізничного транспорту та інших нормативно-правових актів, що регулюють питання організації роботи й утримання залізничної транспортної інфраструктури [96].

З огляду на вищевикладене, можна сказати, що на залізничному транспорті існує система управління безпекою, яка являє собою комплекс технічних, технологічних, кваліфікаційних та організаційних заходів, передбачених прийнятими нормативними документами і спрямованими на забезпечення безпечного перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Крім того, система управління безпекою включає в себе безперебійне та безаварійне функціонування залізничного транспорту, що забезпечується централізованим диспетчерським апаратом управління безпекою руху.

Також, якщо врахувати думку дослідниці Є. Глущенко, яка у своїх наукових працях дає визначення цілісному майновому комплексу як самостійному об'єкту майнових прав: речей нерухомих (земельних ділянок, будівель, споруд) і рухомих (устаткування, інвентарю, сировини, продукції); іншого майна, включаючи майнові права (право вимоги), майнові обов'язки (борги), об'єкти права інтелектуальної власності (торговельну марку, тощо), інформацію тощо [27], то для визначення повної картини цілісності майнового комплексу залізниць України слід розглянути ще одну важливу складову, таку як землі залізничного транспорту, бо саме на них розташовані всі основні об'єкти майнового комплексу залізниць. Наприклад, залізнична колія складається із земляного полотна, штучних споруд (мости, тунелі, труби тощо) і верхньої будови колії.

Так, частина 1 статті 6 Закону України «Про залізничний транспорт» вказує, що у відповідності до Земельного кодексу України та Закону України «Про транспорт» визначаються землі, що надаються у користування для потреб залізничного транспорту [144].

Згідно зі статтею 11 Закону України «Про транспорт», землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям транспорту згідно із Земельним кодексом України, для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту [164]. Частина 2 статті 6 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлює, що до земель залізничного транспорту належать землі смуги відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, які необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту [144]. Ця норма закону кореспондується з положенням ст. 680 Земельного кодексу України. Аналогічні норми містяться і в статті 230 ЗУ «Про транспорт» [164].

Враховуючи вищевикладене, слід звернути увагу на те, що землі смуги відведення залізниць є однією з важливих складових земель залізничного транспорту, оскільки виконують функцію територіально-просторового базису для розміщення залізничного полотна, інженерних та штучних споруд,

обладнання, лінійно-колійних та інших технологічних будівель, пристроїв залізничної сигналізації та зв'язку, ліній електропостачання та інших споруд, які забезпечують ефективне функціонування залізничного транспорту України [23].

Крім того, до земель, що обслуговують комерційно-експлуатаційні будівлі, відносяться також ділянки, які зайняті під складськими приміщеннями, паливними та нафтобазами, водопроводами, а також майданчиками для складування масових об'ємних вантажів, що готуються до відправки [94].

Згідно із положеннями ст. 84 Земельного кодексу України, усі землі України перебувають у державній власності, окрім земель приватної і комунальної власності. Право державної власності на землю набувається і реалізується державою через органи виконавчої влади відповідно до повноважень, визначених цим Кодексом. Землі державної власності, що не можуть бути передані до приватної власності включають в себе, в тому числі, землі, які знаходяться під державними залізницями, об'єктами державної власності трубопровідного та повітряного транспорту [57].

Враховуючи вищевикладене, земля, на якій розташовані державні залізниці, в тому числі смуги відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, які необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту, відносяться до земель залізничного транспорту та не може передаватись у приватну власність [38].

Також розглядаючи поняття земель залізничного транспорту не слід забувати і про охоронні зони, тобто ділянки землі, які прилеглі до земель залізничного транспорту загального користування та необхідні за для забезпечення збереження, міцності та стійкості споруд, пристроїв та інших об'єктів залізничного транспорту. Вони встановлюються КМУ для забезпечення у межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій, ліній електропостачання та зв'язку, інших пристроїв та об'єктів залізничного транспорту загального користування, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів [144].

Тому в подальшому, під час проведення відповідних реформ, слід не забувати про статус земель залізничного транспорту, охоронних зон і враховувати їх при обранні тієї майнової та управлінської моделі відносин, що

будуть забезпечувати якісне функціонування залізничної галузі.

Підсумовуючи викладене, на нашу думку, під час здійснення надалі структурних змін у галузі необхідно звертати особливу увагу на майно, яке використовується в господарській діяльності підприємствами залізничного транспорту (Філіями - залізницями). Отже, якщо провести його розмежування на дві категорії, тобто майно, яке повинно обов'язково перебувати в державній власності, отже критичне майно, без якого здійснення господарської діяльності у сфері залізничних перевезень неможливе, тобто те, що визначає галузь як монопольну та з обов'язковим врахуванням положень постанови КМУ від 04.03.2015 № 83 «Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» [145] та майно, використання якого можливе при залученні приватних інвестицій, отже на конкурентних засадах, то це дозволить виділити єдиний господарський механізм функціонування залізничного транспорту, в якому буде поєднано природну монополію, послуги, що надаються на комерційних (ринкових) засадах, і забезпечення публічних інтересів суспільства (безпека руху, доступність перевезень тощо).

У разі функціонування такої моделі господарсько-правових відносин у сфері залізничного транспорту потрібно буде звернути увагу на відпрацювання таких питань:

- особливий порядок призначення керівників залізниць, який би не залежав від політичної ситуації в державі;
- незалежність кадрової політики;
- особливий порядок управління такими підприємствами: створення спеціалізованої комісії, що буде здійснювати функції державного регулювання тарифів на залізничному транспорті, тобто формування тарифної політики на ринку послуг, що відносяться до природної монополії, а також забезпечення державного нагляду за безпекою руху та здійснення координації діяльності перевізників;
- особливий порядок набуття, напрямки використання та відчуження (передачі в оренду) майна;
- правові засади надання послуг на конкурентних засадах: відкрита та прозора процедура закупівель продукції, регламентація надання послуг (розробка типових договорів, встановлення стандартів, технічних регламентів тощо), створення потужної антикорупційної системи та відчутні санкції для порушників;
- правові засади використання земель залізничного транспорту суб'єктами господарювання та правові принципи взаємодії держави як

власника земель залізничного транспорту і тих суб'єктів господарювання, що будуть забезпечувати якісне функціонування залізничної галузі.

Отже, підсумовуючи викладене, звертаємо особливу увагу на те, що склад майна цілісного майнового комплексу залізниць України може формуватися на різних формах власності на окремі об'єкти виходячи з інтересів їх найбільш ефективного використання, але при цьому цілісний майновий комплекс не має втратити системний характер свого функціонування. Крім того, цілісність майнового комплексу повинна враховуватися як ключовий методологічний підхід в реформуванні залізничної галузі.

1.2. Законодавче регулювання діяльності у сфері залізничного транспорту

Транспорт займає одне з провідних місць в системі суспільних відносин, за рівнем суспільної значущості та забезпечує матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Практично все населення та суб'єкти господарювання країни користуються транспортом. Як інфраструктурна галузь народного господарства він об'єднує регіони країни в єдиний економічний і політичний простір. Слід зазначити, що транспорт формує Україну як єдину країну, враховуючи її розташування та геополітичне значення.

Україна має дуже вигідне геополітичне положення. Територією країни проходять євроазіатські міжнародні коридори, рівень перевезень по яким з кожним роком зростає. Тому транспортна галузь у нашій державі продовжує розвиватися досить високими темпами й сьогодні. Тим не менш вказаний процес потребує якісного правового регулювання транспортної діяльності, прийняття нових нормативно-правових актів, які мають відповідати нормам міжнародних конвенцій, а також міжнародних угод щодо діяльності транспорту [22].

Специфіка транспорту як самостійної галузі матеріального виробництва полягає у тому, що ним не створюються матеріальні об'єкти, а забезпечується переміщення їх у просторі і, як наслідок, поєднання усіх галузей суспільного виробництва в єдину цілісну систему. Ефективне функціонування транспорту, в тому числі й залізничного, без перебільшення, є однією з найважливіших галузей національної економіки, необхідною умовою її стабілізації, задоволення потреб суспільного виробництва та населення у перевезеннях, розвитку зовнішньоекономічної діяльності та захисту економічних інтересів України [17].

Для забезпечення поставлених перед транспортом завдань він має діяти

«як єдиний і узгоджений комплекс, являти собою єдину цілісну систему» [14], а це можливо лише за наявності узгодженої бази нормативно-правових актів та ефективного управління транспортною галуззю з боку держави. Тому створення якісного правового фундаменту для залізничного транспорту України дозволить поліпшити транспортне обслуговування, забезпечити більш надійне, стійке функціонування галузі, що буде надійною основою економічного реформування країни.

Також треба звернути особливу увагу не те, що залізничний транспорт України є однією з небагатьох природних державних монополій у структурі ринкового господарства України, що зумовлює необхідність збереження централізованого державного регулювання його виробничої діяльності. Об'єктивними чинниками, що спричиняють необхідність такого регулювання є: виконання транспортом соціальних функцій, а також віднесення залізниць до державного сектору економіки [75].

Залізничний транспорт є універсальним видом транспорту для перевезень усіх видів вантажів. Він відрізняється високою провізною спроможністю, що робить його особливо ефективним при масових перевезеннях вантажів на великі і середні відстані. Це пояснюється поширеністю залізничного транспорту, його можливостями обслуговувати виробничі галузі господарства, а також задовольняти потреби населення в перевезеннях [84].

Враховуючи вищевикладене, необхідно розглянути історію виникнення різних видів транспорту та особливості правового регулювання діяльності під час їх становлення. Так, історія морського транспорту нараховує кілька тисячоліть, тоді як автомобільний транспорт почав розвиватися приблизно в кінці XIX на початку XX ст. У середині XX ст. з'явився трубопровідний транспорт.

Стосовно історичного розвитку залізничного транспорту, слід зазначити, що попередниками залізниць були колійні дороги, якими за допомогою кінської чи людської сили переміщувались вагонетки, що використовувались на рудниках Західної Європи починаючи з XVI ст. У 1764 році на Зміїногірському руднику в Алтаї К.Д. Фролов уперше застосував металеві рейки. У 1768 р. на металургійних заводах у Дербі в Англії було прокладено між кількома заводами цільнометалеві рейки.

У 1788 р. було збудовано досить сучасну залізницю з кутовими рейками і металевими поперечними шпалами на заводі в м. Петрозаводську, а через майже 20 років на Коливано-Вознесенських заводах. Але не дивлячись на це основною тяговою силою на вказаних залізницях була праця коней. Перший потяг для залізниці було випробувано в Англії у 1804 р., тоді як першу у світі

комерційну залізницю було збудовано у 1825 р. між англійськими містами Стоктон і Дарлінгтон. Проте вже у 1830 р. існувала залізниця між містами Манчестер і Ліверпуль, а у 1832-1835 р. було розпочато будівництво залізниць у Бельгії, Франції та Німеччині [22].

У Російській імперії монархи не одразу усвідомили роль залізничного транспорту. Першу залізницю було відкрито у 1837 р. між Петербургом і Царським Селом за для перевезення пасажирів на прогулянки. І лише у 1851 р. було збудовано між Петербургом та Москвою першу стратегічно важливу залізницю в Російській імперії. В європейських державах у цей період уже існували достатньо розгалужені мережі залізниць, за допомогою яких прискорювався розвиток промисловості і торгівлі. Саме через майже повну відсутність залізниць Російська імперія зазнала важливої поразки в Кримській війні.

І тільки після цього (з кінця 50-х р. XIX ст.) розпочалося інтенсивне будівництво залізниць у Російській імперії. Починаючи з 1865 по 1875 р. середній річний приріст російської залізничної мережі становив 1,5 тис. км, з 1893 по 1897 р. – близько 2,5 тис. км. До початку XX століття залізниці поєднали всі основні адміністративні, промислові та торговельні центри, з землеробськими регіонами, морськими та річковими портами.

Одночасно з виникненням паротягів відбувається поява і пароплавів. Перші пароплави з'явилися у Західній Європі й США, а поштовхом до їхнього розвитку в Російській імперії стала поразка у Кримській війні. В кінці XIX століття світовий торговельний флот нараховував достатньо велику кількість парових суден. Отже, з огляду на зазначене зрозуміло, що у багатьох країнах одночасно почалося будівництво залізниць та судохідних каналів [22].

Вчені-дослідники вважається, що залізничний транспорт України з'явився з відкриттям залізниці Одеса – Балта у 1866 р. Зараз на залізничний транспорт України припадає найбільша частка вантажних перевезень, а також він посідає друге місце по перевезенню пасажирів [113]. Експлуатаційна мережа залізниць України нараховує майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковано. Враховуючи обсяги вантажних перевезень залізниць України, то можемо зробити висновок, що вони посідають четверте місце на Євразійському континенті, після залізниць Китаю, Індії та Росії. Вантажонапруженість українських залізниць, тобто річний обсяг перевезень на 1 км, у 3-5 разів перевищує відповідний показник європейських розвинених країн [114].

Тому цікавим є питання правового регулювання транспортних відносин у ті часи, коли тільки відбувалось становлення транспортних, а пізніше і

залізничних, відносин.

Так, ще у Київській Русі правовідносини, які виникали та існували в різних галузях права, спиралися на звичаї. Транспортні відносини не були виключенням. Правовідносини у кораблебудівництві, річковій і морській торгівлі, перевезенні вантажів суходолом спиралися на звичаї пращурів. Пізніше звичаї почали закріплюватися в князівському законодавстві та договорах Київської Русі з Візантією й іншими тогочасними країнами.

Розвиток транспорту періоду становлення Російської імперії, тобто на початку XVIII століття, вимагав ефективного законодавчого забезпечення.

Основними нормативними актами у період феодалізму і первісного капіталізму, що регулювали транспортну діяльність, були царські Укази, які мали силу законів [22].

Подальший розвиток капіталізму і промислового будівництва призвів до того, що лєвова частка актів транспортного законодавства Російської імперії стосувалися регулювання залізничного транспорту.

У 1885 р. було прийнято Загальний статут російських залізниць, який врегулював особливості укладання господарських та цивільних договорів, а також подальшим розвитком правовідносин, пов'язаних з діяльністю залізничного транспорту.

Загальний статут російських залізниць був основним залізничним законом і встановлював єдині юридичні норми експлуатації залізничного транспорту. Він регулював діяльність і звітність транспортної адміністрації, порядок перевезення пасажирів і вантажів. Статут складався з трьох частин: «Розділ про перевезення пасажирів і вантажів по залізницях», «Розділ правил про підсудність і давність залізничних позовів і про порядок виконання рішень за позовами до залізниць», «Розділ поліцейських залізничних правил» [99].

Також слід зазначити, що Загальний статут російських залізниць нараховував значну кількість публічних елементів щодо регулювання перевезень. Так, станції мали бути відчинені для приймання та видачі вантажів щодня у певні години. Розклад роботи залізничних станцій повинен був повідомлятися населенню в порядку, який визначався міністром шляхів сполучення. На кожній станції містився план станції, що складався управлінням відповідної залізниці та затверджувався міністром. У плані зазначалися усі амбари, накриті і ненакриті платформи та інші постійні споруди, що призначалися для складування і зберігання вантажів, усі додаткові складські приміщення, земельні ділянки, які надавалися вантажовідправникам в тимчасове користування тощо [102].

З прийняттям Загального статуту російських залізниць – першого

спеціального джерела залізничного законодавства, що мав характер кодифікованого нормативного правового акта, обов'язкового для виконання і казенними, і приватними залізницями, було покладено початок формуванню єдиного правового простору на всій мережі російських залізниць. Це мало величезне значення для подальшого розвитку залізничного транспорту і, як наслідок, економічного розвитку країни. Загальний статут російських залізниць повинен був встановити основні принципи в діяльності залізничного транспорту та регламентувати діяльність і відповідальність залізничної адміністрації.

Найбільш важливими заходами щодо вдосконалення роботи залізничного транспорту в другій половині XIX ст. стали впровадження графіка руху поїздів і їх спеціалізація, прийняття системи загального користування та управління вагонним парком без перевантаження при переході із залізниці на залізницю та введення Правил технічної експлуатації.

Значно збільшити вагонопотоки, знизити обсяг перевантажувальних операцій і собівартість перевезень дозволив Закон про спільне користування вагонів у масштабах мережі, прийнятий у 1889 році. Це був принципово важливий крок для підвищення ефективності роботи залізниць, що відкрив нові можливості для збільшення пропускної спроможності і прискорення обороту вагонів.

Це спричинило розробку єдиних нормативних правових актів – документів, що встановлювали обов'язковий порядок роботи державних і приватних залізниць, організацію руху поїздів, вимоги до споруд, пристроїв та рухомого складу, а також їх змістом була задекларована необхідність забезпечення безпеки руху поїздів. Правила технічної експлуатації залізниць загального користування, затверджені в 1898 р., стали основним з цих документів.

Управління залізничним транспортом у період СРСР відбувалося Міністерством шляхів сполучення. Законодавче регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту в цей період відбувалося за допомогою Статуту залізниць СРСР від 06.04 1964 р., Правилами залізничних перевезень, Тарифами, Технічними умовами, а також Положеннями про залізниці, які були структурними підрозділами відповідних міністерств радянських республік.

Правове забезпечення діяльності транспорту України, на сьогодні, представлено низкою національних нормативно-правових актів, сукупністю міжнародних конвенцій та угод, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, але норми національного законодавства не завжди є погодженими з нормами міжнародного законодавства. Ця проблема, на

сьогодні, набуває великого значення та потребує скорішого вирішення, оскільки Україна знаходиться на шляху вступу до Європейського Союзу.

Таким чином, на залізничному транспорті України склалася струнка система транспортного законодавства. Правова система залізниць України певним чином унікальна. Як система вона почала формуватися майже півтора століття тому. Слід зазначити, що коли на зміну царизму прийшов пролетарський лад і зруйнував усе, що стосувалося засад Російської імперії, стосовно залізничного законодавства була збережена послідовність. У першу чергу, це пояснюється тим, що залізничний транспорт завжди являв собою державну монополію, у зв'язку з чим була не потрібна націоналізація. Значна кількість нині діючих на залізницях України нормативних документів містить норми, що вперше з'явилися ще в період Російської імперії. Це стосується багатьох з положень Статуту залізниць України [91], Правил перевезень вантажів, Правил технічної експлуатації та деяких інших документів [84].

Крім того, російські правознавці, історики, економісти у кінці XIX – початку XX століття широко обговорювали питання правового регулювання будівництва та експлуатації залізниць, виділяючи його в окрему галузь права – «залізничне право». За визначенням правознавців цього періоду, «залізничне право – це сукупність норм, які визначають виникнення, експлуатацію та ліквідацію залізниць, права та обов'язки їх власників відносно уряду та приватних осіб, а також склад і функції тих урядових установ, віданню яких підлягають залізничні справи» [65].

Аналізуючи наявну нормативну базу сучасного законодавства України з питань діяльності залізничного транспорту можна виділити такі групи нормативно-правових актів за юридичною силою:

- міжнародні угоди з іншими державами і міжнародно-правові акти, ратифіковані та визнані Україною – це Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, Угода про міжнародне залізничне вантажне сповіщення, Угода про міжнародне пасажирське сповіщення, Угода про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів та інші, що є обов'язковими для України, як країни-члена, що приєдналася до Конвенції, угод та ратифікувала їх. Вони врегульовують основні умови укладання і виконання договору перевезення, відповідальності залізниць, оплати провізних платежів, взаєморозрахунків, встановлення тарифів, а також перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу, які виникають при здійсненні міжнародних перевезень;

- нормативно-правові акти Верховної Ради України – це Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про особливості утворення публічного акціонерного

товариства залізничного транспорту загального користування» та інші, що визначають основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці та соціальній сфері України, а також регламентують його відносини з органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками і одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничого-технологічного комплексу;

- нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України – це постанови «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом», «Про затвердження Статуту залізниць України», «Про Правила поведінки громадян на залізничному транспорті», «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом», «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України», «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та інших, які визначають обов'язки, права і відповідальність залізниць, підприємств, організацій, установ і громадян, що користуються залізничним транспортом, а також порядок укладання договорів, організацію та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій тощо;

- нормативно-правові акти Міністерства інфраструктури України (локальне законодавство) – це здебільшого накази міністерства про затвердження Правил, Тарифів, Порядків, Положень, Інструкцій, серед таких накази «Про затвердження

Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід-Захід», «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України», «Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами», «Про затвердження Правил реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів», «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України», «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України», «Про затвердження Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів» та інші, що містять основні положення щодо організації діяльності залізниць з питань перевезення вантажу, пасажирів, вантажобагажу тощо.

Також, на нашу думку, слід виділити в окрему групу – розпорядчі акти керівництва залізниць – це накази, розпорядження, вказівки (внутрішні

документи), що приймаються для організації діяльності безпосередньо в межах залізниць. Вони не є нормативно-правовими актами у розумінні даного поняття, тобто офіційним письмовим документом, прийнятим уповноваженим на це суб'єктом нормотворення у визначеній законодавством формі та за встановленою законодавством процедурою, спрямований на регулювання суспільних відносин, що містить норми права, має неперсоніфікований характер і розрахований на неодноразове застосування, але для працівників залізниці вони мають обов'язковий характер, встановлюють певні норми та правила щодо організації діяльності як в цілому, так і окремо в процесі перевезень.

Отже, законодавство про залізничний транспорт складається з великого масиву взаємопов'язаних нормативно-правових актів різної юридичної сили, що регулюють дані відносини. Однак така розгалужена система не завжди дозволяє ефективно використовувати вказані норми. Тобто кількісні параметри прийняття законів та інших нормативно-правових актів у залізничній галузі ще не свідчать про належну якість та ефективність регулювання таких відносин.

Слід зазначити, що залізничний транспорт має свої специфічні організаційно-технологічні і фінансово-економічні особливості, що впливають з:

- єдності мережі залізничних колій;
- необхідності централізованого управління рухом поїздів;
- наявності внутрішньогалузевих розрахункових цін і тарифів.

Ці особливості зумовлюють об'єктивну доцільність збереження централізованого державного регулювання виробничої діяльності всього залізничного комплексу.

Тому, на нашу думку, одним з ефективних шляхів удосконалення транспортного законодавства, в тому числі і того, що регулює залізничну галузь, є приведення нормативних актів у єдину впорядковану систему, тобто систематизація, основним завданням якої є забезпечення уніфікації національного законодавства, цебто приведення до єдиної системи шляхом усунення розбіжностей і надання одноманітності правовому регулюванню подібних або близьких видів суспільних відносин.

Систематизація нормативно-правових актів необхідна перш за все для ведення обліку розвитку законодавства і здійснення контролю над ним, для забезпечення узгодженості та взаємозалежності різних його частин [42]. Даний процес є важливою умовою правильного з'ясування і застосування норм права державними органами, він сприяє розумінню законодавства як єдиного цілого [87]. У юридичній науці та на практиці під нею, як правило, розуміють

діяльність, спрямовану на удосконалення законодавства та його упорядкування. Систематизація – означає приводити в систему, розташовувати у визначеному порядку, встановлювати визначену послідовність [87].

Слід зазначити, що систематизація нормативно-правових актів здійснюється на підставі певної системи принципів – обов’язкових вимог до цього виду юридичної діяльності. До таких принципів належать повнота, доцільність, оперативність, безперервність, професіоналізм здійснення та інші. Їх реалізація дозволяє суб’єктам систематизації досягти її мети – приведення нормативно-правових актів у впорядковану систему.

У сучасній юридичній практиці використовуються чотири способи систематизації, які полягають у наступному:

- перший – у зібранні, фіксуванні в логічній послідовності, зберіганні та підтриманні нормативно-правових актів в актуальному стані – облік;
- другий – в об’єднанні нормативно-правових актів у збірники і зібрання за спільними ознаками – інкорпорація;
- третій – в об’єднанні декількох нормативно-правових актів, що регулюють певний вид однакових суспільних відносин, в єдиний нормативно-правовий акт без перероблення їх змісту – консолідація;
- четвертий – у створенні нового кодифікованого нормативно-правового акта шляхом суттєвого перероблення змісту чинних нормативно-правових актів однієї галузі (підгалузі, інституту) законодавства – кодифікація.

Перші два способи здійснюються поза процесом нормотворення, а останні два – у його межах [111].

Процес систематизації законодавства у залізничній галузі має здійснюватись на засадах єдиного господарського механізму, що сформувався за попередніх соціально-економічних і політико-правових умов, і розглядатися як один із засобів підвищення ефективності правового регулювання відносин, що виникають у залізничній галузі, як новий етап у розвитку законодавства про транспорт, який повинен ґрунтуватися на методологічних принципах науковості, системності, функціональності.

Актуальність питання систематизація нормативно-правових актів у залізничній галузі на даному етапі зумовлюється:

- необхідністю забезпечення реального верховенства закону у регулюванні правовідносин, пов’язаних з транспортом (проаналізувавши стан чинного законодавства можна зробити висновок, що кількість законів є невеликою часткою усього масиву нормативно-правових актів, левову ж долю його складають підзаконні нормативно-правові акти);
- приведенням правових норм транспортної галузі, в тому числі й

залізничного транспорту, нашої держави у відповідність до вимог законодавства Європейського Союзу (для функціонування транспортної галузі це питання є одним з тих, які потребують першочергового вирішення, що зумовлено будівництвом та експлуатацією міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України);

- усунення прогалів, колізій та суперечностей у діючих правових нормах;
- широким запровадженням ринкових відносин на транспорті.

Кодифікація – це найбільш складна і досконала форма систематизації законодавства, що носить правотворчий характер. Кодифікація має виражену правотворчу природу, адже для цього процесу притаманні більшість ознак правотворчої практики [64].

Слід зазначити, що невпорядкованість законодавства призводить до неефективності правового простору в країні. Метою ж кодифікації є стабілізація законодавства, яка виявляється у закріпленні в кодифікованому акті як результаті кодифікації лише стабільних норм, розрахованих на достатньо тривалий період часу [87].

Тому у транспортній галузі, зокрема у залізничній, найдоцільніше, на нашу думку, здійснювати систематизацію у формі кодифікації, яка являє собою особливу змістовну форму систематизації законодавства. Вона здійснюється шляхом перероблення та зведення правових норм, що містяться в різних актах, у логічно узгоджений нормативно-правовий акт, котрий системно і вичерпно регулює певну сферу суспільних відносин, як правило, на галузевому рівні.

Крім того, розроблення комплексного нормативно-правового акта у залізничній сфері необхідне для забезпечення системного правового регулювання відносин, які виникають під час організації та здійснення перевезень вантажу, пасажирів, вантажобагажу і пошти, у тому числі перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування, а також таких, що пов'язані з організаційним, фінансовими, правовим забезпеченням, в тому числі врегулювання спірних питань, що виникають під час здійснення перевезень.

Кодифікаційні акти – це той фундамент, що будує нове законодавство. Саме тому вони впорядковують нормативно-правовий масив та усувають наявні суперечності, проводять уніфікацію правового категорійного апарату, а також забезпечують єдність термінологічного оформлення законодавчих актів. На відміну від результатів інших видів систематизації, кодифікаційний акт не тільки впорядковує чинне законодавство, а й якісно його вдосконалює, методологічно «ушляхетнює». Досконалий кодекс сам по собі є свідченням

високого рівня юридичної науки та нормотворчості в країні і водночас потужним поштовхом до подальших наукових досліджень відповідної галузі, розроблення та видання нових нормативно-правових актів на виконання його приписів [111].

Тому єдиний кодифікований акт дозволить упорядкувати нормативно-правовий масив, усунути наявні суперечності, уніфікувати правовий категоріальний апарат, забезпечити єдність термінологічно-мовного оформлення законодавчих актів, а також удосконалити національне законодавство та привести його у відповідність до міжнародних стандартів. Здійснення систематизації законодавства у сфері залізничних перевезень шляхом кодифікації дозволить визначити й забезпечити весь спектр правового регулювання суспільних відносин, пов'язаних з організацією та здійсненням перевізного процесу.

Так, О.М. Вінник виділяє чотири основні напрями вдосконалення господарського законодавства, а саме – щодо його змісту, правової форми, системи та напрямку гармонізації з найдосконалішими міжнародними стандартами регулювання відносин в сфері господарювання [19]. Тому, на думку вченої В.В. Кудрявцевої, кодифікація не тільки сприяє посиленню законодавства, створенню чіткої системи нормативних актів, які базуються на науковому фундаменті та забезпечує оптимальну координованість між діючими нормами, вона також дозволяє вирішити дві взаємопов'язані задачі – удосконалення як змісту, так і форми законодавства [75]. Отже, враховуючи вищевикладені напрями вдосконалення господарського законодавства і, зокрема, законодавства у сфері залізничних перевезень дозволяє в процесі здійснення певних законодавчих перетворень вирішити всі основні завдання, що зазначені вище.

За рівнем перероблення та оновлення правових норм історично склалися два основні методи кодифікації: кодифікація-компліментация та кодифікація-реформа. Перший передбачає об'єднання чинних правових норм та приведення їх у певну кодифіковану форму без істотних змін та доповнень. Цей метод використовується у разі, якщо мета кодифікації – виключно спрощення та уніфікація законодавства. Багато відомих історії кодифікацій здійснено саме за цим методом. Серед них – Руська правда, Соборне уложення 1649 р., Господарський кодекс України та інші. Другий – кодифікація-реформа – полягає у зібранні правових норм і приведення їх у певну кодифіковану форму з більш-менш значними змінами та доповненнями (у тому числі принципово новими нормами). Цей метод є, безумовно, складнішим, довшим, передбачає більш високий рівень нормотворчої майстерності. Він зазвичай

використовується на етапах реформування суспільства, коли відбувається одночасне реформування національної правової системи і досягнення не тільки суто юридичних, а й політичних – утвердження та закріплення нових цивілізаційних стандартів, нового типу політичного режиму, принципово нових відносин власності тощо [111].

Що стосується саме залізничної галузі, то доцільніше проводити кодифікацію за методом кодифікації-реформи, оскільки зараз галузь перебуває в процесі реформування, відбуваються суттєві перетворення у структурі управління: змінюється організаційно-правова форма підприємств залізничного транспорту, що в свою чергу потребує внесення змін у діючі нормативно-правові акти, які регулюють процес організації та здійснення перевезення залізничним транспортом, аби уникнути суперечностей, непорозумінь. Крім того, деякі норми, що регулюють господарську діяльність у цій сфері, беруть початок ще з радянських часів та на сьогодні є вже застарілими, оскільки за останні часи швидкого прогресу набула телекомунікаційна галузь, в першу чергу Інтернет, за допомогою якого можливе оформлення, бронювання та придбання квитків через всесвітню мережу. Також набувають поширення швидкісні пасажирські перевезення швидкісними потягами підвищеного комфорту, що сьогодні витісняють нічні пасажирські потяги. Крім того, оформлення перевізних документів на вантажні перевезення тепер може здійснюватися в електронному вигляді з використанням електронного цифрового підпису. Тому всі ці зміни на ринку залізничних перевезень зумовлюють потребу саме в реформуванні на законодавчому рівні правової системи залізничних перевезень, а не в її удосконаленні.

Необхідно прийняти до уваги той факт, що кодифікація як форма розвитку господарського законодавства у його змістовному і систематизаційному аспектах стала «звичайним» напрямом законодавчої політики та законотворчої діяльності в Україні в останні роки незалежності. Дійсно, законотворча практика двадцяти останніх років має великий досвід як процесу рекодифікації, що полягає у прийнятті на концептуальній новій основі великої низки кодексів в тих галузях законодавства, які вже були раніше представлені кодифікаціями радянського періоду, так і процесу кодифікації – одним з яскравих прикладів якої є ГК України. Слід вказати, що господарське право, а відтак і господарське законодавство за складністю предмета відносин, що регулюються, системно-синтетичною їх природою та надзвичайною динамікою розвитку являє собою особливий «полігон» розгортання кодифікаційних робіт [48].

Таким чином, кодифікація законодавства у залізничній сфері дозволить

забезпечити системне правове регулювання відносин, що виникають у процесі планування та організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти, а також відносини, пов'язані з фінансовим та правовим забезпеченням, управлінням і контролем за перевізним процесом.

Це можливо під час аналізу існуючої нормативно-правової бази законодавства про залізничний транспорт для виділення базової частини правових норм, що охоплюють ключові інтереси та потреби суб'єктів і учасників транспортної діяльності, визначають концепцію державної політики і державного регулювання в сфері залізничного транспорту.

Заповнення прогалін і усунення колізій за допомогою норм, що відбивають вимоги суспільства, наблизить створення досконалої моделі правової держави та ефективного регулювання правом більшості процесів людського життя в умовах сьогодення, тому розроблення і прийняття Кодексу залізничного транспорту України в цих умовах є радикальним засобом підвищення якості правового регулювання відповідних суспільних відносин.

Отже, цілісна система нормативно-правового матеріалу, що відбиває відносини в залізничній сфері, повинна, на нашу думку, передбачати дворівневу систему законодавчого регулювання, що має включати в себе такі об'єкти, як:

- по-перше, основні засади організації перевізного процесу, що можуть бути закріплені та врегульовані в процесі систематизації відповідного законодавства України шляхом розробки та прийняття Кодексу залізничного транспорту України;

- по-друге, деталізація, встановлення та регулювання тарифної політики, визначення її особливостей – у відповідних підзаконних нормативно-правових актах.

З огляду на вищевикладене, законодавство у залізничній сфері потребує створення:

- 1) Кодексу залізничного транспорту України (КЗТУ);
- 2) додаткових підзаконних актів щодо встановлення тарифів відповідно до напрямків та видів перевезення залізничним транспортом, а також тих актів, що будуть розкривати суть та конкретизувати допоміжні сфери робіт, які здійснюються під час планування, організації та здійснення процесів перевезення залізничним транспортом, оскільки Кодекс носитиме щодо них лише загальний характер.

Відтак, КЗТУ буде єдиним, зведеним, юридично і логічно цілісним нормативно-правовим актом, що забезпечуватиме на науковій основі повне, узагальнене та системне регулювання відносин у сфері залізничних перевезень. На думку видатного російського вченого С.С. Алексеєва, кожний кодекс – це

самостійне, розвинуте юридичне «хазяйство», в якому має бути «все», що необхідно для юридичного регулювання тієї чи іншої групи відносин [1], у нашому випадку – відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Таким чином, предметом КЗТУ повинні бути господарські відносини, що виникають у процесі функціонування залізничного транспорту між учасниками перевізного процесу, а також між ними та іншими учасниками господарських відносин, наділеними щодо них господарською компетенцією, шляхи врегулювання конфліктних ситуацій, спорів, відповідальність залізниць, вантажовідправників, вантажоодержувачів та пасажирів, а також відносини, пов'язані з фінансовим забезпеченням, управлінням та контролем за перевізним процесом.

Основними аспектами КЗТУ повинні бути такі: надання послуг у сфері перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом, а також напрями та засоби державного регулювання у вказаній сфері. Крім того, особливе місце повинна займати технічна інфраструктура залізничного транспорту, що є основою надання послуг перевезення, як технологічний комплекс, який включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку та телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів і вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні та вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом.

Отже, питання, які повинні отримати відображення у КЗТУ як основному нормативно-правовому акті залізничного транспорту:

- 1) предмет регулювання;
- 2) основні засади та принципи державного регулювання сфери залізничних перевезень;
- 3) правові механізми та заходи реалізації державної транспортно-залізничної політики;
- 4) правовий статус суб'єктів надання послуг у сфері залізничних перевезень, їх організаційно-правові форми;
- 5) здійснення управління залізничним транспортом;

- 6) майнова основа підприємств залізничного транспорту, особливості земель залізничного транспорту;
- 7) основні засади тарифоутворення на залізничному транспорті;
- 8) підстави, порядок застосування та види заходів державного регулювання надзвичайного стану у сфері залізничних перевезень, а також регулювання процесів здійснення залізничних перевезень на непідконтрольній території України під час проведення антитерористичної операції;
- 9) забезпечення безпеки руху, охорони вантажів та об'єктів залізничного транспорту;
- 10) планування та організація перевезень на залізничному транспорті;
- 11) основні засади перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту;
- 12) договірні відносини, що виникають під час здійснення залізничних перевезень, а також права та обов'язки, відповідальність учасників таких відносин, актово-претензійна робота.

Таким чином, можемо запропонувати таку структуру Кодексу залізничного транспорту України:

Загальна частина. I. Загальні положення, що включатимуть в себе визначення термінів, основні засади транспортно-залізничної політики держави, принципи державного регулювання залізничних перевезень, визначення учасників залізничних перевезень.

II. Організація діяльності та управління підприємствами залізничного транспорту. Майно та землі залізничного транспорту. Цей розділ розкриватиме організацію керівництва та управління підприємствами залізничного транспорту; визначатиме їх організаційно-правову форму; мету, принципи та предмет діяльності; організаційну структуру; правовий статус майна та, особливо, земель залізничного транспорту, а також взаємодію підприємств між собою та з іншими учасниками господарських відносин.

III. Основні засади тарифоутворення на залізничному транспорті, що об'єднуюватимуть загальні принципи тарифоутворення при перевезенні вантажів та пасажирів, в тому числі приміські тарифи. Також розділ конкретизуватиме застосування вантажних, пасажирських, приміських та багажних тарифів, страхового збору та визначатиме перелік платних послуг, які надаються вокзалами під час оформлення проїзних документів.

IV. Трудові відносини та дисципліна працівників залізничного транспорту – цей розділ встановлюватиме основи організації трудових відносин, соціального захисту та дисципліни працівників залізничного транспорту.

Особлива частина. I. Організація перевезень на залізничному транспорті:

1. Перевезення вантажів залізничним транспортом – включатиме визначення порядку приймання до перевезення вантажів; видачі вантажів; обчислення термінів доставки та зберігання вантажів; оформлення перевізних документів та розрахунку за перевезення вантажів; пломбування вагонів та контейнерів; організацію перевезення вантажів залежно від виду перевезення – навалом, насипом, у вагонах відкритого типу, в універсальних контейнерах, цистернах, а також залежно від виду вантажів – наливних, небезпечних вантажів, тварин, птиць та вантажів, що потребують державного ветеринарно-санітарного контролю і вантажів, що швидко псуються.

2. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту – визначатиме порядок організації перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному, залізнично-повітряному сполученні; перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії, а також перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

3. Організація перевезення пасажирів, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом – включатиме організацію перевезення пасажирів, вантажобагажу, пошти, автомобілів; порядок обслуговування пасажирів на вокзалах; порядок резервування, оформлення, продажу та повернення проїзних документів, в тому числі пільгових та безоплатних; організацію перевезення деяких категорій пасажирів – осіб, що утримуються під вартою, інвалідів та пільгових категорій; особливості перевезення та зберігання ручної поклажі, багажу, живих тварин та птиць; порядок повернення платежів за невикористані проїзні документи; організацію роботи при недостачі, втраті та пошкодженні багажу; обов'язки та права пасажирів; особливості здійснення класифікації пасажирських поїздів; організацію перевезення пасажирів у приміському сполученні – оформлення квитків та інформування пасажирів про рух приміських поїздів.

II. Безпека руху, охорона вантажів та об'єктів на залізничному транспорті. У цьому розділі будуть сконцентровані основні поняття щодо організації безпеки руху на залізничному транспорті, класифікації та розслідування транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті; охорони вантажів та об'єктів; роботи в умовах надзвичайних обставин, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища згідно з вимогами чинного законодавства України.

III. Договірні відносини на залізничному транспорті. Цей розділ встановлюватиме загальні засади, умови, порядок та специфіку укладання договорів, що застосовуються для організації перевезення вантажів, пасажирів.

IV. Права, обов'язки та відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Актово-претензійна та позовна робота. Цей розділ визначатиме права та обов'язки підприємств залізничного транспорту під час здійснення перевезень, у тому числі й у міжнародному сполученні; права і обов'язки вантажовідправників, вантажоодержувачів та пасажирів, що користуються послугами підприємств залізничного транспорту; відповідальність за порушення договірних зобов'язань, пошкодження транспортних засобів та відшкодування збитків, завданих залізничним транспортом як об'єктом підвищеної небезпеки, а також заподіяних залізничному транспорту; передбачатиме організацію актово-претензійної та позовної роботи, що впливає з організації та надання послуг з перевезення вантажів, багажу, вантажобагажу та пасажирів.

V. Прикінцеві та перехідні положення.

Підсумовуючи викладене, створення такого кодифікованого акта дозволить значно звузити наявну базу нормативно-правових актів, що регулюють відносини у сфері залізничних перевезень, а отже, уникнути колізій у законодавстві, подвійного тлумачення деяких визначень та понять.

Однак слід зазначити, що у представленому проекті Кодекс встановлюватиме лише принципи та основні засади тарифоутворення на залізничному транспорті, носитиме базовий характер норм, тому в окремий сегмент законодавства необхідно виділити підзаконні акти щодо встановлення тарифів у відповідності до напрямків і видів перевезення залізничним транспортом.

Створення КЗТУ, норми якого в деяких розділах матимуть загальний характер, також дозволить приймати підзаконні акти для розкриття суті та конкретизації тієї допоміжної сфери робіт, що здійснюються під час планування, організації та здійснення процесів перевезення залізничним транспортом. Але все одно, у цьому випадку, підзаконні акти будуть розроблятися на основі Кодексу, що є вищим у дворівневій системі законодавчого регулювання відносин у сфері залізничних перевезень.

Окремо слід зазначити, що розроблення Кодексу повинно здійснюватись з урахуванням Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.11.2006 № 651-р [68], для подальших ринкових перетворень на залізничному транспорті, налагодження більш тісного міжнародного, економічного співробітництва та підвищення конкурентоспроможності залізниць України на ринку транспортних послуг.

Отже, прийняття саме такої системи законодавчого забезпечення в

залізничній галузі – Кодексу та підзаконних актів – дозволить визначити основні засади та принципи функціонування залізничного транспорту як важливої галузі для української економіки та охопити правовим регулювання відносини, що складаються в її межах.

Враховуючи вищевикладене, спробуємо дати визначення законодавству про залізничний транспорт. Таким чином, законодавство про залізничний транспорт – це система нормативно-правових актів, що регулюють господарську діяльність у сфері перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом, що ґрунтуються на функціонуванні цілісного технологічно-об'єднаного майнового комплексу, ефективність якого гарантується організаційно-господарським впливом з метою забезпечення визначених публічних інтересів у цій сфері.

Тому забезпечення системного характеру функціонування залізничної галузі та чіткого застосування законодавства про залізничний транспорт ставить нагальне питання про створення Кодексу залізничного транспорту України.

Висновки до розділу 1

Отже, законодавство про залізничний транспорт складається з великого масиву взаємопов'язаних нормативно-правових актів різної юридичної сили, що регулюють дані відносини. Однак така розгалужена система не завжди дозволяє ефективно використовувати вказані норми. Тобто кількісні параметри прийняття законів та інших нормативно-правових актів у залізничній галузі ще не свідчать про належну якість та ефективність регулювання таких відносин.

Таким чином склад майна цілісного майнового комплексу залізниць України може формуватися на різних формах власності на окремі об'єкти, враховуючи інтереси їх найбільш ефективного використання, але при цьому цілісний майновий комплекс не має втратити системний характер свого функціонування. Крім того, цілісність майнового комплексу повинна враховуватися як ключовий методологічний підхід у реформуванні залізничної галузі.

Законодавство про залізничний транспорт складається з великого масиву взаємопов'язаних між собою нормативно-правових актів різної юридичної сили, що регулюють дані відносини, тому воно потребує систематизації за методом кодифікації-реформи аби забезпечити реальне верховенство закону в регулюванні таких правовідносин; привести правові норми в галузі залізничного транспорту у відповідність до вимог законодавства

Європейського Союзу; усунути прогалини, колізії та суперечності у діючих правових нормах. Запропоновано класифікацію нормативно-правового забезпечення діяльності підприємств залізничного транспорту, яка складається з міжнародних угод, нормативно-правових актів Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України. Також виділено в окрему групу розпорядчі документи керівництва залізниць, що приймаються для організації діяльності безпосередньо в межах залізниць, мають обов'язковий характер для працівників та встановлюють певні норми, правила щодо організації діяльності, як в цілому, так і окремо в процесі перевезень.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ГОСПОДАРСЬКЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Господарська діяльність у сфері залізничного транспорту

В умовах формування соціально орієнтованої економіки важливого значення набуває правильне визначення основних понять. У галузі господарського права до таких належить поняття «господарська діяльність», оскільки саме завдяки здійсненню цієї діяльності і відбувається створення умов для існування людей. Механізм господарської діяльності дає змогу одночасно задіяти багато складових, серед яких вагоме місце займає людський фактор, оскільки завдяки йому відбувається активізація засобів виробництва. Крім того, в процесі здійснення господарської діяльності відбувається активізація засобів виробництва, результатом чого є утворення матеріальної основи життєдіяльності суспільства. Отже, господарська діяльність має важливе як соціальне, так і економічне значення. До того ж, здійснення господарської діяльності не може проходити за межами правового поля країни. Держава, виконуючи регулятивну функцію, надає юридичного оформлення суспільним відносинам у сфері господарювання шляхом закріплення в нормативно-правових актах цих відносин, визначення певних правил поведінки та легального закріплення юридично значимих категорій [36].

Поняття «господарська діяльність», без сумніву є головним поняттям господарського права, а отже, й основним інструментом усього правового регулювання економіки. За допомогою поняття «господарська діяльність» увесь величезний масив господарського законодавства, як сонячні промені скрізь збільшене скло, має покинути суміжні відносини і сфокусуватися саме на економічних відносинах. Легко бачити, що означає відсутність чи некоректність такого фокусу: недостатність регулювання там, де це потрібно, і зайвість там, де цього не потрібно. Відтак уся стратегія і тактика державного управління економікою, увесь термінологічний апарат господарського законодавства будуються навколо поняття «господарська діяльність» [13].

Тому, як ключове поняття господарського права, поняття господарська діяльність, знаходить визначення у різних нормативно-правових актах, таких як:

- Закон України від 16.04.1991 № 959-ХІІ «Про зовнішньоекономічну діяльність», який вказує, що господарська діяльність – це будь-яка діяльність, у тому числі підприємницька, що пов'язана з виробництвом та обміном

матеріальних і нематеріальних благ, які виступають у формі товару [150];

- Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI, який визначає, що господарська діяльність – це діяльність особи, яка пов’язана з виробництвом (виготовленням) та/або реалізацією товарів, виконанням робіт, наданням послуг, спрямована на отримання доходу і проводиться такою особою самостійно та/або через свої відокремлені підрозділи, а також через будь-яку іншу особу, яка діє на користь першої особи, зокрема, за договорами комісії, доручення та агентськими договорами [126].

Проте в ч.1 ст.3 Господарського кодексу України закріплюється основне поняття господарської діяльності, а саме господарська діяльність – це діяльність суб’єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [32].

У вказаному визначенні можна виділити декілька ознак господарської діяльності. Слід зазначити, що слово «діяльність» означає систематичні дії членів суспільства, їхніх об’єднань, що спрямовані на досягнення певного результату. Змістом вказаних дій є виготовлення та реалізація продукції, виконання робіт та надання послуг вартісного характеру, а метою – задоволення суспільних потреб у відповідних благах, які повинні мати цінову визначеність, тобто функціонувати як товар. Особливістю господарської діяльності є також її суб’єкти – не будь-які особи, а лише ті з них, які, відповідно до вимог Господарського кодексу України, визнаються суб’єктами господарювання. Діяльність таких осіб здійснюється не тільки в їх власних (приватних) інтересах, а й в інтересах суспільства (для задоволення певних суспільних потреб в продукції, роботах, послугах). Задоволення суспільних потреб у певних благах вимагає від виробника відповідних знань, навичок, організації, засобів, що зумовлює професійні засади здійснення господарської діяльності [18].

Отже, ознаками господарської діяльності є такі:

- сфера здійснення – суспільне виробництво (господарська сфера);
- зміст – виробництво та реалізація продукції, виконання робіт, надання послуг відбувається не для власних потреб виробника, а для задоволення потреб інших осіб – споживачів у широкому розумінні (громадян як кінцевих споживачів, суб’єктів господарювання та різноманітних організацій, що використовують зазначені блага для задоволення своїх господарських чи інших потреб);

- передача зазначених благ іншим особам на платній основі, тобто їх функціонування у формі товару;

- професійні засади здійснення такої діяльності;
- спеціальний суб'єкт, який повинен зазвичай мати статус суб'єкта господарювання (набуття вказаного статусу, у більшості випадків, завершується, державною реєстрацією у загальному чи/або спеціальному порядку);

- поєднання приватних інтересів виробника (в одержанні прибутку чи інших вигод/переваг від господарської діяльності) та публічних інтересів (суспільства в особі широкого кола споживачів – в отриманні певних благ; держави – в отриманні прибутків та інших обов'язкових платежів від суб'єктів господарювання; територіальної громади: 1) у забезпеченні зайнятості членів громади шляхом їх залучення на засадах індивідуального підприємництва чи трудового найму суб'єктами господарювання до господарської діяльності; 2) у задоволенні потреб громади у певних роботах, послугах, продукції; 3) в участі суб'єктів господарювання у вирішеннях завдань територіальної громади у благоустрої; 4) в сплаті місцевих податків і зборів тощо;

- значний рівень державного (включаючи й нормативно-правове) регулювання, що зумовлено попередньою ознакою (приватні інтереси суб'єкта господарювання – виробника задовольняються за рахунок суспільних інтересів – необхідності задоволення потреб споживачів у певних видах товарів, робіт, послуг); державне регулювання має на меті вирішення подвійного завдання: з одного боку, стимулювати господарську (насамперед підприємницьку) діяльність і забезпечити оптимальні умови для функціонування її суб'єктів, а з іншого, - захистити суспільство, значні його верстви (насамперед споживачів) від зловживань з боку підприємців, які вдаються до несумлінної поведінки з метою зменшення своїх видатків та отримання найбільших прибутків [18].

Дослідниця О.М. Вінник дає доктринальне визначення господарської діяльності, з урахуванням вище перелічених ознак: господарська діяльність – це суспільно-корисну діяльність суб'єктів господарювання щодо виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг з метою їх реалізації за плату (як товару), що ґрунтується на поєднанні приватних і публічних інтересів, здійснюється професійно і зазнає значного регулювання за для досягнення мети – соціального спрямування економіки.

Будь-яка господарська діяльність здійснюється на певних засадах, які враховують, з одного боку, ринкову орієнтацію вітчизняної економіки і, відповідно, передбачають значну свободу для суб'єктів такої діяльності (насамперед підприємців), а з іншого, - соціальне спрямування господарської сфери, що зумовлює встановлення певних обмежень для суб'єктів господарювання з метою врахування публічних інтересів (суспільства,

держави, територіальної громади/громад, типових приватних інтересів громадян та організацій) у дотриманні встановленого державою суспільного господарського порядку, який передбачає додержання суб'єктами господарювання різноманітних вимог відносно:

- якості продукції, робіт, послуг, їх безпечності для життя і здоров'я споживачів;
- екологічної безпеки виробництва;
- добросовісної поведінки у сфері економічної конкуренції;
- цивілізованого використання найманої праці (тобто відповідно до вимог трудового законодавства) та ін. [18].

Слід погодитися з визначенням Г.Л. Знаменського, що суспільний господарський порядок – це система правових та економічних засобів, що ґрунтуються на законодавстві та реальних інтересах суспільства і спрямована на забезпечення стабільності та ефективності господарювання, задоволення та захист інтересів господарюючих суб'єктів [60].

Отже, господарська діяльність – багатогранне явище, яке забезпечується різними механізмами, в тому числі і правовими. Необхідність належного правового регулювання такої діяльності обумовлює формування певних її принципів [85], що знайшли віддзеркалення у статті 6 ГКУ, серед яких:

- забезпечення економічної багатоманітності і рівний захист державою всіх суб'єктів господарювання;
- свобода підприємницької діяльності в межах, визначених законом;
- вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України;
- обмеження державного регулювання економічних процесів у зв'язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємстві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави;
- захист національного товаровиробника;
- заборона незаконного втручання органів державної влади і органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини [32].

З огляду на вищевикладене приходимо до висновку, що здійснення учасниками господарських відносин господарської діяльності ставить на меті отримання певних соціальних та економічних результатів. Тому соціально-економічна складова цього процесу безсумнівно залежить від сфери господарських відносин та виду здійснюваної діяльності – комерційної чи некомерційної господарської діяльності.

Господарська діяльність, що здійснюється на залізничному транспорті, має свою специфіку через його особливе місце у транспортній системі та

соціально-економічну роль, яку він відіграє у житті країни та суспільства, оскільки виступає однією з найпоширеніших галузей транспортної системи України та на його долю припадає основна маса перевезень пасажирів та вантажів, що здійснюється на договірній основі.

Тому для визначення та характеристики поняття «господарська діяльність на залізничному транспорті» слід виокремити в ньому два самостійних поняття «господарська діяльність» та «залізничний транспорт». Враховуючи, що поняття «господарська діяльність» досить добре розкрито вище, тобто воно знайшло відображення у деяких нормативно-правових актах та було предметом дослідження у роботах багатьох науковців, тому з наукової точки зору має суттєву проробку. Що ж стосується поняття «залізничний транспорт», то воно знаходить своє відображення в ЗУ «Про залізничний транспорт» від 04.07.96 № 276/96-ВР, який визначає залізничний транспорт як виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, який призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва та населення країни у перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також надання інших транспортних послуг всім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [144].

Таким чином, спробуємо розкрити поняття «господарська діяльність на залізничному транспорті» з урахуванням мети такої діяльності через зміст, суб'єктний та об'єктний склад відносин, що утворюються під час організації та здійснення перевезення залізничним транспортом України.

Ознакою будь-якої діяльності на залізничному транспорті є діяльність підприємств залізничного транспорту, тобто суб'єктів господарювання, які провадять діяльність у цій сфері. Підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів та вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення [64].

Слід зазначити, що здійснювати господарську діяльність на залізничному транспорті мають право не будь-які учасники господарських відносин, а тільки суб'єкти господарювання, у нашому випадку залізниці, що на сьогодні є відокремленими підрозділами публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі [144], а також підприємства та установи залізничного транспорту України, на базі яких утворене публічне акціонерне товариство «Українська залізниця». Тобто господарська діяльність у залізничній сфері здійснюється на професійних засадах, що є однією з ознак

такої діяльності, бо це зумовлено специфікою функціонування залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Крім того, провадження господарської діяльності у сфері залізничного транспорту суб'єктами господарювання, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів підлягає обов'язковому отриманню ліцензій, що свідчить про державне регулювання такого виду господарської діяльності, отже, забезпечення реалізації єдиної політики держави в сфері транспорту, захисту економічних та соціальних інтересів держави, суспільства та окремих споживачів, а також поєднання приватних і публічних інтересів у процесі здійснення такої господарської діяльності, що має важливе значення, оскільки здійснення господарської діяльності спрямовується на забезпечення певних інтересів.

Також слід зазначити, що об'єктом господарської діяльності на залізничному транспорті є надання послуг з перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом загального користування на договірних засадах.

Так, відповідно до частини 1 статті 306 ГКУ перевезення вантажів – це господарська діяльність, пов'язана із переміщенням продукції виробничо-технічного призначення і виробів народного споживання, в тому числі залізницями [32].

Треба звернути увагу на те, що залізниця як основна організаційна ланка залізничного транспорту, крім надання основних послуг, пов'язаних безпосередньо з перевезеннями пасажирів та вантажу, відповідно до положень, закріплених у Положенні, зокрема, про регіональну філію «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця», затвердженому наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 04.05.2017 № 293 «Про введення в дію Положення про регіональну філію «Південна залізниця» публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», має предметом своєї діяльності ще понад 100 пунктів. Серед них, зокрема, надання послуг:

- з доступу до інфраструктури залізничного транспорту та інших послуг, пов'язаних з використанням об'єктів інфраструктури;

- локомотивної тяги;

- з навантаження, перевантаження, розвантаження, зважування, приймання, видачі та кріплення вантажів, перевірка правильності їх навантаження та кріплення, проведення технічного обслуговування, діагностичного обстеження;

- з навантаження та вивантаження багажу, вантажобагажу та пошти на залізничних коліях загального та незагального користування;

- з охорони вантажів, прийнятих до перевезення, а також охорона штучних споруд, об'єктів інфраструктури залізничного транспорту;
- з ремонту та технічного обслуговування залізничного рухомого складу і контейнерів, ремонту колісних пар;
- з обслуговування пасажирів на станціях, вокзалах, приміських та пасажирських поїздах;
- надання транспортно-експедиторських послуг та ін. [137-138].

Крім того, у сучасних умовах господарювання, які можна охарактеризувати динамізмом конкурентного середовища, перенесенням уваги з ринку товарів на ринок послуг, серйозними змінами, що відбуваються у структурі потреб населення та механізмів мотивації, можливістю послуг пристосовуватися до змін попиту та пропозиції на ринку, сприяють вимушеному використанню подвійного підходу до формування бізнес-стратегії підприємств сфери послуг, що полягає у необхідності вказаних підприємств: по-перше, визначитись з основним інтересом споживачів таких послуг та, по-друге, досягти найбільш ефективного результату з найменшими витратами. А оскільки, за своїм змістом та класифікацією послуга виступає складним та неоднозначним явищем, враховуючи її нематеріальність характеру, залежність від сезонності споживання деяких видів послуг та особливості цінової конкуренції, вирішення цієї проблеми досить ускладнюється. [29].

Враховуючи те, що основним об'єктом господарської діяльності на залізничному транспорті є, все ж таки, надання послуг, а загальносвітова тенденція розширення споживання послуг і значне зростання їх ролі в господарському обороті України сприяє підвищенню уваги науковців до відносин, що виникають у сфері їх надання, і правової регламентації цих відносин, розглянемо питання поняття й природи послуг як правової категорії, їх характеристики в господарській сфері, а також правове регулювання питань укладання та виконання договорів про надання послуг у сфері господарювання, зокрема, у сфері залізничних перевезень.

Попри те, що в сучасній економіці роль та значення послуг істотно зросли, економічною наукою, як і правовою, досі не вироблено загальноприйнятого поняття «послуга». Про його неоднозначне розуміння свідчить тривала наукова дискусія й нині не завершена, щодо сутності послуг, їх місця в нормативному регулюванні [111].

У науковій літературі термін «послуга» вживається в різних значеннях залежно від того, яка сфера господарювання та в який спосіб його використовує: як економічне благо; як економічні відносини; як діяльність, особливий різновид праці; як результат діяльності; як форму споживчої

вартості тощо [31].

Слід зазначити, що в економічній, цивілістичній та господарсько-правовій доктрині відсутнє єдине легітимізоване поняття «послуга», проте теоретичний аналіз сутності послуги як економіко-правової категорії становив предмет дослідження багатьох вчених різних часів [111]. Наприклад, К. Маркс поняття «послуга» пов'язував з дією споживчої вартості товару або певної діяльності. Він вважав, що послуга є не що інше як корисна дія тієї чи іншої споживчої вартості – чи то товару, чи то праці [90]. Таким чином, К. Маркс визначав послуги як форму безпосередньої діяльності суб'єктів, тобто праці, а також як форма дії товару, речі [6]. Тому в цьому контексті право не механічно відображує економічні закономірності, а допомагає втілити їх у життя через систему особливих правових інструментів (засобів) організації та функціонування ринкової системи господарювання [21], тобто виконує регулювальну функцію щодо економічних відносин.

У правовому ж контексті деякі дослідники вбачають основну сутність послуги в зобов'язальній поведінці суб'єкта, а не в її товарній формі, на тій підставі, що суть послуги на відміну від товару полягає в комплексі певних дій, які вже є способом задоволення потреб замовника, а не в матеріальному вираженні цих дій. Договір лише ілюструє зобов'язальну поведінку суб'єкта, тоді як самостійний об'єкт зобов'язальних правовідносин об'єктивується у здійсненні дій чи діяльності з виконання господарського обов'язку, що відповідно звужує її юридичний зміст стосовно економічного [31].

Правова природа послуги найбільш повно розкривається через її ознаки. Тому, визначаючи послугу, вважаємо за потрібне зафіксувати низку характерних ознак, які розкривають її природу як категорії господарського права. У своїй сукупності вони найбільш повно формують сутність послуги. Проте видова різноманітність послуг свідчить про відносну універсальність сукупності цих ознак та наявність варіативних, притаманних деяким видам. Тобто через різноманітність послуг їхні ознаки можна поділити на універсальні й варіативні.

Універсальними є ознаки, притаманні будь-якій послугі, яка надається у сфері господарювання на договірних засадах. Серед таких ознак слід назвати: 1) репрезентація послуги у вигляді послідовності дій (операцій) та/або діяльності; 2) нематеріальність (неможливість попереднього огляду/оцінення послуги до початку її надання та проведення порівняння з подібними послугами інших виконавців); 3) наявність результату у вигляді певного корисного ефекту; 4) наявність взаємозв'язку дій (видів діяльності), що становлять зміст послуг та їх результату; 5) товароздатність (володіння міноюю та споживною вартістю);

б) тісний зв'язок послуги з особою виконавця; 7) диференційованість якості послуги залежно від рівня класифікації виконавця; 8) неможливість оцінення послуги за критерієм оборотоздатності; 9) неможливість транспортування та зберігання послуги; 10) надання послуги відповідно до вимог чинного законодавства та завдання замовника [31].

Варіативними ознаками, які відбивають специфіку певних видів послуг, що надаються у сфері господарювання на договірних засадах, є: а) характер взаємозв'язку дій (видів діяльності), що становлять зміст послуг та їх результату (прямий зв'язок не опосередкований чинниками, що не залежать від дій виконавця послуги, за винятком форс-мажорних обставин, а непрямий зв'язок опосередкований вищеназваними чинниками); б) момент споживання послуги (у процесі її надання та/або протягом певного часу після цього); в) ступінь відчутності дій, що становлять зміст послуги (послуги, об'єктом впливу яких є тіло, здоров'я, свідомість людини можуть бути відчутними); г) нематеріальність результату послуги (результати деяких видів послуг можуть набувати уречевлених форм у вигляді комп'ютерних програм, різної документації, зокрема, на електронних носіях) [31].

Таким чином послуги, що надаються у сфері залізничних перевезень, мають такі ознаки, як послідовність дій – наприклад, для того, щоб скористатися послугами залізничного транспорту, пасажир спочатку здійснює придбання проїзного документа (квитка) на потяг у касі або через мережу Інтернет, а потім пред'являє його провідникам для можливості здійснення посадки до потягу; нематеріальність характеру – пасажир при придбанні проїзного документа (квитка) не має можливості попередньо оцінити якість послуг, які будуть надаватися під час здійснення поїздки; наявність результату у вигляді певного корисного ефекту – під час поїздки залізничним транспортом пасажир досягає своєї мети, доїжджаючи до відповідної зупинки чи місця; тісний зв'язок послуги з особою виконавця (в нашому випадку із залізницею) – при придбанні проїзного документа (квитка) на потяг пасажир може ним скористатися тільки на конкретному виді потягу чи в конкретному напрямку прямування потяга; наявність взаємозв'язку дій – проїзний документ (квиток) для проїзду залізничним транспортом – це зміст послуги, проїзд залізничним транспортом на підставі проїзного документа (квитка) – це результат надання послуги; неможливість оцінки послуги за критерієм оборотоздатності, оскільки при придбанні проїзного документа (квитка) у ньому зазначається прізвище та ім'я пасажирів, що позбавляє можливості вільно його передати іншій особі для здійснення проїзду залізничним транспортом.

Аналогічна ситуація і з вантажними перевезеннями, тільки в цьому

випадку відбувається оформлення не проїзного документа (квитка), а залізничної накладної, яка є основним документом, що забезпечує організацію перевезення вантажів.

Господарська діяльність за своїм змістом діяльність економічна, а її найпростішим «елементом» є господарська операція як один із видів економічних операцій, тобто вольовий акт, який вчинено учасником (учасниками) господарських відносин з господарською метою, та наслідками якого є зміни в структурі його (їх) активів та/або пасивів. Кожна господарська операція має певні ознаки й показники, які характеризують її сутність та, з одного боку, відрізняють її від інших економічних операцій, а з іншого – дають можливість групувати однорідні господарські операції. По-перше, змістом господарської операції є виробництво та/або обмін суспільного економічного продукту відповідно до загальних засад (принципів) господарювання. По-друге, об'єктом господарської операції є об'єкти господарських прав (об'єкти, за природою яких взаємодіють суб'єкти в межах господарського обороту (вступають у господарські відносини) і на які спрямовані їхні суб'єктивні господарські права та обов'язки. По-третє, господарську операцію здійснюють її учасники на свою користь або на користь третіх осіб (інших учасників відносин у сфері господарювання) за власний рахунок чи за рахунок третіх осіб. По-четверте, метою господарської операції є одержання прибутку та/або досягнення соціальних ефектів: а) забезпечення соціальної спрямованості суспільного виробництва, підтримання продовольчої, ресурсної, фінансової безпеки тощо у цілому; б) реалізація платоспроможності попиту споживача, збереження реальної вартості господарських активів, залучених учасником господарських відносин у сферу господарювання і та ін. [31].

Враховуючи вищевикладене, приходимо до висновку, що під час надання послуг залізничним транспортом відбувається велика кількість господарських операцій, тобто надаються суспільно-економічні послуги, суб'єктом господарювання – залізницею, з метою досягнення соціальних ефектів – задоволення потреб населення та держави у безпечних та якісних залізничних перевезеннях. Так, наприклад, перевезення вантажів залізничним транспортом являє собою складний технічний та організаційний процес, що складається з навантаження, переміщення та вивантаження вантажу, іншими словами включає в себе цілу низку послідовних, пов'язаних між собою технологічно-господарських операцій.

Тому особливе значення для організації перевезень вантажів мають вантажні станції, тобто ті станції, на яких переважну частину роботи складають комерційні та вантажні операції, пов'язані з прийманням і видачею вантажів.

Крім того, на вантажних станціях здійснюються і технічні операції (розформування і формування поїздів та груп вагонів, подавання вагонів на вантажні fronti і забирання їх звідти, підбирання груп вагонів для подавання на вантажні fronti та ін.) [96].

Слід зазначити, що послуги, які надаються залізничним транспортом, зокрема, перевезення пасажирів та вантажів, надаються на договірній основі, тобто у вантажних перевезеннях так званім договором виступає залізнична накладна, що є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди щодо перевезення вантажу, що укладається між відправником і залізницею на користь одержувача (третьої сторони). Накладна одночасно є договором застави вантажу за для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж упродовж всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу разом з вантажем [157]. Що ж стосується пасажирських перевезень, так званім договором виступає проїзний документ (квиток), оформлений у встановленому порядку через квиткові каси або мережу Інтернет.

Ще з часів Стародавнього Риму договір був основною правовою формою, по якій здійснювали величезний товарний та господарський обіг, та визначався як двостороння угода, яка висловлювала волю двох сторін та була спрямована на досягнення одного з правових результатів: виникнення, зміну чи припинення прав та обов'язків [121]. Відповідно до ст. 626 Цивільного кодексу України, договір – це домовленість двох чи більше сторін, яка спрямована на встановлення, зміну чи припинення цивільних прав і обов'язків [20]. Як зазначає І.В. Спасибо-Фатеева, що наділення юридичних та фізичних осіб свободою підприємницької діяльності неминує веде до розширення сфер застосування цивільно-правового договору як правової форми, яка є найбільш адекватною вільним ринковим відносинам [21]. Г. Кельзен уточнює, що договір – це не поняття виключно цивільного права, а універсальний феномен суто формальної якості, єдине поняття загальної правової науки [66].

Проте неоднозначні підходи до договірного права підкріплюють унікальність правового регулювання договірних відносин в Україні, яке пов'язується, насамперед, із наявністю двох кодифікованих актів, а саме: Цивільного кодексу України та Господарського кодексу України, якими часто одні й ті самі аспекти правової дійсності визначаються та регламентуються по-різному. Широко використовується в законодавстві, юридичній літературі та господарській практиці термін «господарський договір». Однак чинне законодавство не містить визначення господарського договору, не дивлячись на те, що у Господарському кодексі України йому навіть присвячена ціла глава, а

саме ст. 179-188 [11].

Тому науковці під час аналізу правових особливостей господарського договору акцентують увагу на зв'язку зазначеного договору з господарською діяльністю; господарською метою договору; особливим суб'єктним складом (проте саме щодо цієї ознаки на доктринальному рівні відсутня єдина позиція); установленням більш «жорстких» правил щодо відносин, які цей договір опосередковує для забезпечення господарського правопорядку (звуження меж диспозитивності сторін), тощо. Указані особливості притаманні і договорам про надання послуг у сфері господарювання [31].

Однак у літературі наявні різні підходи до визначення і послуг, і договорів про їх надання. Так, одні автори визначають договір про надання послуг через правовідношення, що виникає з єдиної правової мети двох або більше суб'єктів з приводу діяльності, яка спрямована на виконання або змінення правовідносин і має корисний ефект для замовника [95]. Інші дослідники під час визначення договорів про надання деяких послуг, а також під час розкриття змісту послуг як об'єктів відповідних видів договорів, користуються категорією «зобов'язання». Наприклад, А. Матвеева розуміє транспортні послуги як сукупність зобов'язань, урегульованих нормами права, опосередкованих відповідними договорами, забезпечених господарсько-правовими засобами державного регулювання та пов'язаних із фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу, вантажів [92].

Договірні відносини у сфері надання транспортних послуг регулюються Господарським кодексом України (глава 32 «Правове регулювання перевезення вантажів» ст.306-316), Цивільним кодексом України (щодо перевезень – глава 64, транспортного експедирування – глава 65), а також актами спеціального транспортного законодавства, зокрема Законом України «Про транспорт», кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України. Чинне законодавство використовує як синоніми поняття «транспортні послуги» й «послуги транспорту», проте не подає їх вичерпного переліку [31]. Відповідно до норм статті 6 Закону України «Про транспорт», основами господарської діяльності підприємств транспорту є перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація та ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, суб'єктами господарювання в морських портах, автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємства і організаціями, якщо це передбачено їхніми статутами. Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на сонові державних контрактів, державних замовлень та договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти

враховуючи економічну ефективність провізних і переробних можливостей транспорту [64].

Згідно з вищевикладеним можемо розділити транспортні послуги, що надаються залізничним транспортом, за предметом на вантажні та пасажирські, а також за періодичністю надання – на регулярні, нерегулярні та сезонні. Пасажирські, в свою чергу, можемо розділити на приміські пасажирські перевезення та пасажирські перевезення в далекому сполученні. Вантажні – залежно від:

- виду вантажу – на перевезення небезпечних вантажів, наливних, сипучих тощо;

- виду вагонів, що будуть задіяні під час перевезення, – на перевезення вантажів у вагонах відкритого та закритого типу, напіввагонах, платформах, цистернах, контейнерах, хоперах тощо;

- виду перевезення – на перевезення вантажів навалом, насипом, наливом тощо.

Крім вищезазначених, до транспортних послуг, що надаються залізничним транспортом, також належать:

- навантажувально-розвантажувальні послуги (навантаження, розвантаження, перевантаження, централізоване завантаження (вивезення) вантажів, пересаджування пасажирів);

- послуги транспортного експедирування;

- послуги із зберігання вантажів;

- сервісне обслуговування транспортних засобів тощо.

Також в окремому ланку послуг можемо виділити послуги, що надаються на вокзалах та у поїздах, до яких належать зокрема:

- оформлення проїзного документа;

- повернення платежів за невикористаний або частково невикористаний проїзний документ;

- резервування місць на поїзди;

- зберігання ручної поклажі;

- пакування та доставка багажу;

- користування конференц-залами вокзалів;

- користування залом очікування підвищеної комфортності та інші.

Як уже зазначалося, послуги, що надаються залізничним транспортом, ґрунтуються на договірній основі. Тому можемо виділити окремі види договорів, які переважають під час організації та здійснення перевезень залізничним транспортом, а саме організаційні договори, у змісті яких домінують організаційні елементи, найчастіше спрямовані на погодження

обсягів перевезення і забезпечення сприятливих умов для перевезення. У організаційних договорах визначаються обсяги і умови перевезень, не передбачені актами законодавства (статутами, законами, кодексами,), а також інші умови враховуючи специфіку транспортування певного виду вантажів, місцевих особливостей, конкретних вантажовідправників тощо. Організаційним договором є визначений частинами 3 і 4 ст.307 Господарського кодексу України та ст.914 Цивільного кодексу України довгостроковий договір, що укладається між перевізником і вантажовідправником (власником товару). За таким договором перевізник зобов'язується в установлені терміни прийняти, а власник (володілець) вантажу – передати вантаж у встановленому обсязі для перевезення. У договорі також передбачається інші умови перевезень, зокрема, й порядок розрахунків, а також умови надання транспортних засобів тощо [31].

Так званий «довгостроковий договір» застосовується і на залізничному транспорті, що й зазначено в ч.4 ст.307 Господарського кодексу України. У таких договорах зазначають, крім обсягів й умов перевезень, також їх періодичність, раціональні маршрути, порядок розрахунків, схеми вантажопотоків, взаємна майнова відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язань. Відповідно до вказаних організаційних транспортних договорів також укладаються договори про надання транспортних послуг.

Різновидом організаційних транспортних договорів є так звані вузлові угоди, які укладаються на тривалий термін та визначають умови роботи залізничних станцій й інших транспортних організацій, що беруть участь у прямому і змішаному сполученні (перевезенні вантажів кількома видами транспорту за єдиним перевізним документом). Вузлові угоди є обов'язковими до укладання транспортними організаціями, які беруть участь у змішаному сполученні. Відповідно до цього різновиду транспортного договору організаційного характеру транспортні організації, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення процесу доставляння від вантажовідправників до вантажоодержувачів [31].

Основною договірною формою відносин із надання господарсько-споживчих послуг є договори приєднання на завчасно розроблених виконавцем послуги договірних умовах, що зумовлюється масовим споживанням послуг указанного типу, стандартизацією дій/діяльності, що становлять їх зміст, та подальшим багаторазовим застосуванням конфігурації договірних умов (проекту договору) у професійній діяльності виконавця послуг. Отже, договори приєднання є універсальною та зручною формою тиражування численних

однотипних (стандартизованих) послуг, що дають змогу оптимізувати функціонування самого ринку господарсько-споживчих послуг як такого [31].

Таким чином, робимо висновок, що договори приєднання переважають під час організації та надання послуг, які здійснюються залізничним транспортом, зокрема, пасажирських перевезень, оскільки містять такі ознаки, як, завчасно розроблені умови надання послуг, тобто умови такого договору визначаються у стандартних формах, розроблених відповідними органами виконавчої влади (Кабінетом Міністрів України, Міністерствами) – так, придбання проїзних документів (квитів) встановленої форми на потяг; масове споживання послуг; ліцензування такого виду діяльності. Крім того, ще однією ознакою договору приєднання при здійсненні пасажирських перевезень є те, що прийняття пасажиром умов такого договору можливе лише шляхом приєднання до вже існуючої форми.

Крім вказаних вище особливостей господарської діяльності на залізничному транспорті, є ще одна, мабуть найголовніша, особливість, яка полягає у здійсненні такої діяльності за умов існування природної монополії, оскільки користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами й іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, згідно із положеннями Закону України «Про природні монополії», належить до сфери діяльності суб'єктів природних монополій. А враховуючи те, що надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів не можливо без використання залізничних колій, вокзалів та інших об'єктів інфраструктури, без залучення висококваліфікованого диспетчерського апарату управління безпекою руху, надання таких послуг здійснюється в умовах особливого роду природної монополії, яка характеризується можливістю подальшого виділення монопольного та конкурентного середовища у залізничній галузі.

Слід зауважити, що стаття 3 Господарського кодексу України розділяє господарську діяльність на комерційну, яка здійснюється для досягнення економічних та соціальних результатів і з метою одержання прибутку, та з метою одержання прибутку, та некомерційну, що здійснюється без мети одержання прибутку [32]. У цьому випадку, цікавою є думка дослідника В.В. Кадала, який зазначає, що з одного боку, діяльність, яка здійснюється на залізничному транспорті має ознаки комерційної, а з іншого – некомерційної, якщо мова йде про перевезення, від яких залізниця не отримує прибутку, а лише законодавчо гарантовану можливість відшкодування збитків від такої діяльності. Але така збиткова діяльність не завжди фінансується з боку відповідних бюджетів і тому здійснюється за рахунок прибутку, отриманого

залізницями на інших напрямках діяльності. Це, у свою чергу, зумовлює певні протиріччя в діяльності залізничного транспорту, оскільки законодавством не встановлено, що підприємства залізничного транспорту здійснюють господарську некомерційну діяльність [63].

Враховуючи те, що залізничний транспорт несе значне соціальне навантаження через здійснення приміських та внутрішніх пасажирських перевезень за тарифами, які є нижчими від економічно обґрунтованого рівня, а також перевезення пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством України. Це призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі. Така ситуація має місце тому, що відсутній дієвий механізм компенсації недоотриманих доходних надходжень під час надання таких суспільних послуг з пасажирських перевезень за тарифами, нижчими від економічно обґрунтованого рівня.

Виникнення вказаної ситуації пов'язане з тим, що з'являється необхідність у підвищенні собівартості перевезень за рахунок виконання збільшеного обсягу ремонту основних засобів для забезпечення перевезень залізничним транспортом та значними фінансовими витратами. Крім того, несвоєчасність індексації рівня тарифів гальмує подальший розвиток залізничного пасажирського транспорту, унеможливує забезпечення на високому рівні безпеки руху швидкісних поїздів, безперебійного перевізного процесу, належного технічного та санітарного стану рухомого складу та не дає змоги забезпечувати розвиток швидкісного руху в Україні.

Враховуючи вищевикладене, приходимо до висновку, що ПАТ «Укрзалізниця» опосередковано приймає на себе зобов'язання держави щодо відшкодування різниці між економічно обґрунтованими та державними регульованими тарифами.

Такий стан речей зумовлює не тільки відсутність сервісу та якісних послуг, а й узагалі призводить до зменшення кількості маршрутів, скорочення кількості зайнятих у цій галузі, зростання вартості проїзду для тих категорій осіб, що не користуються пільгами. Варто зауважити, що діяльність, від здійснення якої суб'єкт не отримує прибуток внаслідок підприємницького ризику чи форс-мажору, є звичайним явищем. Але якщо, здійснюючи господарську діяльність, суб'єкт заздалегідь знає, що він не отримує прибутку, то у розумінні чинного законодавства він здійснює некомерційну господарську діяльність. Такий вид діяльності передбачений частиною 2 статті 3 ГКУ та регламентований ст. 52-54 цього ж кодексу. З аналізу цих статей вбачається, що комерційне господарювання – це самостійна систематична господарська

діяльність, яка здійснюється суб'єктами господарювання та спрямована на досягнення економічних, соціальних й інших результатів не маючи на меті одержання прибутку. Некомерційна господарська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання, яким заборонено законом здійснювати господарську діяльність у формі підприємництва [63].

Проте чинне законодавство, по-перше, не забороняє підприємствам залізничного транспорту здійснювати господарську діяльність, а по-друге, не передбачає, що ці підприємства можуть здійснювати некомерційну господарську діяльність. Отже, маючи всі ознаки здійснення некомерційної господарської діяльності, залізничний транспорт не має достатніх правових підстав для її здійснення. Та обставина, що держава не здійснює відшкодування перевізнику завдані збитки внаслідок своєї політики, не є ані підприємницьким ризиком, ані форс-мажором. Так, реалізуючи функцію власника, держава має на меті отримання прибутку. У той же час за допомогою залізничного транспорту держава реалізовує соціальну функцію, здійснюючи перевезення пільгових категорій громадян. Також держава здійснює регуляторну функцію через встановлення тарифів на перевезення. Схожі ситуації склалися на ринку автомобільних перевезень, в енергетичному та комунальному секторах – надаючи право пільгового або безкоштовного користування послугами цих сфер окремим категоріям громадян, держава не здійснює належного відшкодування суб'єктам господарювання завданих збитків своєю діяльністю. Це зумовлює необхідність кардинальних та невідкладних реформ в окреслених питаннях [63].

Враховуючи вищевикладене, точка зору дослідника В.В. Кадала заслуговує на увагу, але повністю погодитися з тим, що господарська діяльність на залізничному транспорті має характер господарської некомерційної діяльності, ми не можемо, оскільки, навіть коли залізниці здійснюють пільгові перевезення деяких категорій громадян, вони мають на меті отримання прибутку, який полягає у компенсації вартості проїзду окремих категорій громадян державою з бюджетів відповідних рівнів. А отже, отримання прибутку під час здійснення господарської діяльності, відповідно до положень Господарського кодексу України, є однією з ознак підприємництва, тобто господарської комерційної діяльності. Тому питання недоотримання, а в деяких випадках взагалі неотримання компенсацій з боку держави за здійсненні пільгові перевезення деяких категорій громадян залізничним транспортом потребує нагального вирішення на державному рівні шляхом запровадження дієвого та чіткого механізму здійснення вказаних компенсацій для забезпечення такого важливого публічного інтересу у сфері залізничного транспорту, як

соціальний захист громадян, які мають право пільгового проїзду згідно з діючим законодавством України.

Отже, на сьогоднішньому етапі розвитку залізничної галузі склався складний вид господарської діяльності, оскільки поки існує єдність диспетчерського апарату управління безпекою руху, що реалізується шляхом існування майнової та управлінської моделі відносин, які забезпечують якісне функціонування залізничної галузі, суб'єкт комерційного господарювання має можливість здійснювати деяку некомерційну діяльність, що, в принципі, з огляду на особливості не є 100% некомерційною діяльністю, а лише має певні її ознаки, які зумовлені особливими публічними (соціальними) інтересами і неузгодженістю регуляторної та економічної політики держави у вказаній сфері. Тому при подальшому реформуванні галузі не залежно від обраної моделі – чи то демонополізація цілісного майнового комплексу на окремі організаційно-автономні види господарської діяльності, чи то роздрібнення цілісного майнового комплексу на господарсько-організаційні частини за регіональним принципом чи то створення вертикально-інтегрованої моделі господарювання – можливо буде виділити ті види діяльності, які є неприбутковими і таким чином паралельно провести виокремлення підприємств, які будуть здійснювати некомерційну господарську діяльність на залізничному транспорті, при відповідних законодавчих змінах. А зараз комерційний інтерес залізниць як суб'єктів господарювання, які за своєю природою тяжіють до отримання максимального результату від діяльності, стримується статусом їх як суб'єктів природної монополії та ефективним, системно-узгодженим функціонуванням диспетчерського апарату управління безпекою руху і майнового комплексу та низкою особливих публічних інтересів у цій галузі.

Таким чином, приходимо до такого визначення терміну *«господарська діяльність у сфері залізничного транспорту»* – це вид комерційного господарювання, тобто діяльність суб'єктів господарювання, яка полягає у наданні послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, що здійснюється на договірних засадах, систематично, на власний ризик та має на меті отримання прибутку. Особливістю провадження господарської діяльності у сфері залізничного транспорту є забезпечення великої низки публічних інтересів, пов'язаних із безпечністю та доступністю залізничних перевезень, встановленням ефективних тарифів та стандартів діяльності у вказаній сфері, а також дотримання нормативів функціонування технічної інфраструктури, а від так у системі організаційно-господарського забезпечення функціонування підприємств залізничного транспорту застосовується, по-

перше, надання таким суб'єктам господарювання особливого статусу – суб'єкт природної монополії, по-друге, пріоритет безпечності перевезень, що реалізується єдністю та злагодженістю діяльності диспетчерського апарату управління безпекою руху, по-третє, забезпечення системного характеру функціонування галузі, який дотримується цілісністю та єдністю майнового комплексу вітчизняного залізничного транспорту.

2.2. Комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні

Сучасна сфера господарювання, в якій поєднується ринковий механізм із соціальним спрямуванням економіки, потребує порядку, спроможного забезпечити гармонізацію приватних і публічних інтересів (в економічному сенсі – ринкового саморегулювання та публічно-правового регулювання) [58].

Тому проблема публічного інтересу в господарському праві, а значить, і у такій життєво важливій сфері господарювання, як залізничний транспорт, завжди викликала і продовжує викликати інтерес науковців. Слід зазначити, що однією з основних ознак господарської діяльності є поєднання публічних і приватних інтересів, а, враховуючи, дослідження, в попередніх параграфах роботи щодо господарської діяльності на залізничному транспорті, ми прийшли до висновку, що вона має всі основні ознаки господарської діяльності, в тому числі і забезпечення публічних інтересів, що полягає насамперед у задоволенні потреб держави, юридичних та фізичних осіб в безпечних і якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях. Значущість ролі приватних і публічних інтересів у сфері господарювання, а отже й у сфері залізничних перевезень, не викликає сумніву, а від вирішення проблеми їх оптимального співвідношення залежить ефективність економічних перетворень і, відповідно, рівень життя громадян [21]. Однак для визначення саме комплексу публічних інтересів, що склався на залізничному транспорті, потрібно провести подальші дослідження та звернутися до визначення поняття «інтерес», «публічний інтерес», які склалися історично.

Так, термін «інтерес» є предметом дослідження багатьох наук, серед яких: філософія, психологія, економічна теорія, правознавство та інші. Як стверджують науковці, поняття «інтерес» належить до числа фундаментальних, тому дуже важко його охопити одним загальним визначенням. Отже, інтерес, як загальнонаукова категорія, віддана використовуватися представниками різних суспільних наук, в тому числі в працях давньоримських юристів при дослідженні проблеми відмежування приватних відносин від публічних і,

відповідно, приватного права від публічного [21]. Так, публічне право має дуже давню історію. Його розвиток починається з часів Стародавнього Риму. Судова практика та юриспруденція Риму розділяли право на дві галузі – публічне («*jus publicum*») та приватне право («*jus privatum*»). З публічного права римські юристи виокремили приватне, що є протилежністю праву публічному. Слід зазначити, що таке класичне розмежування публічного і приватного права запроваджено римським юристом Ульпіаном (170-288 р.), який визначив публічне право як те, що має відношення до стану римської держави; а приватне – до користі окремих осіб [37].

Вказаний поділ права на вказані дві складові частини стало основою розвитку права і правових відносин. Слід зазначити, що римське право – загальновизнана основа сучасного права, що трансформувалося і продовжує трансформуватися залежно від часу, місцезнаходження, політичних поглядів та традицій кожної країни. Значну увагу поділу права на приватне і публічне протягом XVIII-XX ст. приділяли зарубіжні вчені та філософи [9].

Заслуговує на увагу думка вченого Р. Ієрінга, який вважав, що основна ідея держави – забезпечення загальних інтересів. Перевага суспільних інтересів над приватними пояснюється тим, що за загальні інтереси заступаються всі, за приватні – лише індивід. Цілі суспільства, що охороняються законом, одночасно є цілями індивіда. Правовий порядок, що підтримується примусом, надає можливість індивіду реалізовувати свої інтереси за рахунок суспільства [62]. Наведене свідчить, що Р. Ієрінг абсолютизував ідею спільного інтересу, яку виражає держава, стверджуючи, що цей інтерес має збігатися з інтересами індивіда, що суспільний інтерес завжди повинен мати пріоритет над приватним інтересом. Разом з тим учений здійснив спробу довести, що сутність права походить від суспільних відносин, рушієм яких виступають інтереси особи, колективів (держава, суспільство) [9].

Тому категорія «інтерес», яка присутня у суспільних відносинах, не може не впливати на формування та розвиток об'єктивного права, а також виникнення й динаміку суб'єктивного права.

Таким чином, видаючи норму права, законодавець завжди має на увазі охорону певних інтересів, відповідно інтерес, відбитий в праві, набуває характеру об'єкта правової охорони. Інтересом є характеристика відношення суб'єкта до умов його буття, до конкретних життєвих обставин, в яких і завдяки яким суб'єкт набуває того, що здатне задовольнити представлену цим його інтересом потребу [53].

Якщо ж звернутися до першоджерел філософської думки, то у працях Дж. Локка ми знайдемо новітнє розуміння саме публічного інтересу. Він вважав, що

існує багато випадків, яких закон не може передбачити, і для їх врегулювання слід надавати право розсуду тим, у чиїх руках знаходиться виконавча влада, як того вимагає суспільне благо [82]. Іншими словами, мислитель під громадянською владою мав на увазі саме виконавчу владу та відносив до публічного інтересу як колективні, так і особисті невід’ємні природні права людини. У дореволюційній вітчизняній юридичній науці приділялася досить значна увага питанням публічного та приватного права, зокрема, і публічним інтересам [152]. Так, В. Хвостов підкреслював, що основним поділом всього права є поділ його на публічне і приватне, заснований на відмінності між окремими інтересами, які беруться під захист норм права [35]. На той час питання про критерії розмежування публічного та приватного права остаточно не було вирішене. У подальшому радянська правова доктрина повністю відкинула концепцію приватного права, як таку, що є несумісною з природою соціального ладу [9].

Слід зазначити, що поняття «публічність» передбачає наявність держави, діяльність якої спрямована на публічність як загальносоціального інституту [74]. Тому, на думку вченого Ю. Тихомирова, публічні інтереси – це загальні інтереси, свого роду усереднювання особистих, групових інтересів. Це суспільні інтереси, без задоволення яких неможливо, з одного боку, реалізувати приватні інтереси, з іншого – забезпечити цілісність, стійкість і нормальний розвиток організацій, держав, націй, соціальних шарів, нарешті суспільства в цілому. Це офіційно визнані інтереси, що мають підтримку держави та правовий захист.

Тобто публічний інтерес визнаний державою, а також забезпечений правом інтерес соціальної спільноти, задоволення якого служить умовою і гарантією її існування й розвитку [199]. Схожу думку має і О. Кравченко, який визначає публічні інтереси як охоронювані правом суспільні та державні інтереси, а носіями публічного інтересу є суспільство і держава у цілому, муніципальні утворення, а їх виразником, або особами, що здійснюють охорону цих інтересів, – компетентні державні та інші органи [72], визначити публічні інтереси як охоронювані правом суспільні та державні інтереси пропонує також і А. Курбатов [77].

Зв’язок між приватними та публічними інтересами (враховуючи значні відмінності), що підкреслює багато науковців, обґрунтовується О. Вінник з практичної точки зору (а) реалізацію приватних інтересів у суспільстві можна забезпечити лише після врахування певним чином публічних інтересів; рівнозначно публічні інтереси формуються враховуючи і приватні інтереси, (б) використанням закону боротьби і єдності протилежностей та філософської

категорії «окреме-загальне», (в) з урахуванням динамізму суспільного (у тому числі господарського) життя й пов'язану з цим переоцінку суспільством ступеня важливості тих чи інших інтересів [22]. А, отже, конкуренція приватних і публічних інтересів може бути вирішена саме завдяки комплексному характеру, притаманному природі господарського права [205].

Враховуючи вищевикладені думки вчених-правників приходимо до висновку, що публічні інтереси у сфері залізничного транспорту – це сукупність суспільних інтересів, пов'язаних із організацією та забезпеченням перевезень пасажирів та вантажів, що визначені державою та підлягають правовому захисту, а тому створення умов для задоволення яких є гарантією їх існування та розвитком цієї сфери господарювання.

Таким чином, можемо визначити наступний комплекс публічних інтересів у сфері залізничного транспорту, публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні, а також засобів, які забезпечують їх реалізацію, що мають бути враховані при розробці господарського механізму забезпечення залізничних перевезень в процесі реформування та включає в себе:

- забезпечення безпечних залізничних перевезень пасажирів та вантажів і, відповідно, потребує такого засобу організаційно-господарського впливу, як ліцензування господарської діяльності;

- забезпечення доступності залізничних послуг із перевезення пасажирів для всіх верств населення, в тому числі, осіб, що мають обмежені фізичні можливості, малозабезпечених громадян, тобто соціальна гарантованість та доступність пасажирських перевезень, і, відповідно, потребує такого засобу організаційно-господарського впливу, як встановлення тарифів та проведення ефективної соціальної політики держави у вказаній сфері;

- забезпечення функціонування залізничного транспорту на умовах застосування єдиних правил та стандартів на всій території України, враховуючи транзитний характер цієї господарської діяльності, і, відповідно, потребує таких засобів організаційно-господарського впливу, як стандартизація діяльності суб'єктів господарювання;

- забезпечення систематичного та узгодженого функціонування цілісного майнового комплексу, диспетчерського апарату управління безпекою руху та технічної інфраструктури, яка бере участь в організації та здійсненні перевезення пасажирів та вантажів, і, відповідно, потребує таких засобів організаційно-господарського впливу, як проведення єдиної управлінської політики, ліцензування та стандартизації господарської діяльності суб'єктів господарювання;

- забезпечення проведення ефективної тарифної політики держави у сфері залізничних перевезень для реалізації цілей державного регулювання господарської діяльності у вказаній сфері як принципу забезпечення єдиного економічного простору в країні та світі;

- забезпечення міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, в тому числі транзиту, згідно із міжнародними зобов'язаннями України, що, відповідно, потребує чіткого дотримання вимог міжнародних угод та забезпечення найбільш ефективної організації транзитних перевезень на території України.

Отже, враховуючи положення Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та норми, що закріплені у Положеннях про її регіональні філії, задоволення потреб держави, юридичних та фізичних осіб в безпечних і якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях є метою діяльності ПАТ «Укрзалізниця» та його філій, в тому числі і залізниць [120]. Поняття безпечних залізничних перевезень включає у себе наступне:

- надання безпечних послуг з перевезення пасажирів, вантажів, зокрема, небезпечних вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученні, отже, забезпечення виконання нормативно-правових та нормативних документів з питань безпеки руху, тобто Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011 № 27 [27], Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 19.02.98 № 54 [35];

- безпечну експлуатацію та ремонт машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки, а також експертне обстеження будівель та споруд, отже, дотримання технічних умов та технічних регламентів, які визначають основні умови експлуатації та збереження залізничного рухомого складу, тобто Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194 [97];

- виконання вимог нормативно-правових актів, нормативних документів з питань екологічної, пожежної безпеки на залізничному транспорті загального та незагального користування, тобто Правил пожежної безпеки на залізничному транспорті, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.12.2009 № 1322 [36].

Відповідно до норм Положення про систему управління безпекою руху

поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011 №27, під безпекою руху на залізничному транспорті слід розуміти стан захищеності руху залізничного рухомого складу, який характеризується відсутністю граничного ризику виникнення транспортних подій та їх наслідків, що можуть заподіяти шкоду життю та здоров'ю громадян, навколишньому середовищу, майн фізичних чи юридичних осіб. Крім того, слід зазначити, що безпеку руху забезпечують особи, робота, яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів – це працівники, професійна діяльність яких прямо пов'язана з процесом перевезення, тобто веденням поїздів, підготовкою маршрутів, прийманням (відправленням) чи пропусканням поїздів на станціях, веденням поїздів дільницею, технічним обслуговуванням поїздів, утриманням колії, штучних споруд, технічних засобів електропостачання, сигналізації, централізації і зв'язку тощо [127].

Також зауважити, що Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194, визначає основні вимоги до рухомого складу залізничного транспорт, що виготовляється та модернізується, а також до його складових і запасних частин під час проектування, виробництва, монтажу, налагоджування, ведення в експлуатацію, експлуатації, ремонту, які використовуються на залізничних коліях загального та незагального користування. Безпека рухомого складу залізничного транспорту включає технічну, технологічну, організаційну, кваліфікаційну складові частини [197].

Складовими частинами технічного забезпечення безпеки рухомого складу залізничного транспорту є проектування, виробництво, модернізація, монтаж, налагодження, введення в експлуатацію, експлуатація та ремонт рухомого складу залізничного транспорту.

Складовою частиною технологічного забезпечення безпеки рухомого складу залізничного транспорту є документація, що визначає порядок проектування, виробництва, модернізації, монтажу, налагодження, введення в експлуатацію, експлуатації та ремонту рухомого складу залізничного транспорту.

Складовою частиною організаційного забезпечення безпеки рухомого складу залізничного транспорту є документація з питань організації роботи з проектування, виробництва, модернізації, монтажу, налагодження, експлуатації та ремонту рухомого складу залізничного транспорту, прийнята згідно із законодавством.

Складовими частинами кваліфікаційного забезпечення безпеки стану

рухомого складу залізничного транспорту є заходи з комплектування штату суб'єктів господарювання, які здійснюють проектування, виробництво, монтаж, налагодження, введення в експлуатацію, експлуатацію та ремонт рухомого складу залізничного транспорту, спеціалістами відповідної кваліфікації, система підвищення кваліфікації, спеціального навчання з питань охорони праці, пожежної безпеки, правил перевезення небезпечних вантажів, правила технічної експлуатації залізничного транспорту та інші нормативно-правові акти, які регулюють питання організації роботи та утримання інфраструктури, необхідної для проектування, виробництва, монтажу, налагодження, введення в експлуатацію, експлуатації та ремонту рухомого складу залізничного транспорту [197].

Тому основною метою надання безпечних послуг з перевезення пасажирів та вантажів є спроможність залізничного транспорту функціонувати в постійному циклічному режимі, що забезпечує виконання безперебійної поїзної та маневрової роботи, мінімізує рівень відхилень від нормального експлуатування, а також здатність своєчасно сповіщати про можливість зміни відповідних параметрів діяльності в разі виникнення потенційної загрози.

Такий публічний інтерес, як безпечність надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом повинен підтримуватися за допомогою таких принципів державного регулювання:

- пріоритетність безпеки руху над іншими інтересами у сфері залізничних перевезень;

- відповідність технічного рівня рухомого складу і технічних засобів об'єктів інфраструктури до стандартів та технічних умов, встановлених державою, тобто забезпечення залізниць рухомим складом, який би відповідав встановленим стандартам та був здатний підвищити техніко-економічні показники і виступав як енергоефективний, екологічно-безпечний, такий, що мінімізує шкідливий вплив залізничного транспорту на навколишнє природне середовище;

- впровадження сучасних інформаційних технологій здійснення контролю за безпекою на залізничному транспорті, створення новітніх систем навігаційного контролю за рухом потягів;

- підвищена відповідальність працівників, які безпосередньо пов'язані з організацією руху поїздів, тобто забезпечення належного рівня експлуатації та проведення якісного ремонту машин, механізмів, устаткування підвищеної безпеки, що використовуються під час організації та здійснення залізничних перевезень пасажирів та вантажу, а також проведення постійного підвищення рівня кваліфікації працівників, які безпосередньо пов'язані з організацією та

забезпеченням руху потягів;

- забезпечення дотримання нормативних документів з питань пожежної безпеки на залізничному транспорті України.

Приходимо до висновку, що забезпечення безпечних залізничних перевезень пасажирів та вантажу, а отже, і безпека на залізничному транспорті – це складне, системно-структуроване явище, що можемо віднести до однієї зі складових національної безпеки України.

Крім вищезазначеного, слід звернути увагу на таку складову публічного інтересу у сфері залізничних перевезень, як забезпечення доступності залізничних пасажирських перевезень для всіх верств населення, в тому числі, осіб, що мають обмежені фізичні можливості, малозабезпечених громадян, тобто соціальна гарантованість та доступність таких перевезень. Досягнення вказаного публічного інтересу має реалізовуватися:

- по-перше, через встановлення ефективної тарифно-цінової політики, спрямованої на збалансування інтересів залізниць і споживачів їх послуг, тобто пасажирів;

- по-друге, встановлення дієвого механізму компенсацій витрат, що пов'язані з перевезенням таких категорій громадян, яким надані пільги законодавством України, з державного і місцевих бюджетів. Оскільки на сьогодні відсутній дійсно дієвий механізм таких компенсацій, у зв'язку з чим нині виникають питання про недоотримання, а в деяких випадках, взагалі неотримання компенсацій з боку держави за здійсненні пільгові перевезення деяких категорій громадян залізничним транспортом. Враховуючи те, що залізничний транспорт виконує важливу соціальну функцію, здійснюючи приміські та внутрішні пасажирські перевезення за тарифами, нижчими від економічно обґрунтованого рівня, а також перевезення пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством України, що і призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних та негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі. Крім вищезазначеного, питання безбитковості пільгових перевезень, на нашу думку, допоможе вирішити введення в подальшому замовлення з боку відповідних обласних державних адміністрацій на соціальні перевезення;

- по-третє, проведення оновлення рухомого складу та передбачення встановлення на вокзалах, платформах технічних засобів, призначених для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень (наприклад, встановлення пандусів, придбання спеціальних пристроїв для посадки інвалідів у вагони тощо).

Зауважимо, що перелік категорій громадян, які користуються пільгами на

залізничному транспорті, встановлено на державному рівні у відповідних нормативно-правових актах, серед яких Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні»[153], Закон України «Про державну соціальну допомогу інвалідам з дитинства та дітям-інвалідам» [143], Закон України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» [163], Закон України «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей» [162], постанова Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541 «Про затвердження Порядку надання пільгового проїзду студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів у міському й приміському пасажирському транспорті та міжміському автомобільному і залізничному транспорті територією України» [148] та інші. Таким чином держава, забезпечує виконання своєї соціальної функції і встановлює охоронюваний нею публічний інтерес у сфері перевезень, зокрема і залізничних, що пов'язаний з доступністю та соціальною захищеністю категорій громадян, які користуються пільгами на такі перевезення. Адже публічні інтереси – це не тільки інтереси держави, а й інтереси суспільства, певних верств населення.

Також для задоволення публічних інтересів у сфері залізничних перевезень пасажирів та вантажів потрібно забезпечити функціонування залізничного транспорту на умовах застосування єдиних правил та стандартів на всій території України, враховуючи транзитний характер цієї господарської діяльності. Отже, виконавці послуг з перевезення пасажирів та вантажу, які здійснюють цю діяльність на професійній основі, під час провадження такої господарської діяльності повинні дотримуватися вимог нормативних документів, стандартів, технічних умов та технічної документації, що визначають технічні, технологічні й інші вимоги, умови та порядок надання послуг і прийняті центральним органом виконавчої влади з питань стандартизації, центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту, органом управління залізничним транспортом загального користування відповідно до компетенції [98].

Враховуючи норми технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 01.03.2010 № 193, вимоги до надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів складаються з кваліфікаційних. Організаційних, технологічних та інших вимог [198].

Виконавець послуг повинен:

- мати кваліфікований персонал, що відповідає встановленим законодавством вимогам, зокрема за безпеку та якість надання послуг;

- дотримуватися технологічних вимог, зміст яких визначено в регламентних технічних умовах, які встановлюють послідовність, обсяг та строки надання послуг, процес експлуатації, ремонту і обслуговування засобів залізничного транспорту;

- утримувати засоби залізничного транспорту в стані, що відповідає санітарним й іншим установленим нормам і правилам.

Крім того, виконавець повинен мати сертифікат на надання послуг із встановленим рівнем безпеки, виданий згідно із правилами оцінки відповідності надання послуг, які визначаються центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту [198].

Діюча система контролю та нагляду за дотриманням законодавства в сфері транспорту, у тому числі й залізничного, направлена на забезпечення безпеки громадян у процесі організації та під час здійснення перевезень. Без постійного контролю та нагляду з боку держави за роботою залізничного рухомого складу неможливо забезпечити безпеку перевезень пасажирів та вантажів. Таким чином, приходимо до висновку, що стандартизація залізничних послуг з перевезення пасажирів та вантажів зазнає зі сторони держави нормативного врегулювання, оскільки є однією зі складових єдиного комплексу публічних інтересів у сфері залізничного транспорту.

У зв'язку з тим, що основою сталого розвитку національної економіки та її інтеграції у світове співтовариство є надання високоякісних послуг, насичення попиту та розвиток конкуренції на ринку послуг вимагають тарифного та нетарифного регулювання з боку держави. Регламенти, стандарти, сертифікати, правила як носії технічного (нетарифного) регулювання мають важливе значення для зміцнення цього сектора економіки, інформуючи споживачів про якість та безпеку послуг. Супроводжуючи послугу протягом життєвого циклу, технічне регулювання норм якості сприяє захисту прав споживачів та найкращому задоволенню соціальних потреб населення [81].

Ще однією складовою комплексу публічних інтересів у сфері залізничних перевезень є забезпечення систематичного та узгодженого функціонування цілісного майнового комплексу, диспетчерського апарату управління безпекою руху та технічної інфраструктури, яка приймає участь у організації та здійсненні перевезення пасажирів та вантажу. Слід зазначити, що цілісність майнового комплексу залізниць України підтримується не тільки сукупністю активів, які забезпечують провадження окремої діяльності на постійній і регулярній основі та визначають загальнодержавне значення такого підприємства, а й, у нашому випадку, діяльністю диспетчерського апарату управління безпекою руху, що включає в себе суворе виконання графіка руху

поїздів, а також створенням всіх необхідних умов для забезпечення безпеки руху, збереження вантажів і рухомого складу.

Така складова вказаного публічного інтересу, як технічна інфраструктура, в свою чергу визначається як інфраструктура залізничного транспорту, тобто технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, яке забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом [96].

Проаналізувавши норми Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494, приходимо до висновку, що він визначає основні вимоги до елементів інфраструктури залізничного транспорту під час її проектування, виробництва, будівництва, монтажу, налагодження, експлуатації, а також процедури оцінки відповідності вимогам вказаного Технічного регламенту та розроблений враховуючи вимоги: Директиви Європейського Парламенту та Ради 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 року про розподілення пропускнуї можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою і сертифікації на відповідність вимогам безпеки; Директиви Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, якою вносяться зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки; Директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/57/ЄС від 17 червня 2008 року щодо інтероперабельності в межах Співтовариства (доопрацьована). Крім того, він встановлює вимоги до інфраструктури залізничного транспорту з урахуванням відповідного ступеня ризику, дотримання яких забезпечує біологічну, екологічну, вибухову, механічну, пожежну, промислову, термічну, електричну та інші види безпеки, а також електромагнітну сумісність для забезпечення безпеки роботи приладів (обладнання) та єдність вимірювання. Також зазначає,

що інфраструктура залізничного транспорту повинна мати відповідне технічне, технологічне, організаційне, кваліфікаційне забезпечення [196], що має схожість у своєму визначенні з поняттями, які закріплені у Технічному регламенті безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженому постановою КМУ від 30.12.2015 № 1194 [197].

Таким чином, дослідивши ще одну складову комплексу публічних інтересів у сфері залізничних перевезень – забезпечення систематичного та узгодженого функціонування цілісного майнового комплексу, диспетчерського апарату управління безпекою руху та технічної інфраструктури, робимо висновок, що вона також має певне нормативне закріплення на державному рівні, а отже, виступає об'єктом правового захисту, що є однією з основних ознак публічних інтересів.

Також необхідно звернути увагу на ще один публічний інтерес у сфері залізничних перевезень, який полягає у забезпеченні проведення ефективної тарифної політики держави у сфері залізничних перевезень для реалізації цілей державного регулювання господарської діяльності у вказаній сфері як принципу забезпечення єдиного економічного простору в країні та світі. У цьому контексті не слід забувати про те, що залізничний транспорт України належить до природної монополії, яка зберігає цілісність та стабільність господарсько-економічного простору країни. Особливістю саме цієї монополії є те, що публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», як монополіст об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, впливає на тарифоутворення під час використання вказаної інфраструктури в процесі перевезення вантажу. Крім того, особливістю цієї природної монополії є ще й те, що держава є власником об'єктів інфраструктури, які забезпечують рух залізничного транспорту загального користування і, разом з тим органом управління, а тарифи на залізничні перевезення мають статус засобу державного регулювання вказаних відносин. Про це свідчить затвердження наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317 Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ним послуги [55].

Слід зазначити, що тарифи, збори та плати, наведені у зазначеному Збірнику, застосовуються на всіх лініях залізниць широкої, вузької та європейської колій мережі залізниць України загального користування, що включені в постійну експлуатацію, для всіх суб'єктів господарювання (фізичних та юридичних осіб), які беруть участь у процесі організації та

здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом. Державні регульовані тарифи встановлюються на:

- внутрішні і міжнародні (експорт та імпорт) перевезення вантажів, які здійснюються на лініях широкої і європейської колій загальної мережі українських залізниць;

- охорону і супроводження вантажів, які підлягають обов'язковій охороні підрозділами відомчої воєнізованої охорони, які створюються на залізничному транспорті;

- користування вагонами і контейнерами перевізника;

- роботи і послуги, що пов'язані з перевезенням вантажів, перелік яких наведено в розділі III цього Збірника.

Крім цього, публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» встановлює та затверджує відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більше як 20 відсотків від загальних тарифів [55].

Отже, в даному випадку для забезпечення встановлення ефективних тарифів на вантажні перевезення з дотриманням інтересів не тільки залізниць та підприємств залізничного транспорту, а й підприємств, які користуються послугами перевезення вантажу залізничним транспортом, наприклад, металургійного, агропромислового комплексу тощо, необхідно проведення такої тарифної політики, яка б здійснювалась постійно діючим незалежним державним колегіальним органом, метою діяльності якого б було державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері залізничних перевезень, а також формування цінової і тарифної політики у вказаній сфері, тобто Національною комісією, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту.

Таким чином, приходимо до висновку, що створення Національної комісії, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, як галузево-тарифного регулятора, забезпечить галузевий (секторальний) правовий механізм організаційно-господарського впливу на господарські відносини сфери, що є обов'язковим та визначальним комплексним інструментом реалізації державою власної структурно-галузевої політики [21].

Ще однією складовою комплексу публічних інтересів на залізничному транспорті є забезпечення міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, в тому числі транзиту, згідно із міжнародними зобов'язаннями України, що, відповідно, потребує чіткого дотримання вимог міжнародних угод та забезпечення найбільш ефективної організації транзитних перевезень на території України.

У цьому контексті слід звернути увагу на те, що Україна є учасницею Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія (ратифікована Україною 10.02.2000), яка регулює основні положення міжнародних вантажних та пасажирських перевезень, а також транзитні перевезення через території країн-учасниць, угод між країнами про міжнародне залізничне сполучення, наприклад, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (прийнята Україною 05.06.2003), та угод про залізничне сполучення через державний кордон, таких як Угода між Урядом України і Урядом Угорської Республіки про залізничне сполучення через Державний кордон (набрала чинності для України 05.10.1996), Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через Державний кордон (набрала чинності для України 01.01.1994), Угода між Урядом України і Урядом Словацької Республіки про залізничне сполучення через державний кордон (набрала чинності для України 25.02.1996) та інших.

Багатосторонніми міжнародними угодами врегульовані такі питання:

- сплата податків, зборів та інших платежів;
- пільгові умови і тарифи;
- безпека руху, схоронність вантажів та охорона навколишнього середовища;
- вирішення спорів;
- термін дії та інші.

Метою Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) є сприяння, поліпшення і полегшення з будь-якого погляду міжнародного залізничного сполучення шляхом встановлення єдиного правового порядку у сфері перевезень, єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, затвердження технічних стандартів, прийняття єдиних технічних приписів тощо.

Угоди про залізничне сполучення через державний кордон встановлюють умови співробітництва для розвитку прикордонного залізничного сполучення між державами і вжиття необхідних заходів з удосконалення організації міжнародних перевезень пасажирів і вантажу.

Тому дотримання такого публічного інтересу, як забезпечення міжнародних перевезень пасажирів та вантажу, є одним з особливих завдань підтримання авторитету країни на ринку міжнародних пасажирських та вантажних перевезень, зокрема й транзиту, згідно із міжнародними зобов'язаннями України.

Отже, проаналізувавши окремі публічні інтереси, які складають увесь комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в

Україні, можемо зазначити, що така сфера господарювання, як залізничний транспорт не залишилася поза увагою державного, в тому числі і нормативно-правового регулювання, оскільки сфера публічних інтересів суспільства і держави, які виникають у цій сфері є загальнонаціональними (безпека руху, соціальна гарантованість, доступність тощо), тому вони визнані державою і виступають об'єктом її правового захисту за для попередження кризових явищ та забезпечення оптимальних умов функціонування державно-організованого суспільства і конкурентоспроможної економіки.

2.3. Залізничний транспорт як об'єкт реформування: господарсько-правовий аспект та зарубіжний досвід

Останнім часом залізничний транспорт України перебуває у стані постійних перетворень, спрямованих на підвищення ефективності діяльності. Таким чином перед галуззю постає питання здійснення системного реформування для подальшого процесу інтеграції в єдину європейську та світову транспортні системи.

Залізниця є універсальним видом транспорту, що здійснюють перевезення всіх видів вантажів у міжрайонних та у внутрішньорайонних сполученнях, тобто забезпечують регулярні вантажні та пасажирські перевезення незалежно від природних та кліматичних умов, мають високу пропускну та провізну спроможність, високу економічність, ресурсозбережність та екологічні переваги щодо інших видів транспорту [105].

Питання реформування залізничної галузі України виникло досить нещодавно і є новим для нашої держави. Процес трансформації перебуває на початковому етапі, вже зараз проводиться ряд перетворень на законодавчому рівні для здійснення успішного, раціонального та економічно вигідного процесу реорганізації. Однак для успішного завершення даного процесу і досягнення позитивних результатів потрібно здійснити розробку чіткої раціональної стратегії формування конкурентного середовища, фінансового забезпечення впровадження та визначення шляхів найбільш ефективного досягнення поставлених завдань та цілей.

Слід звернути увагу на те, що залізничний транспорт в Україні займає монопольне становище та належить до природних монополій. А науковці, особливо вітчизняні, в питаннях реформування природних монополій, як правило, лише опосередковано згадують можливість виділення у цих галузях конкурентоспроможного середовища.

Тому дослідження структурних реформ у системі залізничного

транспорту потребують подальшого доопрацювання та теоретичного обґрунтування з урахуванням науково-технічного осмислення результатів реструктуризації залізничного транспорту за кордоном та співвідношення наслідків зарубіжного досвіду трансформацій з можливими варіантами здійснення реформ в Україні, беручи до уваги специфіку її економічного, політичного та соціального розвитку [34].

Проблеми реформування залізничного транспорту знаходять відображення у працях як вітчизняних, так і іноземних учених, які у своїх дослідженнях намагаються розв'язати важливе науково-практичне завдання щодо забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін і розвитку різних форм власності, а також здійснення ефективної побудови системи управління залізничним транспортом у сучасних умовах на шляху здійснення європейської інтеграції.

Крім того, проведення на залізничному транспорті України ринкових перетворень прискорить темпи євроінтеграції, сприятиме налагодженню більш поглибленого міжнародного економічного співробітництва і підвищенню конкурентоспроможності залізниць України на ринку транспортних послуг, дозволить більш ефективно використовувати геополітичний потенціал України, а також сприяти виведенню економіки України на стійкі темпи економічного зростання і створення умов для побудови економіки загального добробуту [130].

Адже реформа залізничної галузі виступає не за знищення основ існуючої структури, а за ринкове та організаційно-господарське перетворення підприємств залізничного транспорту України, що забезпечить побудову нової структури на ряду з провідними залізничними підприємства Європи та світу.

Залізничний транспорт є одним з основних чинників активного розвитку економіки країни. У силу своєї природи ніколи він не замикався в межах однієї держави. Україна проводить активну політику щодо участі в міжнародних організаціях в сфері залізничного транспорту [29]. На сьогодні, Україна є учасником таких міжнародних організацій в сфері залізничного транспорту, як Організація Співтовариства залізниць (ОСЗ), Міжнародний союз залізниць (МСЗ) та Міжнародний комітет залізничного транспорту (ЦІТ), що сприяє адаптації національного законодавства до законодавства Європейського Союзу та впровадження європейських технічних стандартів у галузі залізничного транспорту України.

Також вона приєдналася до основних конвенцій та угод у галузі залізничного транспорту, у тому числі й до Європейського Союзу. Однією із пріоритетних цілей Європейського Союзу є посилення позицій залізничного

транспорту в конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення його ефективності та застосування Транс'європейської залізничної магістралі [24].

Реформування залізничного транспорту за кордоном органічно вписуються в глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів, країн існує свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи. Але основною причиною необхідності проведення кардинальних змін у країнах Західної Європи та залізницях країн Центральної і Східної Європи став різкий спад пасажирських, вантажних перевезень та невпинне погіршення економічного стану, незважаючи на фінансову підтримку з боку держави [80].

Аналіз зарубіжного досвіду реформування дозволив виділити чотири істотні фактори здійснення перетворень залізничної галузі.

По-перше, залізничний транспорту у різних країнах знаходиться на різних стадіях свого життєвого циклу. І якщо залізниці США, Канади, Японії знаходяться деякою мірою на підйомі, то залізниці країн – членів Європейського Союзу темпи розвитку збавили, а країни Східної Європи і СНД – на стадії застою. У країнах Європи, а також у США, Канаді і Японії в останнє десятиліття спостерігається зменшення попиту на транспортні послуги залізниць. Питома вага перевезень залізницями зменшується, а якість обслуговування росте повільніше, ніж на інших видах транспорту. Продовження експлуатації соціально значущих пасажирських ліній вимагає дотацій держави і, найчастіше, дуже істотних.

По-друге, реструктуризація світових залізниць прийняла широкомасштабний і необоротний характер. Кінцева мета всіх цих перетворень – збереження позицій залізничного транспорту як великого перевізника пасажирів і вантажів.

По-третє, при реформуванні залізниць використовуються різні форми перетворень.

По-четверте, у всіх країнах, де впроваджується реформа залізниць, визначаються три форми власності: державна (муніципальна); часткова за участю держави (колективна); приватна [28].

При державній формі власності держава виконує дві функції: виступає як власник залізниць і як їх клієнт [28]. При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави і залізниці, служить контракт-план. Контракт-план (у випадку України – це контракт з керівництвом залізниць) – угода між власником державного підприємства та його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, розподіляє ресурси, делегує повноваження або визначає принципи компенсації витрат на виконання збиткових завдань.

При колективній чи приватній формах власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, які регулюються у кожному конкретному випадку по-своєму. На сьогодні у країнах з розвинутою економікою існують дві основні моделі функціонування залізничного транспорту:

- американська (з орієнтацією переважно на приватні залізниці);
- європейська (допускає як державне управління, так і приватні залізниці).

Обидві моделі спрямовані на підвищення ефективності і утримання технічних засобів на рівні, необхідному для обслуговування клієнтів.

Так, до кінця 80-х років ХХ ст. у Західній Європі фактично не існувало справжньої Європейської стратегії і дієвої політики міжнародного розвитку залізничного транспорту. Кожне національне підприємство проводило свою власну політику розвитку, яка торкалася, в основному, внутрішнього ринку. Не дивлячись на постійне зростання загального попиту, залізничні мережі виявилися нездатними задовольнити потреби в якості перевезень пасажирів та вантажу, а отже, виявилися непідготовленими для конкуренції з іншими видами транспорту. Певна кількість чинників (державні підприємства, які не були господарями у виборі системи управління; дуже значна заборгованість; нашарування різних напрямів національної політики розвитку) призвела до спаду у секторах ринку залізничного транспорту Європейського Союзу. Так, в 1970 р. частка ринку вантажного залізничного транспорту складала 32% у порівнянні з 14% на сьогодні. Виникла необхідність зайняти шляхи підвищення ефективності роботи залізниць на Європейському рівні, що бути в змозі на рівних засадах змагатися з іншими видами транспорту (головним чином, з автомобільним), вирватися з порочного кола заборгованості і придбати загальноєвропейське, а не тільки загальнонаціональне бачення перспектив розвитку залізничного транспорту [32].

З метою забезпечення практичної реалізації реформ залізниць загальноєвропейського рівня Європейський Союз видав цілий ряд директив, у тому числі Директиву Ради 91/440/ЄЕС «Про розвиток загальноєвропейської мережі залізниць Співтовариства», що містить певне число загальних для всіх країн Європейського Союзу регламентуючих положень щодо функціонування залізниць, що підлягають втіленню в життя не тільки в залізничній сфері, але й у інших секторах економічної діяльності в Європі на основі як злагоджених дій, так і конкуренції [21]. Дані директиви розроблено також з метою продемонструвати всю значущість переваг залізничного транспорту. Залізниця є добре випробуваним і надійним транспортом, що перебуває у постійному розвитку в технічному плані, має характеристики, які чудово відповідають

географічним умовам в Європі і вимогам, пов'язаним з охороною навколишнього середовища. Розвиток загальноєвропейського ринку спричиняє необхідність стандартизації технічних рішень, яка досі знаходилася в Європі в компетенції окремих країн. Це питання є найважчим для забезпечення нормальної роботи європейських залізниць, особливо це стосується залізничної колії, рухомого складу, електропостачання. На окремих ділянках залізниць, наприклад, лінії Гамбург – Париж застосовується чотири системи електропостачання, диспетчерської централізації та блокування [132].

Тому дії Європейського Союзу, започатковані в 1996 р., мають великі перспективи. Гармонізація технічних стандартів на залізниці повинна торкнутися не тільки зовнішніх, але і внутрішніх ринків держав, забезпечуючи єдині технічні та експлуатаційні умови функціонування. Трьома основними директивами, що регулюють діяльність залізничного транспорту в державах – членах Європейського Союзу такі:

- Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 р., що стосується розвитку загальноєвропейської мережі залізничного транспорту [21];

- Директива Ради 95/18 від 19.06.95 р., про видачу ліцензій залізничних підприємств [22];

- Директива Ради 95/19 від 19.06.95 р., про розподіл потужностей залізничної інфраструктури і накладання плати за користування інфраструктурою [23].

Предметом регулювання Директиви 91/440/ЄЕС є відносини, що виникають у сфері доступу до міжнародних залізничних перевезень. Метою Директиви є забезпечення залізничним підприємствам та міжнародним групам залізничних підприємств відповідні права доступу до міжнародних залізничних перевезень та надання ними надійних і відповідних високим стандартам безпеки послуг їхнім споживачам. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є впровадження заходів щодо покращення фінансової структури залізничних підприємств, які мали б можливість розпоряджатися своїми активами, бюджетом, які відокремлені від активів, бюджету і рахунків держави. Директива має на меті полегшити пристосування залізниць держав – членів Європейського Співтовариства до потреб єдиного ринку і підвищити ефективність роботи залізниць, шляхом впровадження таких заходів: забезпечення незалежності в управлінні залізничними підприємствами; відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць з обов'язковим розділенням рахунків; організаційне або інституційне розмежування повинне підлягати свободі вибору; покращення фінансової структури залізничних підприємств;

забезпечення доступу до залізничної мережі держав – членів Європейської Співдружності для міжнародних груп залізничних підприємств і тих, які проводять діяльність, пов'язану з міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів [21].

Ця Директива поклала основу реформування залізниць Європейського співтовариства щодо розподілу інфраструктури (мережі шляхів та шляхового господарства, енергопостачання, диспетчеризації, автоблокування) та створення операторських компаній. Це дало змогу відкрити ринки перевезень, розвивати конкуренцію, що у свою чергу дозволяє підвищувати якість послуг та зменшувати частку транспортних витрат у ціні товару. У Директиві визначено заходи, необхідні для того, щоб залізничні підприємства мали незалежний статус при виконанні функцій управління, адміністративних функцій і функцій контролю внутрішньої діяльності при проведенні своєї організаційної й економічної діяльності та у своїх рахунках, зокрема, користування своїми активами, бюджетом і веденні рахунків, відокремлено від активів, бюджету і рахунків держави. Управління залізничними підприємствами повинно здійснюватись згідно з принципами, які застосовуються у комерційних компаніях [32].

Підприємство, яке управляє інфраструктурою, має встановлювати плату з користування об'єктами інфраструктури залізниць у межах своєї відповідальності. Залізничні підприємства, які виконують операції, пов'язані з міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів, і міжнародні об'єднання залізничних підприємств повинні укласти необхідні організаційні, технічні і фінансові договори з підприємствами, які управляють інфраструктурою залізниць, що використовують для перевезень, з метою узгодження правил щодо управління рухом поїздів і забезпечення безпеки стосовно міжнародних транспортних перевезень. Умови укладання таких угод повинні бути вільними від дискримінаційних обмежень [21].

Директива 2001/12/ЄС, яка входить до «першого інфраструктурного залізничного пакету», що набрав чинності 15 березня 2001 року, вносить зміни у Директиву Ради 91/440/ЄЕС з питань розвитку залізниць Співдружності. Предметом регулювання даної Директиви є відносини, що виникають у сфері виконання залізницями транспортних операцій та управління інфраструктурою. Метою Директиви є сприяння пристосуванню залізницями регулювання відносин у зазначеній сфері, що полягає у забезпеченні належного рівня управління залізничними підприємствами; відокремлення залізничних операцій та інфраструктури від надання транспортних послуг; вдосконалення фінансової структури підприємств; забезпечення доступу до мереж держав –

членів міжнародних груп залізничних підприємств, задіяних у міжнародних комбінованих перевезеннях [24].

Предметом регулювання Директиви Ради 95/18/ЄС є ліцензування залізничних підприємств, які виконують міжнародні вантажні перевезення. Метою Директиви є забезпечення права доступу до залізничної інфраструктури по всій території Співтовариства на рівноправній та недискримінаційній основі. Основними принципами регулювання відносин у цій сфері є встановлення спільної схеми ліцензування, яка гарантувала б постійну відповідальність усіх залізничних підприємств вимогам щодо доброї репутації, фінансової стабільності та професійної компетентності з метою захисту клієнтів або третіх осіб [22].

Безпека на залізницях регулюється Директивою 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради про безпеку залізниць у Співтоваристві і є частиною погодженої нормативної бази його залізничної галузі та входить до «другого інфраструктурного залізничного пакету», який набув чинності у січні 2003 року [33]. Предметом регулювання Директиви є безпека на залізничних шляхах Співтовариства та доступ до ринків послуг залізничних перевезень. Вона врегульовує вимоги щодо безпеки загалом, включаючи управління безпекою інфраструктури, а також умовами руху, взаємодію між підприємствами залізничного транспорту та менеджерами інфраструктури, при цьому надаючи перевагу попередженню аварій. Основними принципами регулювання відносини у зазначеній сфері є: розробка загальних критеріїв безпеки і методів забезпечення такої безпеки з подальшою метою гармонізації національних правил держав – учасниць Співдружності; запровадження сертифікації та ліцензування безпеки; створення у кожній державі – учасниці органу з питань безпеки, в тому числі залізничного, а також органу з розслідування інцидентів, аварій; встановлення загальних принципів управління, регулювання і контролю за безпекою на залізницях [25].

Слід зазначити, що регулювання залізничної транспортної галузі в Україні суттєво відрізняється від європейської. Головними принципами європейського залізничного законодавства є розвиток конкуренції між транспортними компаніями шляхом розподілу інфраструктури та операторських компаній, встановлення правил недискримінаційного доступу до інфраструктури та умов оплати за неї, створення відповідних агенцій щодо управління інфраструктурою, видачі ліцензій та сертифікації перевізників [32].

Управління залізничним транспортом України здійснюється за принципом поєднання функцій перевізника та надання послуг інфраструктури, тобто Укрзалізниця залишається монополістом з перевезень.

Директива ЄС № 95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою» усуває дискримінацію при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключає дискримінацію стосовно чужих перевізників [23].

Проаналізувавши вищевказані Директиви та законодавство про залізничний транспорт України, зокрема, Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, слід зазначити, що вона є одночасно господарюючим та регуляторним органом і в якій зосереджені одночасно функції перевізника та управління інфраструктурою.

Реформуванню залізничної галузі за європейським шляхом сприятимуть:

- виділення господарських функцій та функцій державного управління;
- створення єдиного суб'єкта господарювання на основі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, організацій та установ;
- розподіл системи залізничного транспорту на природно-монопольний, потенційно-конкурентний і конкурентний сектори, формування умов демонополізації деяких сфер діяльності галузі і розвитку конкуренції, забезпечення для користувачів різних форм власності доступності інфраструктури залізниць;
- формування структур управління по видам комерційної діяльності, проведення поступового роздержавлення у конкурентному секторі;
- послідовне припинення перехресного субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів;
- збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті;
- збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної інфраструктури (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формування кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства;
- збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, незалежності та об'єктивності подачі інформації [132].

Однак зважаючи на досить великий масив Директив Парламенту та Ради Європейського Союзу, саме Директивою ЄС № 91/440 визначені основні підходи до реформування залізничної галузі, хоча у кожній країні – учасниці ЄС цей процес мав свої особливості.

Так, *Велика Британія* була першою європейською країною, що стала на

шлях приватизації залізниць. Основною причиною реформи залізничного транспорту у цій країні стала необхідність зняття надмірного фінансового навантаження на державний бюджет, але разом з тим передбачалася ліквідація громіздкої структури управління галуззю.

Ключовими напрямками реформування були:

- розділення інфраструктури і перевезень;
- повна приватизація залізничного транспорту;
- продаж франшиз на пасажирські перевезення;
- створення лізингових компаній, які надають в оренду рухомий склад;
- створення декількох операторів вантажних перевезень.

У результаті проведених реформ у 1994 р. було створено державну компанію Railtrack, яка повністю володіла інфраструктурою; пасажирськими перевезеннями займались 25 компаній-операторів (ТОС); створено три спеціальні лізингові компанії (ROSCO); адміністрації з пасажирських залізничних франшиз (OPRAF) був наданий контроль з виконання угод із франшиз кожної компанії-оператора (ТОС); створено Rail Passenger Counsel (RPC), до компетенції якого входило розгляд справ пасажирів і привертання уваги регулюючих органів на проблеми споживачів; створено 6 операторів вантажних перевезень, однак п'ять з них було куплено British, Welsh & Scottish Railways (EWS), яка зараз контролює більше ніж 90% вантажних перевезень. Роль держави зводилась лише до утримання організації, яка контролює роботу залізничного транспорту [8].

Перевагами реформування були: збільшення урядових грантів, зниження витрат на обслуговування інфраструктури, поява додаткових послуг у поїздах та вокзалах, скорочення субсидування урядом залізничного транспорту. Недоліки виявились у погіршенні утримання рухомого складу, конфлікті інтересів між великою кількістю суб'єктів залізничного транспорту, зниження інвестицій в основні засоби, збільшенні кількості аварій на залізницях [169]. Впровадження британського варіанту «європейської моделі» вимагає високої правової та управлінської культури, яка в Англії знаходиться на досить прогресивно-високому рівні, хоча навіть це не забезпечило 100% якісного проведення реформи [8].

Структура *швейцарських залізниць* відрізняється від залізниць Великобританії. Так, ще у 1998 році федеральні залізниці Швейцарії (SBB) стали акціонерним товариством з 100 відсотковою власністю держави. За цей час вони почали отримувати прибуток, що все менше залежав від субсидій держави і таким чином збільшили капітал компанії. Хоча проблеми в реформуванні існували.

SBB – одна з найуспішніших залізниць світу за експлуатаційним показниками та технікою. Високий рівень технічної оснащеності обумовлений великими обсягами інвестицій, які держава вкладає в розвиток рухомого складу та інфраструктури. Керівництво швейцарських залізниць не вважає доцільним здійснювати розмежування інфраструктури та перевезень і висловлюється досить негативно щодо приватизації. Вважає, що здійснити приватизацію легше на залізницях, де головним користувачем є вантажоперевізник. Причина полягає у надзвичайно дешевій інфраструктурі. Інфраструктура для організації руху пасажирських поїздів значно дорожча, бо вимагає багато заходів щодо забезпечення безпеки руху та комфорту пасажирів.

Таким чином, результатом реформування залізниць у Швейцарії є такі:

- акціонування залізниць зі 100% власністю держави може забезпечувати прибуткову діяльність;
- можна не здійснювати розподіл структури управління залізничним транспортом на компанію інфраструктури та експлуатаційні компанії операторів;
- проведення приватизації не є обов'язковою умовою для успішного функціонування залізничного транспорту [8].

Досить цікавим і найбільш опрацьованим є досвід реформування залізничної галузі *в Німеччині*. Після об'єднання Німеччини у 1990 році залізниці ФРН зіштовхнулись з нелегкою проблемою адаптації в єдину транспортну мережу країни залізниць колишньої НДР, що в умовах руйнування централізованої економіки виявилось на грані краху. Для того щоб привести систему у відповідність до стандартів західнонімецьких залізниць, необхідно було зробити великі інвестиції.

Для вирішення виниклих проблем потрібне було проведення негайної реформи, метою якої стало повернення залізниці конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Найбільш важливі моменти реформи німецьких залізниць можна визначити такі:

- звільнення «нових» залізниць від їхнього боргового тягаря і так званих «успадкованих боргів», за які нові комерційні структури не могли нести відповідальність;
- створення організаційної структури, що дозволила б об'єднаний системі залізничного транспорту ефективно перебороти існуючі недоліки системи і забезпечити незалежне та відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому;
- вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з

управлінської точки зору;

- у стратегічному й організаційному плані нова система залізничного транспорту повинна бути орієнтована на ті сфери підприємницької діяльності, що обіцяють залізничній компанії найкращі перспективи;

- чіткий поділ державних і комерційних функцій, а саме відповідальність держави повинна обмежуватися державним сектором і функції, які виконуються для загальних інтересів, повинні здійснюватися на договірній основі;

- інвестиції в нову інфраструктуру, її заміну або розширення будуть вважатися обов'язком держави, як це має місце у випадку автомобільного, морського і повітряного транспорту, однак відповідальність за обслуговування інфраструктури буде нести сама залізнична компанія;

- держава візьме на себе відповідальність за інвестиції, необхідні для того, щоб привести в належний стан систему залізничного транспорту колишньої НДР, і пасажирські залізничні перевезення будуть побудовані по регіональному принципу, тобто відповідальність за них переходить до федеральних земель, що будуть отримувати необхідні послуги у залізничної компанії, використовуючи для цього фінансові засоби, надані федеральними органами влади [80].

Перший етап реформи почався у 1994 році та продовжувався п'ять років. Він був використаний для підготовки та вирішення завдань другого етапу – створення цільової структури із самостійних акціонерних товариств на чолі з холдинговою компанією.

Завданням другого етапу реформи є реалізація на практиці структури управління залізничним транспортом. З 1999 р. підприємство Deutsche Bahn (залізниці Німеччини) набуває статус багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією DBAG. До концерну, крім холдингової компанії, входять п'ять акціонерних товариств.

У ролі управлінської структури виступає холдингова компанія, яка відповідає за кінцеві результати діяльності залізниць, розподіляє інвестиції між дочірніми компаніями та являє собою суб'єкт господарювання.

Функції експлуатації виконують три компанії: DB Cargo – перевезення вантажів, DB Travel & Tourism – перевезення пасажирів у дальніх сполученнях, DB Regio – місцеві і регіональні пасажирські перевезення. Відповідальність за стан колії, засобів сигналізації, систем управління перевезеннями і електрифікації несуть дві компанії інфраструктури: DB Station & Service, DB Network. Відділення тяги та рухомого складу скасовані, їхні основні фонди приписані до відповідних експлуатаційних компаній [11].

Завданням держави залишається регулювання, а також технічний

контроль залізничного сектору, гарантування конкуренції на залізниці, утримання на необхідному рівні колійної інфраструктури через підтримку інноваційних проектів, а також підтримка транспортних послуг, що надають підприємства зі змішаними формами власності в приміському сполученні.

Одна з відмінних рис німецьких залізниць – регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом передачі відповідальності за організацію і фінансування від федерації до районів і громад. Наприклад, округом створюється компанія, яка здійснює не тільки перевезення пасажирів, а й вантажу до мережі магістралі. Приміські перевезення здійснюються на принципах замовлень округу і муніципалітету, що й оплачують їх.

Перевагами, отриманими у процесі реформування залізниць у Німеччині наступні:

- списання боргів із залізниць;
- інвестиції в нову інфраструктуру;
- суттєве посилення комерціалізації використання інфраструктури;
- прийняття на себе державою витрат з утримання персоналу та ліквідації забруднення навколишнього середовища через діяльність залізниць;
- відновлення рухомого складу, що використовується в далеких, регіональних і місцевих сполученнях.

До недоліків реформування можна віднести те, що не було підвищено надійність локомотивного парку, та надлишкову бюрократизацію, яка стримує доступ конкурентів до послуг інфраструктури [8].

Проте незважаючи на недоліки реформування необхідно зазначити, що «німецька модель» одержала в міжнародній залізничній пресі одну з найбільш високих оцінок. Насамперед вона розглядається як відносно вільна від елементів політизації й ідеологічного догматизму, властивих, на думку багатьох, «британській моделі» (у випадку з Великою Британією, як вважають деякі фахівці, політичне керівництво заздалегідь визначило орієнтири реформи з огляду на ідеологічні критерії, і вже потім під ці критерії «підганялися» зміст і хід реформи). Приватизація, як підкреслюють німецькі фахівці, розглядалася у ФРН лише як один із засобів підвищення ефективності, але не як самоціль.

Крім того, розроблювачі плану реформ і керівники галузі, а також уряд ФРН у цілому постаралися заручитися в питанні про реформування залізничного транспорту можливо більш широкою національною підтримкою. Ще одна особливість німецької моделі реформи полягає в тому, що процес залізничної приватизації в Німеччині привів до фактичного переходу повноважень щодо організації залізничних перевезень до рук регіональної і місцевої влади, що підсилило їхні можливості планувати і здійснювати

комплексний розвиток сфери транспорту у своїх регіонах. У законодавстві обумовлюється лише, що такий розвиток повинний проходити в контексті «чесної і вільної конкуренції» між різними видами транспорту [11].

Нарешті в умовах німецької моделі процес планування соціально необхідних перевезень більшою мірою відкритий для конкуренції, тому що перевізні послуги можуть надаватися будь-якою кількістю перевізників і на основі будь-якої кількості ліцензій.

Тобто можна стверджувати, що «німецька модель» є однією з найбільш пропрацьованих спроб знайти компроміс між загальними принципами ринкової ефективності (потребуючими, крім іншого, максимальної гнучкості максимального наближення менеджера і взагалі будь-якого працівника до результатів своєї праці) і специфічними умовами залізничного транспорту, успішність роботи якого багато в чому пов'язана саме з його здатністю функціонувати як єдине ціле або, принаймні, як система взаємопогоджуваних елементів. У цій якості досвід ФРН заслуговує на пильну увагу і подальше вивчення [11]. *Польща* в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Нова структура в залізничній галузі зараз має назву РКР Polskie Linie Kolejowe (входить до складу РКР Group) і не є приватною фірмою. Це акціонерне товариство, акції якого закріплені у державній власності, однак господарську діяльність здійснюють приватні структури [80].

Однак у вересні 2000 р. набрав чинності Закон про статус Державних залізниць Польщі (РКР) як холдингової компанії, за яким підрозділи, що здійснювали неосновні види діяльності, у шестимісячний термін перетворювалися на дочірні підприємства у формі акціонерних компаній або товариств з обмеженою відповідальністю. Холдингова компанія РКР вступила в права 1 січня 2001 р., а до червня шість компаній, що вквалися в означений термін, отримали концесію строком на 50 років. Метою реструктуризації РКР шляхом створення холдингової компанії, акціонерних товариств та дочірніх підприємств є орієнтація на досягнення фінансової незалежності галузі [41].

У кінці ХХ століття *Французька національна залізнична компанія* (SNCF) була розділена на дві частини. Була створена державна організація Réseau Ferre de France (RFF), відповідальна за утримання інфраструктури і контроль за доступом до неї. За SNCF було збережено право надання послуг з перевезення. З тих пір на ринку не з'явилося жодної нової фірми – SNCF залишається монополістом. Майновий комплекс двох компаній є державною власністю, оскільки держава є їх акціонером. При цьому необхідно зазначити, що в структурі галузі існує 7 регіональних рад, яким регіональний (приміський) залізничний транспорт переданий в управління разом з відповідними

субсидіями [226].

У рамках європейської моделі реформування слід звернути увагу на зміни в залізничній галузі, які відбулися у *Швеції*. В основу реформи покладено поділ сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції (SJ) розділені на дві компанії. Одна з них відає питаннями розвитку та утримання інфраструктури (BV), інша (SJ) займається власне експлуатацією. Обидві компанії залишаються у державній власності, але працюють на комерційній основі.

У результаті реформи фінансове становище залізниць Швеції значно покращилось. Експлуатаційні витрати і чисельність персоналу знижувались щорічно. Значно підвищилась якість послуг, що надаються в пасажирських і вантажних перевезеннях. Це дозволило SJ посилити свої позиції на транспортному ринку. Крім того, підвищився якісний рівень перевезень у приміському сполученні, які виконувались SJ [80].

Реорганізація залізниць *Бельгії* з урахуванням Директив ЄС передбачала виділення самостійних державних компаній, а саме: компаній інфраструктури Infrabel, операторської SNCB та холдингової компанії SNCB Holding. Державній компанії Infrabel передано всі функції і задачі, пов'язані з управлінням інфраструктурою. Вона повністю фінансується державою і частково через FIF (фонд інфраструктури залізниць). Основними функціями Infrabel є будівництво нових об'єктів, модернізація, утримання інфраструктури та управління нею. Основними задачами SNCB, провідної компанії-оператора вантажних і пасажирських перевезень є реформування організації вантажних перевезень. Таким чином, бельгійська модель реформування з однієї сторони, зберігає відповідальність перед суспільством щодо транспортного обслуговування, а з іншої – створення трьох незалежних компаній дозволяє кожній з них сконцентруватися на своїй діяльності та задачах за допомогою власних бізнес-моделей [40].

Структура управління та майнового комплексу залізничного комплексу *Італії* виглядає таким чином: холдингова компанія Державних залізниць Італії (FS) складається з транспортної недержавної компанії Trenitalia і компанії RFI, яка володіє інфраструктурою мережі італійських залізниць та управляє нею на підставі концесії, наданої їй державою на 60 років. Компанія Trenitalia складається з відділень пасажирських перевезень дальнього слідування, регіональних пасажирських перевезень, вантажних перевезень та відділення експлуатації і технічного обслуговування рухомого складу. Міські залізниці, вокзали, інженерно-технічна компанія виділені у самостійні підрозділи [30].

Холдинг залізниць *Словенії* на 100 відсотків знаходиться в державній

власності, тому вся комерційна діяльність контролюється структурами уряду. Управління холдингом та стратегічний менеджмент знаходиться у сфері повноважень його голови. Керівництво холдингу розробляє програми розвитку галузі відповідно до стратегічного плану *New Way*, а також національної програми розвитку галузі інфраструктури. Реалізація даних програм дозволить залізницям Словенії стати орієнтованими на ринок, технологічно розвиненими, а також рентабельними ключовим оператором вантажних перевезень і підвищити якість всіх об'єктів інфраструктури [130].

Також слід розглянути процес реформування залізниць за «американською моделлю». Основна її відмінність від «європейської» - наявність декількох вертикально-інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень і управління інфраструктурою виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісна [28].

Так, у *США та Канаді* залізниці організовані у вертикально інтегровані регіональні компанії, а структура залізниць передбачає, що більшість ключових населених пунктів з'єднує декілька ділянок залізниці, які належать різним компаніям. У *США* існує сім великих приватних вантажних компаній, а у *Канаді* – дві. В обох країнах також діють десятки дрібних компаній, що перевозять вантажі на коротких під'їзних коліях, та існують спеціальні права доступу до рухомого складу однієї компанії. Необхідно зазначити, що залізниці у США ніколи не були державними, проте з часом приватні залізничні компанії передали державі свої збиткові підрозділи пасажирських перевезень [227].

Цікавим є той факт, що у *Мексиці* на початку 1980-х років залізниці знаходились тільки у державній власності, а перевезення здійснювали тільки державні компанії. У кінці ХХ століття був відкритий доступ приватним компаніям до залізничного сектора. Більша частина державної залізничної мережі була розділена на 3 концесії і одну загальну зону спільного користування. Концесіонери одержали дозвіл на експлуатацію залізниць протягом 50 років, однак жодна концесія не отримала виняткового доступу до ключових пунктів. Прикладом є район Мехіко, що використовується всіма трьома компаніями: по 25% акцій належать кожній з концесій, а 25%, що залишились, – державі [30].

Отже, не зважаючи на те, що Мексика знаходиться в Північній Америці, вона не пішла «американським» шляхом реформування залізничної галузі. Огляд перетворень, що в ній відбувалися, більш свідчать про наслідування

«європейської» моделі реформування залізниць.

Світова практика (Західна Європа, Азіатсько-Тихоокеанський регіон, США) показує, що до реформування залізниць ці країни підійшли вже при сталій економіці. У цілому зарубіжний досвід не підтверджує однозначно, що поділ залізниць за видами діяльності є кращою формою управління залізничним транспортом. Хоча однією з найважливіших причин необхідності виділення інфраструктури є потреба у створенні умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і, насамперед, з автомобільним [19].

Узагальнивши в цілому зарубіжний досвід реформування, можна виділити необхідні шляхи здійснення функціональних перетворень на залізницях України:

- по-перше, залишити залізницю в державній власності та закріпити за державою регулювання в інфраструктурі (як це є у Швеції, Швейцарії);
- по-друге, здійснити розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури (як це є у Швеції, Німеччині);
- по-третє, створити акціонерні компанії, а пізніше державну холдингову компанію, яка буде здійснювати перевезення на конкурентних засадах (як це є у Німеччині, Швеції, Польщі, Бельгії);
- по-четверте, провести відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній (як це є у Німеччині);
- по-п'яте, створення державної холдингової компанії (як це є в Італії, Німеччині, Польщі, Словенії).

Тому для забезпечення успішної роботи залізниць необхідно поставити чіткі цілі і визначити відповідальність держави та залізниць, а для успішної реорганізації залізниць необхідне звільнення від боргів, накопичених у минулому. Фінансова структура залізниць повинна забезпечувати можливість ефективного і незалежного управління залізницями.

Для сектора залізниць України вкрай необхідні нові капітали і обслуговуючі підприємства для оновлення послуг. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових обслуговуючих підприємств, які пропонуватимуть нові, кращі послуги. Конкуренція примусить існуючі обслуговуючі підприємства поліпшити свою діяльність, як завжди буває, коли державні підприємства потрапляють в умови конкуренції. Відкритий доступ також дозволить транспортним підприємствам впроваджувати нові послуги, необхідні для забезпечення якісного рівня перевезення при відсутності обмежень, пов'язаних з кордонами між країнами, а також знайти нові ринки [92].

А відтак потрібно визначити чітку економічну політику держави, особливо в сфері оптимізації залізничної галузі, яка за своїм механізмом складалася б з формування та здійснення офіційно затвердженого алгоритму застосування правових засобів державного впливу на зміст, структуру та динаміку внутрішньо- та зовнішньоекономічних відносин, шляхом відповідної корекції змісту правового господарського порядку [50].

Слід зауважити, що положення економічної політики держави мають бути трансформовані в засоби її господарсько-правової політики. Це є необхідною умовою ефективності модернізації господарського законодавства і самих відносин господарювання, а значить, і ефективності функціонування національної економіки.

На сьогодні, на жаль, між положеннями економічної політики держави та господарсько-правовим порядком відсутня з'єднуюча ланка – господарсько-правова політика. Без неї концептуальна, програма діяльності держави виявляється малоефективною, адже господарсько-правові засоби впливу, а не тільки регулювання, не отримують прямого функціонального призначення [50].

Саме тому під час аналізу процесу реформування залізничної галузі в окремих країнах Європи, США та Канади особливу увагу було приділено економічному аспекту. Так, для ефективного проведення оптимізації залізниць України потрібно визначитись з результативною моделлю реформування, яка б відображала особливості залізничних перевезень як природно-монопольного перевізника, на якого покладено значну соціальну функцію.

Провівши аналіз законодавства як України, так і Європейського Союзу, зазначимо, що воно встановлює основні принципи управління залізничною галуззю. Але відмінність полягає в тому, що законодавство ЄС в цій сфері приділяє більше уваги питанням управління інфраструктурою, гарантуванню однакових умов доступу до транспортної залізничної мережі, врегулювання питання лібералізації залізничних перевезень вантажу, ліцензування залізничних підприємств, впровадження системи розподілення пропускної спроможності інфраструктури. У законодавстві України питанням, пов'язаним з комерційною діяльністю залізниці, приділено значно менше уваги, так як залізничний транспорт перебуває у державній власності. Крім того, законодавство України не передбачає окремого органу, що окремо виконував би функції із розподілення пропускної спроможності інфраструктури.

На підставі вищевикладеного робимо висновок, що реформування залізничної галузі тісно пов'язано зі зміною організаційно-правової форми залізниць. На практиці відсутня готова модель, яка підходила би будь-якій країні, але вже маючи світовий досвід проведення відповідних структурних

змін, нам потрібно лише систематизувати його та обґрунтувати ефективність кожної з моделей.

Отже, під час проведення реформування залізничного галузі першочерговому вирішенню підлягають такі питання:

- структура власності на майно технічної інфраструктури;
- система організаційно-господарського впливу на відносини на залізничному транспорті;
- механізм регулювання відносин за участю суб'єкта природної монополії;
- взаємодія суб'єктів природної монополії та інших суб'єктів господарювання;
- нормування допустимих обсягів економічної конкуренції;
- поділ господарювання на сфери обслуговування та її господарського використання.

Тому зазначені вище позитивні та негативні результати проведення реформування залізничної галузі в різних країнах світу дають можливість запропонувати такі три моделі проведення реформ в Україні:

а) демонополізація цілісного майнового комплексу на окремі організаційно-автономні види господарської діяльності, тобто виокремлення цілої низки підприємств за видовою приналежністю. Проведення реформування за такою моделлю має на меті створити незалежні підприємства у сфері пасажирських (з окремо виділеною ланкою приміських пасажирських перевезень як відокремленого підрозділу компанії, що буде здійснювати пасажирські перевезення) та вантажних перевезень, які будуть провадити свою діяльність на конкурентних засадах, а за державою закріпити регулювання інфраструктури;

б) роздрібнення цілісного майнового комплексу на господарсько-організаційні частини за регіональним принципом, тобто збереження регіональної структури господарювання. Ця модель передбачає створення головного та регіональних центрів управління перевезеннями, а також розмежування видів діяльності на прибуткові та неприбуткові і підрозділи, які будуть здійснювати комерційну та некомерційну господарську діяльність на залізничному транспорті, при відповідних законодавчих змінах. У такому випадку призначається регіональний координатор, який буде відповідати за виконання повноважень технологічної координації діяльності підрозділів, які розташовані та здійснюють свою діяльність у регіоні транспортної мережі регіонального центру управління;

в) створення вертикально-інтегрованої моделі господарювання, яка

передбачає корпоратизацію існуючих державних підприємств – залізниць та створення державної холдингової компанії, що забезпечувала б надання всього спектру послуг, які здійснюються під час перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом. Таким чином об'єднання їх в межах холдингу і підпорядкування державній холдинговій компанії відбулося б за принципом єднання в першу чергу суб'єктів природної монополії. На базі залізниць мають бути створені субхолдинги, а окремі підприємства можуть бути виведені на рівень корпоративних підприємств. Після цього може бути розглянуте питання щодо приватизації тих із них виробнича функція, яких може здійснюватися на засадах економічної конкуренції.

Однак, на нашу думку, найбільш ефективним варіантом проведення реформування в залізничній сфері, який би не порушував єдиного майнового та управлінського комплексу, є проведення його в два етапи:

1) на першому етапі провести шляхом реорганізації підприємств залізничної галузі, створення державної холдингової компанії «Укрзалізниця». Держава володіє 100 відсотками акцій підприємств залізничного транспорту (залізниць, заводів, центрів). Після створення холдингу виділити субхолдинги (залізниці) та корпоративні (дочірні) підприємства (заводи, центри тощо), які б не втратили статусу юридичних осіб, що досить важливо для діяльності галузі. Державна холдингова компанія «Укрзалізниця» виступала б як економічний інтегратор активів та управління, що не дозволило б провести приватизацію тієї частини активів підприємств залізничної галузі, що визначають її монопольне становище;

2) на другому етапі провести реформування державної холдингової компанії в холдингову компанію з розмежуванням функції перевезень, інфраструктури та ремонту. Тому для створення конкуренції на ринку вантажних та пасажирських перевезень, у зазначеній організаційно-правовій формі можливо проведення виокремлення тієї частини активів і виробничих потужностей, які при здійсненні їх приватизації допомогли б залучити приватні інвестиції та організувати діяльність на конкурентних засадах без порушення діяльності корпоративних підприємств. У цьому разі відбулося б два типи приватизації – спочатку активів підприємств, що виділилися та здійснюють діяльність на конкурентних засадах, а потім – корпоративних цінних паперів холдингової компанії. Отже, статутний капітал новоствореної холдингової компанії складався б з пакетів акцій корпоративних підприємств, які були б створені на базі регіональних управлінь залізниць. Таким чином другий тип приватизації міг би відбуватися за рахунок приватизації корпоративних цінних паперів підприємств холдингової компанії, що залишаться у її складі, при цьому

не порушуючи процесів управління та не розриваючи єдиного майнового комплексу на шматки. Але слід зазначити, що перехід до другого етапу реформування можливий лише при отриманні позитивного досвіду першого етапу, щоб забезпечити економіку країни від створення нових монопольних утворень.

Слід зазначити, що для якісної реалізації запропонованої моделі реформування галузі державна холдингова компанія повинна бути створена як державне публічне акціонерне товариство для забезпечення можливості у подальшому здійснювати процеси виділення конкурентного середовища та відповідно його приватизації. Отже, проведення реформування залізничної галузі України є беззаперечним фактом, адже необхідна модернізація інфраструктури та рухомого складу з урахуванням можливостей залучення коштів приватних інвесторів, підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом розвитку конкуренції у сфері перевезень. На даний час стратегія проведення вказаної реформи потребує глибинного доопрацювання.

2.4. Холдинг як оптимальна організаційно-правова форма функціонування залізничного транспорту України

З моменту проголошення України суверенною, незалежною, демократичною, соціальною та правовою державою починається новий етап її розвитку – побудова ринкової економіки. Саме в цей час на тлі ліквідації системи директивного планування та адміністративного управління економікою, цін державного регулювання, приватизаційного процесу влада і населення сподівалися на автоматичне функціонування, саморегулювання та правове забезпечення демократичних основ в економічній сфері, що у свою чергу стало однією з причин значних прорахунків і помилок у державній економічній політиці. Глобалізаційні процеси, кризові явища, поглиблення розвитку і розширення даних процесів по всіх сферах економіки, поява нових секторів останньої, а також зміни у структурі та динаміці вітчизняного соціального і політичного середовища закономірно призводять до процесу ускладнення структури економічного простору, а з ним узагалі економічних відносин, а також до появи в сучасних економічних відносинах різноманіття колективних утворень, кожне з яких має свій унікальний правовий статус [110].

Тому на сучасному етапі розвитку економіки в Україні у ринкових господарських відносинах беруть участь суб'єкти господарювання різних форм власності та організаційно-правових форм. Здавалося б, поява нових суб'єктів господарювання «витісняє» державні підприємства на другий план у

господарському житті. Однак у сучасному світі немає жодної країни, де б держава активно не займалася господарською діяльністю.

Крім того, перехід економіки України на ринкові засади функціонування призвів до трансформації форм власності та появи численних організаційно-правових форм підприємств. Різноманітність форм власності та її організаційно-правових видів, а разом з тим, самостійність підприємців у виборі тієї або іншої організаційно-правової форми ускладнюють проблему обґрунтування найбільш прийнятної й ефективної з них. Проте ефективність діяльності підприємств у ринковій економіці, особливо в умовах жорсткої конкуренції, безпосередньо залежить від адекватно обраної організаційно-правової форми підприємства [13].

Тому слід погодитися з думкою К. Кочергіної, яка зазначає, що під час розгляду організаційно-правових форм господарських товариств, необхідно звернути увагу на такі їх системно-структурні елементи: правовий режим майна, правоздатність, система органів та порядок управління, правовідносини між учасниками та юридичною особою, правовідносини між засновниками та учасниками з приводу створення і функціонування юридичної особи [70].

Враховуючи те, що на сьогоднішні залізнична галузь знаходиться в процесі реформування, ми маємо можливість системно підійти до питання вибору організаційно-правової форми для залізниць України з метою подальшого ефективного управління галуззю та успішної інтеграції в єдину європейську та світову транспортні системи.

Стаття 55 Господарського кодексу України визначає, що суб'єкти господарювання – це учасники господарських відносин, що здійснюють господарську діяльність, шляхом реалізації господарської компетенції (сукупності господарських прав та обов'язків), які мають відокремлене майно та несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах цього майна, окрім випадків, передбачених законодавством.

Суб'єктами господарювання, зокрема є господарські організації, тобто юридичні особи, що створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні й інші підприємства, які створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, що здійснюють господарську діяльність та зареєстровані у встановленому законом порядку [32].

Юридична особа як правова категорія є сформованим та сприйнятим законодавством явищем. Так, стаття 80 Цивільного кодексу України визначає це поняття як організацію, створену та зареєстровану в установленому законом порядку, що наділяється цивільною правоздатністю та дієздатністю і можливістю бути позивачем і відповідачем у суді [69].

Зміст статті 63 ГК України визначає, що залежно від форм власності, що передбачені законом, в Україні можуть діяти підприємства наступних видів, а саме:

- приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичні особи);
- підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);
- комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;
- державне підприємство, що діє на основі державної власності;
- підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності);
- спільне комунальне підприємство, яке діє на договірних засадах спільного фінансування (утримання) відповідними територіальними громадами – суб'єктами співробітництва [32].

До проведення процесу реформування залізниці здійснювали свою діяльність у формі державних підприємств, які були створені згідно із Законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Цивільним і Господарським кодексами України, засновані на державній власності, підпорядковані Державній адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» і входили до сфери управління Міністерства інфраструктури України [76].

Залізниці були юридичними особами, здійснювали свою діяльність на підставі та відповідно до чинного законодавства України та Статуту, який затверджувався Уповноваженим органом управління – Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Антимонопольним комітетом України. Мали зведений баланс, поточні, валютні та інші рахунки в банківських установах, печатку зі своїм найменуванням, інші печатки та штампи відповідно до чинного законодавства України. Несли відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах належного їм майна згідно з чинним законодавством, а також за неналежне дотримання вимог нормативних документів у сфері експлуатаційної діяльності.

Майно залізниць становили виробничі та невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображалась у самостійному балансі, було державною власністю і закріплювалось за ними на праві господарського відання. Здійснюючи право господарського відання, залізниці володіли, користувались та розпоряджались майном на свій розсуд та вчиняли щодо нього

будь-які дії, що не суперечили чинному законодавству з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за погодженням з Уповноваженим органом управління та Укрзалізницею. Відчуження основних фондів, що були державною власністю і закріплялися за залізницями на праві господарського відання, здійснювалось у порядку, встановленому чинним законодавством, за погодженням з Укрзалізницею та Уповноваженим органом управління. Кошти, отримані від продажу майнових об'єктів, що належали до основних фондів, використовувалися відповідно до законодавства України і затвердженого фінансового плану залізниць.

Таким чином, відповідно до ст. 73, 74 Господарського кодексу України [32], приходимо до висновку, що залізниці мали правовий статус державних унітарних комерційних підприємств, який дозволяв підприємству відносно самостійно здійснювати господарську діяльність на основі державного майна.

Так, цілком слушно відзначає К. Кочергіна, що не можна заперечувати наявність правового зв'язку між юридичною особою та її засновниками: юридична особа створюється відповідно до волі засновника/учасників (зокрема, держави), управляється ними та функціонує з метою реалізації їх цілей [70]. Тобто, унітарні підприємства у сфері залізничних перевезень із такими правомочностями були не що інше, як правова форма втілення державних цілей та державної транспортної політики.

Також, положення ч.7 ст.74 Господарського кодексу України зазначає, що державне унітарне комерційне підприємство може бути перетворене у державне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого належать державі, у порядку встановленому Кабінетом Міністрів України [32], що в подальшому і відбулося в залізничній галузі України.

Так, ЗУ від 23.02.2012 № 4442 «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» визначено правові, економічні та організаційні особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, управління та розпорядження його майном [156].

Відповідно до Статуту публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця» (далі – ПАТ «Укрзалізниця»), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735, ПАТ «Укрзалізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Товариство утворене як публічне акціонерне

товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття. До переліку підприємств і установ залізничного транспорту загального користування, на основі яких утворилося ПАТ «Укрзаліниця», увійшли залізниці як регіональні філії [39].

ПАТ «Укрзаліниця» має цивільні права та обов'язки, у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України і наказами Міністерства інфраструктури України, іншими нормативно-правовими актами, цим Статутом та внутрішніми документами Товариства, прийнятими відповідно до Статуту.

Товариство має право від свого імені вчиняти будь-які правочини та укладати будь-яка договори, набувати майнові та немайнові права, нести обов'язки, виступати позивачем та відповідачем у суді, крім випадків, передбачених законодавством та Статутом.

ПАТ «Укрзаліниця» має самостійний баланс, печатку із своїм найменуванням, ідентифікаційним кодом та зображенням малого Державного Герба України. Товариство має право мати інші печатки, а також штампи і бланки із своїм найменуванням, власний знак для товарів і послуг та інші реквізити, необхідні для його діяльності.

Товариство має право відкривати поточні (у томі числі єдиний поточний рахунок зі спеціальним режимом використання), валютні, депозитні та інші рахунки в установах банків як на території України, так і за її межами, у порядку, визначеному законодавством.

ПАТ «Укрзаліниця» має у власності майно, що внесене до його статутного капіталу, та/або інше майно, набуте ним на підставах, що не заборонені законодавством. Товариство здійснює володіння, користування та розпорядження таким майном згідно з метою своєї діяльності з урахуванням вимог законодавства та Статуту.

За Товариством закріплено на праві господарського відання державне майно, що передане йому відповідно до законодавства. Товариство здійснює користування та розпорядження цим майном відповідно до мети своєї діяльності з урахуванням обмежень, встановлених законом, іншими нормативно-правовими актами та Статутом.

ПАТ «Укрзаліниця» не відповідає за зобов'язаннями держави, а держава не відповідає за зобов'язаннями Товариства, несе відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах належного йому майна, набутого на праві власності відповідного законодавства [120; 139]. На підставі рішення засідання правління

ПАТ «Укрзалізниця» початком діяльності регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» визначено 01.12.2015.

На сьогодні Закон України «Про залізничний транспорт» дає визначення залізниці як відокремленого підрозділу публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до ЗУ «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», що здійснює перевезення пасажирів і вантажів у визначному регіоні залізничної мережі [144].

Отже, після проведення законодавчих змін, залізниці втратили статус юридичних осіб, увійшли до складу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» як відокремлені підрозділи, які зараз мають суттєві обмеження щодо здійснення господарської діяльності, розпорядження майном та грошовими коштами, а також ускладнюється процес оперативного реагування на виробничі ситуації, які виникають під час здійснення господарської діяльності, пов'язаної зі здійсненням перевезень пасажирів, вантажу, тобто докорінним чином змінився механізм функціонування галузі.

На сьогодні прослідковується паралель управління, яка вже існує у публічному акціонерному товаристві «Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України», яка є провідним підприємством паливно-енергетичного комплексу, а також однією з найбільших компаній України, єдиним акціонером та засновником якої є держава. Це вертикально-інтегрована нафтогазова компанія, що здійснює повний цикл операцій з розвідки й розробки родовищ, експлуатаційного та розвідувального буріння, транспортування і зберігання нафти та газу, а також постачання природного та скрапленого газу споживачам.

До складу НАК «Нафтогаз України» входять три основних видобувних підприємства: ДК «Укргазвидобування», ВАТ «Укрнафта» та ДАТ «Чорноморнафтогаз», кожне з яких має розгалужену виробничу структуру, що забезпечує розвідку та видобуток газу, нафти і газового конденсату. Переробна база компанії складається з шести газопереробних заводів, що входять до складу ДК «Укргазвидобування» та ВАТ «Укрнафта». Транспортний напрямок бізнесу компанії уособлюють оператори газової та нафтової трубопровідних мереж України – ДК «Укртрансгаз» та ВАТ «Укртранснафта». ДАТ «Укрспецтрансгаз» є оператором з перевезення скраплених газів у межах України. Реалізацію газу на внутрішньому ринку України здійснює дочірня компанія «Газ України» [115].

До структурних перетворень залізниці України здійснювали свою діяльність у такій організаційно-правовій формі, як державне підприємство, що, на нашу думку, була логічно вибрана для залізниць України як суб'єктів

ринкових відносин, що займають монопольне становище. Крім того, слід звернути увагу на майно, яке використовується в господарській діяльності такими підприємствами. Так, якщо розмежувати його на дві категорії: майно, яке повинно обов'язково перебувати в державній власності, тобто критичне майно, без якого здійснення господарської діяльності у сфері залізничних перевезень неможливе, та майно, використання якого можливе на залученні приватних інвестицій, тобто на конкурентних засадах, то це дозволить виділити єдиний господарський механізм функціонування залізничного транспорту, в якому буде поєднано природну монополію, послуги, що надаються на комерційних (ринкових) засадах, і забезпечення публічних інтересів суспільства (безпека руху, комфорт перевезень тощо) [173].

Тому слід зазначити, що і під час діяльності в умовах акціонерного товариства можлива вищевказана трансформація та поділ майна, а також створення конкурентних засад на ринку перевезень пасажирів та вантажу залізничним транспортом. Крім того, в провідних країнах світу існує схожа модель діяльності акціонерних компаній, які здійснюють перевезення на конкурентних засадах, з розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури [74].

Враховуючи те, що на сьогодні вже пройшли певні зміни в діяльності підприємств залізничної галузі, а реформування триває, то маємо можливість розглянути деякі інші організаційно-правові форми, що також мають право на життя.

Проаналізуємо таку організаційно-правову форму підприємств як господарське об'єднання, яка була досить поширена у радянські часи. Так, в період СРСР, до складу якого входила Україна, господарські об'єднання виконували роль проміжної ланки між управліннями підприємств і управліннями органів державної влади, які керували певною галуззю народного господарства.

Доктрина розвитку народного господарства базувалась на плановій економіці, концентрації виробництва і централізації системи управління [93].

Відповідно до чинного вітчизняного господарського законодавства, господарське об'єднання – це об'єднання підприємств, утворене за ініціативою підприємств, незалежно від їх виду, які на добровільних засадах об'єднали свою господарську діяльність. Вони діють на основі установчого договору та/або статуту, який затверджується їх засновниками [32].

У випадку підприємств залізничної галузі – це може бути державне господарське об'єднання, що утворене державними підприємствами за рішенням Кабінету Міністрів України, або у випадках, визначених законом,

рішенням міністерств (інших органів, до сфери управління яких входять підприємства, що утворюють об'єднання), або рішенням компетентних органів місцевого самоврядування. Державне господарське об'єднання діє на основі рішення про його утворення та статуту, який затверджується органом, що прийняв рішення про утворення об'єднання.

Серед існуючих видів господарських об'єднань для залізничної галузі можемо розглядати також таке господарське об'єднання, як концерн, тобто статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та ішов діяльності [32].

Проте все ж таки при виборі вищевказаної організаційно-правової форми слід обов'язково врахувати радянський досвід та звернути увагу, що принципи здійснення сучасної української економіки суттєво відрізняються від економічних принципів радянських часів.

Стаття 126 Господарського кодексу України визначає ще одну організаційно-правову форму господарських товариств – холдингову компанію як публічне акціонерне товариство, яке володіє, користується, а також розпоряджається холдинговими корпоративними пакетами акцій (частки, паї) двох чи більше корпоративних підприємств (окрім пакетів акцій, які перебувають в державній власності) [32].

Основними ознаками холдингової компанії є:

- наявність головної, стосовно дочірніх, компанії, яка здійснює над ними контроль у межах, визначених законодавством;
- холдингова компанія стоїть на чолі групи компаній;
- холдингова компанія здатна впливати на рішення, що приймаються дочірньою компанією;
- між холдинговою компанією та дочірніми підприємствами встановлюються відносини контролю [83].

Треба вказати на те, що холдингові компанії створюються переважно у межах великого і середнього бізнесу, що зумовлено тим, що холдингові компанії, досить часто, акумулюють великий капітал, тому основні переваги створення холдингових і дочірніх компаній пов'язані з ефектом масштабу виробництва. Об'єднуючи виробничий потенціал різних підприємств і господарських організацій, холдингові компанії можуть досягти за рахунок зменшення витрат і перерозподілу прибутку більшої ефективності у своїй діяльності. Створення холдингової групи також дозволяє консолідувати значні кошти, а отже, полегшити проведення деяких бізнесових процесів підприємства

(наприклад, рекламної компанії). Однак це не означає, що малі підприємства не можуть створювати холдинг. Наприклад, для зменшення витрат та залучення нових інвестицій малі підприємства можуть створювати дочірні підприємства [83].

Погодимося з думкою дослідниці К.О. Стадник, що на сьогодні холдинги зарекомендували себе як стійкі та надійні суб'єкти глобальної економіки та набули широкої розповсюдженості [90].

Також слід зазначити, що у вітчизняній та зарубіжній літературі холдингові компанії виступають як загально корпоративні або організаційні форми інтеграції [61]. Заслугове на увагу позиція І. Шиткіної щодо цього питання, яка наголошує, що холдинг – підприємницьке об'єднання або група компаній, що ґрунтується на економічному підкоренні одного учасника над іншим [16].

Крім того, вважаємо прийнятною думку дослідниці К.В. Плавшуди, яка вказує, що функціонування холдингових систем має ряд переваг над звичайними акціонерними товариствами у країнах з розвинутою ринковою економікою. У країнах з розвинутою корпоративною власністю холдингові компанії давно стали фундаментом для консолідації власності міжнародних груп операційних компаній, корпоративного управління, а також для впровадження інвестиційних проектів та оптимізації податкового планування [23].

Тому причини, що сприяють створенню холдингових компаній можуть бути досить різноманітними. Одні прагнуть певною мірою пом'якшити наслідки кризи, інші намагаються під новими назвами зберегти існуючі об'єднання, які вперто продовжують боротися за своє збереження [116].

Дослідниця О.М. Вінник визначає такі особливості правового статусу холдингових компаній:

- спеціальний порядок реєстрації холдингових компаній;
- рішення про утворення холдингової компанії приймається власником холдингових корпоративних пакетів акцій (часток, паїв) і оформлюється відповідним договором;
- статутний фонд холдингової компанії формується за рахунок вкладів засновників у формі холдингових корпоративних пакетів акцій (часток, паїв), а також додаткових вкладів у формі майна, коштів і нематеріальних актів необхідних для забезпечення діяльності холдингової компанії (у такому випадку частка у формі майна, нематеріальних активів, необхідних для забезпечення діяльності холдингової компанії та коштів, не повинна перевищувати 20 відсотків статутного фонду холдингової компанії);

- нормативні вимоги щодо правомочності загальних зборів холдингової компанії у питаннях реорганізації, ліквідації та інших (важливих);
- обмеження на володіння акціями своєї холдингової компанії для корпоративних підприємств;
- обов'язковість щорічної аудиторської перевірки холдингової компанії та її корпоративних підприємств;
- вимоги щодо публічності та прозорості діяльності холдингової компанії;
- особливий порядок та умови ліквідації [17].

В Україні можна виділи переваги створення холдингових компаній, які склалися в силу об'єктивних історичних причин і відрізняються від тих, що виникають у більшості зарубіжних країн:

- по-перше, інтенсивне формування ринкової економіки, коли холдинги є водночас і наслідком, і розвитком підприємницьких відносин;
- по-друге, необхідність створити нові умови управління підприємствами старої вертикалі в особі міністерств, відомств через їх модифікацію;
- по-третє, створення досить великої кількості малих підприємств, що без об'єднання зусиль чи без кооперації з більшими суб'єктами господарювання не можуть вижити у жорсткій конкуренції;
- по-четверте, у країнах з перехідною економікою, де правовий захист інвесторів в межах національної моделі управління є слабким, спостерігається досить високий рівень концентрації й інтеграції капіталів, одним із проявів яких є створення холдингових компаній [83];
- по-п'яте, збереження великих, стратегічно важливих для економіки держави підприємств в умовах економічної кризи [108].

Слід звернути увагу, що попри позитивні особливості й об'єктивні умови функціонування інститут холдингових компаній, як і будь-яке явище, має певні суперечності та проблеми, що впливають як з економічної, так і юридичної сутності холдингових компаній, отже їх дослідження є важливим фактором, оскільки дозволить уникнути деяких з них за допомогою законодавчого закріплення регулювання діяльності холдингових компаній. Основними з цих проблем є:

- суперечності у взаємовідносинах між акціонерами-власниками і менеджерами, які відображають особливості формування структури власності в акціонерних товариствах [82];
- проблеми управління розгалуженою структурою підприємств, що мають проводити єдину, узгоджену з центром, політику;
- значні витрати на висококласний менеджмент, що повинен керувати, і,

головне, контролювати усі господарські й фінансові процеси в групі підприємств;

- загроза створення монопольної групи на ринку в разі якщо законодавством недостатньо чітко визначена залежність між підприємства [83].

Незважаючи на вищезазначені негативні риси, холдингові компанії все одно залишаються привабливою формою для здійснення господарської діяльності через їх численні позитиви. Зауважимо, що суб'єктивні негативні риси (притаманні українській економіці) холдингових компаній можуть бути усунені шляхом ініціювання та внесення відповідних змін законодавства та законодавства про захист економічної конкуренції, а також до податкового, корпоративного законодавства [83].

Для процесу становлення холдингової системи як основної організаційної форми управління в нашій державі з перехідною економікою необхідні зміни суспільних, економічних та організаційних відносин. На даний час не тільки організація управління, а й старі традиційні методи господарської діяльності повинні змінюватись новими підходами, які враховують вимоги ринку [107].

Підсумовуючи вищевикладене, робимо висновок, що організаційно-правова форма холдингу має право на існування і в залізничній галузі. Оскільки холдинг проводить єдину економічну політику, що забезпечується єдиним центром управління, то існує єдина мета, яка об'єднує учасників такої організаційно-правової форми, в нашому випадку – забезпечення потреб держави, юридичних та фізичних осіб у залізничних перевезеннях, які здійснюються залізничним транспортом загального користування. Діяльність кожного учасника холдингу, який займає в ньому чітке місце і здійснює встановлені холдинговою компанією функції, призводить до досягнення тих цілей та мети діяльності, які визначаються головною компанією. Крім того, до складу холдингу можуть входити юридичні особи, які безпосередньо не здійснюють участь у виробничій діяльності, але опосередковано пов'язані з забезпеченням досягнення позитивних результатів іншими учасниками (наприклад, медичні заклади, навчальні центри).

Державна холдингова компанія утворюється органом, уповноваженим управляти державним майном, та/або державним органом приватизації. Єдиним акціонером від моменту утворення державної холдингової компанії до завершення процедури її приватизації чи припинення виступає держава [166]. Тобто холдингову компанію, яка утворена у формі акціонерного товариства, не менше 100 відсотків акцій якого належать державі, прийнято вважати державною акціонерною холдинговою компанією (ДХК) [186]. Враховуючи те, що надалі в нашому дослідженні буде приділено багато уваги саме створенню

державної холдингової компанії в галузі залізничного транспорту, вважаємо за потрібне розглянути основні її риси.

У своїх працях О. М. Вінник виділяє низку рис притаманних ДХК, що зумовлені специфікою правового регулювання, а саме:

а) створюється органом, уповноваженим управляти державним майном, та/або державними органами приватизації у встановленому порядку; при чому засновниками в процесі корпоратизації виступають органи, уповноважені управляти державним майном, а у процесі приватизації – органи, уповноважені управляти державним майном та/або державні органи приватизації; рішення про приватизацію/корпоратизацію приймається за погодженням КМУ відповідно до постанови КМУ «Про затвердження Порядку утворення державної холдингової компанії» № 773 від 22.08.2012 р.[49];

б) специфічна природа створення ДХК – ініціатором створення ДХК може бути як державне підприємство чи господарські товариства, утворені в процесі приватизації, так і державний орган, уповноважений управляти державним майном та корпоративними правами, орган здійснення приватизації, за рішенням Президента чи КМУ;

в) особливий перелік документів, необхідний для створення ДХК, зокрема, обґрунтування доцільності утворення ДХК;

г) статутний фонд ДХК формується за рахунок належних державі акцій (часток, паїв) відповідних господарських товариств у встановленому законодавстві порядку;

д) держава виступає єдиним акціонером ДХК, акції ДХК заборонено передавати в управління будь-яким особам;

е) державні пакети акцій і державне майно, що передане до статного фонду ДХК, не можуть бути відчужені чи перебувати у заставі, а також використані для формування статутних фондів будь-яких підприємств; вони перебувають у державній власності та закріплюються за ДХК на праві господарського відання;

є) ДХК не може бути корпоративним підприємством іншої ХК;

ж) припинення існування ДХК відбувається через приватизацію (лише після приватизації всіх корпоративних підприємств, що входять до складу) або припинення ДХК [17].

Таким чином, шляхом реорганізації підприємств залізничної галузі можливо було б створити державну холдингову компанію «Укрзалізниця». Держава володіє 100 відсотками акцій підприємств залізничного транспорту (залізниць, заводів, центрів). Після створення холдингу пройшов би процес виділення субхолдингів (залізниць) та корпоративних (дочірніх) підприємств

(заводів, центрів тощо), які б не втратили статусу юридичних осіб, що досить важливо для діяльності галузі.

Державна холдингова компанія «Укрзалізниця» виступала б як економічний інтегратор активів та управління, тобто складна за правовою природою компанія, що поєднувала б приватний та публічний аспект взаємовідносин. Особливістю публічного аспекту взаємовідносин було б те, що він включав у себе природну монополію, державне управління, безпеку і схоронність вантажу, забезпечення диспетчерського алгоритму перевезень, а також господарське регулювання діяльністю корпоративних (дочірніх) компаній та залежних товариств.

Крім того, вказаний холдинг здійснював би не тільки управління корпоративними правами, а також бізнес-технологічне управління диспетчерськими та іншими службами, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування і виступав як цілісний багатофункціональний майновий комплекс.

Також зауважимо, що створення державної холдингової компанії не дозволило б провести приватизацію тієї частини активів підприємств залізничної галузі, що визначають її монопольне становище. Водночас у зазначеній організаційно-правовій формі можливо проведення виокремлення тієї частини активів і виробничих потужностей, які при здійсненні їх приватизації допомогли б залучити приватні інвестиції та організувати діяльність на конкурентних засадах без порушення діяльності корпоративних підприємств.

Виробничо-технологічна та фінансово-економічна взаємодія між холдинговою компанією, субхолдингами та корпоративними (дочірніми) підприємствами, які здійснюють окремі види діяльності, будувалася б з урахуванням спільних програм, планів дій та технічних (технологічних) регламентів, а також ефективною ціновою, тарифною політикою та єдиною політикою конкурсного відбору підрядників і постачальників товарів, робіт і послуг.

Цільовим станом зазначеної державної холдингової компанії був би ефективний змішаний холдинг, конкурентоспроможний на світовому транспортному ринку, що забезпечує утримання і розвиток залізничної інфраструктури, раціональне управління корпоративними (дочірніми) підприємствами, які здійснюють діяльність у сфері перевезень, логістики, ремонту технічних засобів та інших видів діяльності [17].

Основою холдингу має бути головна компанія ПАТ «Укрзалізниця», що забезпечувала б здійснення таких основних видів діяльності, як:

- надання послуг з утримання та ремонту інфраструктури, в тому числі

локомотивної тяги, утримання і експлуатація локомотивів;

- технічне обслуговування локомотивів, вантажних і пасажирських вагонів та їх деповський ремонт.

Усі інші види діяльності були б повністю або частково виділені з головної холдингової компанії і здійснювалися б субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами ДХК «Укрзалізниця». Управління субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами забезпечувалося б корпоративними методами, включаючи управління пакетами акцій.

Взаємодія з субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами ДХК «Укрзалізниця» в рамках холдингової компанії відбувалася б за наступними напрямками:

1. Холдингова компанія здійснює єдину політику в рамках холдингу з корпоративними (дочірніми) підприємствами, що входять до складу холдингу, а також роль керуючої компанії в інтересах усього холдингу.

2. Холдингова компанія забезпечує ефективне управління активами субхолдингів, корпоративних (дочірніх) підприємств.

Основна задача холдингової компанії полягала б в ефективному розвитку конкурентоспроможності на українському та світових транспортних ринках з урахуванням відповідальності національного перевізника та власника залізничної інфраструктури [17].

Також слід зауважити на те, що поняття «субхолдингу» на законодавчому рівні не закріплено, хоча його можна виокремити у тих холдингах, що утворюються як комплексні багаторівневі об'єднання. Тобто можемо запропонувати таке визначення цього поняття: «субхолдинг» – юридична особа-учасник холдингу та окрема ланка у відносинах контролю-підпорядкування в системі вертикально-інтегрованого об'єднання суб'єктів господарювання (секторальний, підпорядкований холдинг), що знаходиться під безпосереднім контролем головної холдингової компанії і забезпечує організаційно-господарський вплив на діяльність корпоративних (дочірніх) підприємств для забезпечення основної мети діяльності холдингу.

Таким чином, така організаційно-правова форма діяльності, як холдинг (холдингова компанія), є одним з найпоширеніших видів економічної концентрації та таким, що розвивається. Тому для ефективного розвитку холдингових відносин потрібно забезпечити чітку законодавчу, економічну політику держави, яка б містила у собі дієвий механізм нормативно-правового забезпечення вказаних відносин. Крім того, участь держави у процесах обмеження зловживання такими утвореннями монопольним становищем на ринках товарів, робіт та послуг, здійснювалася шляхом державного контролю

за їх діяльність.

Отже, основоположними змінами в системі управління залізничної галузі, в процесі створення холдингу, повинні стати такі кроки:

- створення корпоративного центру, який би здійснював єдину політику в рамках холдингу;
- створення регіональних центрів корпоративного управління на базі управлінь залізниць;
- забезпечення централізації функцій технічного та технологічного розвитку інфраструктури;
- забезпечення належної якості перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом шляхом подальших змін в корпоративному управлінні зазначеними процесами.

Враховуючи вищевикладене, для оновлення роботи залізничної галузі України необхідно розробити нову структуру управління, яка б об'єднала в собі напрацьований раніше досвід, включаючи переваги та недоліки старої системи, допомогла поліпшити роботу залізниць, зробити їх більш ефективними. Для досягнення мети реформування галузі необхідно здійснити зміну моделі організації-правової діяльності господарського комплексу.

Сьогодні особливого значення набуває концентрація економічної влади держави по відношенню до об'єктів технічної інфраструктури – залізничний, трубопровідний транспорт, морські порти, так і об'єктів, які забезпечують національну економічну безпеку (електроенергетичний комплекс України тощо). Це створює необхідні важелі для балансування загальної конфігурації розподілу економічної влади в національній економічній системі [51].

Основу розвитку відносин холдингового типу і власне холдингових компаній складають особливі конфігурації корпоративних відносин, а, отже, створення і розвиток таких компаній тісно пов'язані з процесами приватизації, корпоратизації, а також створенням акціонерних товариств тощо [22]. А з огляду на те, що створення ДХК «Укрзалізниця» передбачає закріплення у державні власності 100 відсотків акцій, тобто держава виступатиме єдиним акціонером, та виділення тієї частини активів і виробничих потужностей, які при здійсненні їх приватизації допомогли б залучити приватні інвестиції та організувати діяльність на конкурентних засадах без порушення діяльності корпоративних підприємств, виникає досить цікаве питання щодо корпоратизації активів Укрзалізниці в таких холдингових відносинах.

Так, Україна належить до категорії держав, що мають у власності широкий перелік об'єктів рухомого та нерухомого майна. Використовуючи значний обсяг активів у сфері транспорту, зв'язку, важкої, вугільної та хімічної

промисловості, органи державної влади можуть значно впливати на процес функціонування всієї системи господарювання [73].

Тому процеси корпоратизації та приватизації в Україні набули важливого значення на сучасному етапі розвитку продуктивних сил та виробничих відносин. Вони є основою радикальної економічної реформи, відіграють неабияку роль у входженні України до світової та європейської економічної системи. Головною метою приватизації є сприяння оптимізації частки державного сектора економіки в умовах ринку, підвищення ефективності економіки та посилення її конкурентоспроможності. У кінцевому результаті зазначених процесів у власності держави повинно залишитися лише майно, необхідне для виконання державою своїх функцій [97].

Проте аналіз чинного законодавства та практики приватизаційного процесу в Україні вказує на існування чинників її вразливості, які з одного боку викликані недосконалістю законодавства, а з іншого неефективністю державного управління та контролю в цій сфері [67]. Таким чином, слід погодитись з думкою І.А. Селіванової, що необхідність удосконалення приватизаційної політики пояснюється тим, що державна власність фокусує інтереси як великого бізнесу, заінтересованого в отриманні контролю над її інвестиційно-привабливими об'єктами і відповідного рівня прибутку, так і пересічного громадянина, який, усвідомлюючи, що державне майно створювалося всім народом, бажав би теж щось отримати від його ефективного використання [84]. Такий взаємозв'язок зумовлює потребу управління державною власністю, яке в кризових умовах розвитку економіки одночасно забезпечувало б стимулювання інвестиційної діяльності та захист інтересів працівників найбільш перспективних галузей національного господарства.

Крім того, значної уваги потребує вивчення особливостей правового регулювання корпоратизації та приватизації стратегічно важливих підприємств для економіки України, а також тих, що займають монопольне становище, оскільки вони є одними з основних учасників господарських відносин. Дослідження даного питання є досить актуальним, з огляду на нестабільність політичної та економічної ситуації країни, а також можливі спроби тиску з боку певних політичних сил на проведення процесу корпоратизації стратегічно важливих підприємств та підприємств, що займають монопольне становище на ринках товарів, робіт та послуг в Україні.

В умовах ринкової трансформації економіки України підвищення ефективності управління державними підприємствами та господарськими товариствами має вирішальне значення для економіки країни в цілому.

Але під час таких перетворень не слід забувати про економічну

багатоманітність як принцип організації економічного життя в Україні, який закріплений на конституційному рівні, що виявляє себе через забезпечення державою таких складових:

- багатоманітність форм власності на економічні активи, що утворюють майнову основу господарювання і яка включає в себе власність Українського народу, державну, комунальну, приватну, корпоративну, кооперативну та інші форми власності;

- багатоманітність організаційно-правових форм підприємства;

- багатоманітність форм економічної діяльності, як комерційної, так і некомерційної, зокрема, трудової, науково-технічної, інвестиційної; господарсько-виробничої, споживчо-самозабезпечувальної та інших;

- багатоманітність укладів та сегментів національної економіки, включаючи малий, середній, великий бізнес, транснаціональний, іноземний, державний, кооперативний тощо [52].

Стратегічними завданнями для керівництва держави є забезпечення ефективного використання державного майна та збільшення надходження до державного бюджету від державних підприємств. Крім того, відносини державної власності мають міжгалузевий характер та охоплюють багато сфер, що підлягають правовому регулюванню [68].

Перехід до ринкової економіки нерозривно пов'язаний з перетворенням державної та комунальної власності в колективну та приватну. Процес перетворення державної власності в недержавні форми в юридичній літературі та законодавстві називають роздержавленням [93].

Через процеси корпоратизації та приватизації пройшло багато країн, у тому числі й економічно розвинутих. Особливістю роздержавлення майна в ексоціалістичних країнах є те, що воно стало частиною радикальної перебудови суспільства, оскільки в них повністю створювалася ринкова економіка [7]. Аналогів механізму масової приватизації в таких масштабах, як в Україні, в країнах із традиційно ринковою економікою не існує, а сама приватизація стала однією із значних економічних реформ [25].

Проте необхідність існування державної власності, тобто майна, що належить державі, не викликає сумнівів. Адже за рахунок цієї власності (у результаті управління таким майном) отримується дохід, з якого і покриваються витрати держави. Більше того, у всіх країнах світу однією з найважливіших функцій державного майна є самозбереження держави в критичних фазах і зонах її функціонування як інституту, оскільки на його базі можна забезпечити концентрацію зусиль та ресурсів для досягнення особливо важливої мети [54].

Метою, яку ставить перед собою держава, розпочинаючи процес

роздержавлення майна, - це створення багатуокладної соціально орієнтованої ринкової економіки України; укріплення фінансової бази держави за рахунок звільнення бюджету від баласту, пов'язаного з необхідністю підтримки неефективних господарств; покращення економічних показників окремих підприємств, що знаходяться у власності держави, шляхом їх передання приватному капіталу і підвищення економіки в цілому; переорієнтація на переважно побічні методи регулювання ринкових відносин [25].

Одним з шляхів досягнення цієї мети є приватизація та корпоратизація державного майна. Приватизація державного майна (далі – приватизація) – платне відчуження майна, яке перебуває у державній власності, в тому числі разом з земельною ділянкою державної власності, на якій розташований об'єкт, який підлягає приватизації, на користь фізичних і юридичних осіб, що можуть бути покупцями відповідно до цього Закону, з метою підвищення соціально-економічної ефективності виробництва і залучення коштів для здійснення структурної перебудови національної економіки [59]. Інакше кажучи, приватизація – це процес зміни державної форми власності на інші форми [34], передання майна з публічної в іншу власність.

Аналіз наведеного визначення дає можливість стверджувати, що приватизація є підставою припинення в держави права власності на певне майно [93].

Правові, економічні та організаційні основи роздержавлення і приватизації майна державних підприємств в Україні визначені Законами України, Указами Президента України, Державною програмою приватизації, постановами Кабінету Міністрів України та іншими нормативно-правовими актами, які регулюють процес приватизації.

Предметом правового регулювання сфери приватизації є відносини між суб'єктами процесу приватизації стосовно механізму заміни державної форми власності на колективну та приватну [7].

Однак незважаючи на всі структурні перетворення у сфері власності одним з пріоритетних завдань держави має залишатися гарантування збереження та розвитку економічної багатоманітності, здійснення моніторингу її стану та надання, у разі необхідності, державної підтримки важливим її складовим як необхідній умові резистентності та потенціалу розвитку національної економіки [52].

Основними нормативно-правовими актами, що регулюють правовий режим, процес та механізм приватизації в Україні є:

- Закон України «Про приватизацію державного майна» від 04.03.92 № 2163-ХІІ, що регулює правові, економічні та організаційні основи приватизації

державного майна і майна, яке належить Автономній Республіці Крим, для створення багатокладної соціально-орієнтованої ринкової економіки України. Дія вказаного Закону не поширюється, у тому числі й на внесені майно залізничного транспорту загального користування до статутного капіталу публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, що утворюється відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [59];

- Закон України «Про приватизацію невеликих державних підприємств (малу приватизацію» від 06.03.92 № 2171-ХІІ, який встановлює правовий механізм приватизації єдиних майнових комплексів невеликих державних підприємств шляхом їх відчуження на користь одного покупця одним актом купівлі-продажу. Сферою застосування цього Закону є галузі, які підлягають першочерговій приватизації: переробна і місцева промисловість, промисловість будівельних матеріалів, легка і харчова промисловість, будівництво, окремі види транспорту, торгівля і громадське харчування, побутове обслуговування населення, житлово-експлуатаційне і ремонтне господарство [160];

- Закон України «Про особливості приватизації майна в агропромисловому комплексі» від 10.07.96 № 290/96-ВР, що визначає особливості правового регулювання приватизації державного майна в агропромисловому комплексі [155];

- Закон України «Про приватизаційні папери» від 06.03.92 № 2173-ХІІ, який визначає поняття та види приватизаційних паперів, умови і порядок їх випуску та розміщення серед громадян України, а також облік, використання і погашення [58];

- Закон України «Про особливості приватизації вугледобувних підприємств» від 12.02.2012 № 4650-VI, який визначає особливості правового, економічного та організаційного регулювання приватизації державного майна вугледобувних підприємств та особливості їх діяльності у післяприватизаційний період [54].

Слід зазначити, що приватизація майна державних підприємств являє собою дуже складний соціально-економічний процес. Він торкається життєвих інтересів працівників усіх сфер господарської діяльності [7].

У зв'язку з цим для правильного визначення мети приватизації, її пріоритетів, можливих доцільних обмежень розробляється Державна програма приватизації. Метою Програми є сприяння оптимізації частки державного сектору економіки в умовах ринку, підвищення ефективності економіки та посилення її конкурентоспроможності [42].

Відповідно до чинного законодавства України, процес приватизації, як один з елементів юридичного складу, може вбирати в себе перетворення (реорганізацію) державного підприємства в господарське товариство, і тільки потім відбувається продаж акцій (часток, паїв), такі перетворення відбуваються і у залізничній галузі України [27].

Так, Законом України від 23.02.2012 № 4442 «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» визначено правові, економічні та організаційні особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, управління та розпорядження його майном [156]. А згідно із положеннями Статуту ПАТ «Укрзалізниця» - це підприємство, що утворено як публічне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття [120; 139].

Слід зазначити, що, відповідно до ст.12 ЗУ «Про господарські товариства», товариство є власником не тільки майна переданого йому учасниками у власність як вкладу до статутного (складеного) капіталу, а також:

- одержаних доходів;
- продукції, виробленої товариством в результаті господарської діяльності;
- іншого майна, набутого на підставах, що не заборонені законом [141].

Враховуючи вищевикладене, постає питання, якими саме нормами слід керуватися при визначенні форми власності майна, переданого державою до статутного фонду створеного нею акціонерного товариства, тобто загальними нормами, які стосуються власності господарських товариств, чи спеціальними нормами законодавства про приватизацію.

Роздержавлення державної власності зумовило появу приватних господарських організацій із різноманітними організаційно-правовими формами, майновою основою діяльності яких є приватна та колективна власність. Одними із таких господарських структур є акціонерні товариства, які створюються шляхом корпоратизації та приватизації державних підприємств. Особливість цих акціонерних товариств полягає у тому, що вони засновуються на базі майна державних підприємств шляхом перетворення останніх у господарське товариство, що супроводжується не тільки зміною організаційно-правової форми державного підприємства на господарське товариство, а і зміною державної форми власності [20].

Застосування до відносин, що виникають у зв'язку із створенням

акціонерних товариств на базі майна державних підприємств, законодавства про приватизацію державного майна визначає дещо інший порядок та підстави набуття права власності на майно, яке вноситься державою для формування їхнього статутного фонду, на відміну від того, як це відбувається при створенні акціонерних товариств на базі приватної власності громадян та власності юридичних осіб – суб'єктів господарювання [77].

Однак не завжди положення законодавства про приватизацію державного майна дають змогу дати чітку відповідь на питання щодо порядку та підстав набуття права власності на майно, яке передається державою до статутного фонду акціонерних товариств, які створюються на базі майна державних підприємств.

Проблемні питання виникають у тому разі, коли засновником акціонерного товариства виступає держава і до його статутного фонду передається саме державне майно. Незрозумілим є те, яким чином акціонерне товариство стає суб'єктом колективної власності на передане до статутного фонду державне майно, якщо його засновником виступає лише держава, якій на момент створення належать сто відсотків акцій статутного фонду такого акціонерного товариства, а не колектив громадян та юридичних осіб [20].

Частково відповідь на це питання міститься у спеціальних нормах Цивільного кодексу України та Господарського кодексу України, які стосуються зміни державної форми власності, а тому не тільки можуть, а й повинні застосовуватися у такому випадку. Так, у ст. 345 ЦК України передбачено, що фізична або юридична особа може набути право власності на державне майно лише у разі його приватизації [210]. Водночас у ч. 3 ст. 145 ГК України зазначено, що правовий режим майна суб'єкта господарювання, заснованого на державній власності, може бути змінено тільки шляхом приватизації майна державного підприємства [32].

Тому акціонерне товариство, яке створюється на базі майна державного підприємства шляхом його корпоратизації, може набути право власності на майно, передане державою до його статутного фонду, тільки у тому разі якщо в подальшому буде проведена його приватизація. Передання державного майна до статутного фонду акціонерного товариства, яке створюється шляхом корпоратизації державного підприємства, не може бути підставою для зміни державної форми власності та визнання за останнім права власності на передане до статутного фонду державного майна. Державна форма власності на майно, передане державою до статутного фонду акціонерного товариства, змінюється внаслідок завершення приватизації майна корпоратизованого державного підприємства (акціонерного товариства, створеного державою), тобто

внаслідок продажу належних державі акцій у приватну власність відповідно до плану його приватизації [20].

Формальне перетворення унітарних підприємств у акціонерні товариства не вирішує жодної економічної проблеми, окрім ескалації нових юридичних проблем, що виникають у результаті визнання акціонерного товариства власником статутного майна. В цьому випадку необхідно звернути увагу, що унітарність та корпоративність у юридичному та економічному значенні можуть не співпадати. Наприклад, державна акціонерна компанія, контрольний пакет акцій якої належить державі, є корпоративним у юридичному значенні, але унітарним з економічного погляду. Та навпаки – дочірнє підприємство, утворене об'єднанням громадян, є корпоративним в економічному значенні, але унітарним у юридичному [29].

Крім того, відповідно до ст. 5 ЗУ «Про приватизацію державного майна», до об'єктів державної власності, що підлягають приватизації, належать акції (частки, паї), що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, інших господарських організацій та підприємств, заснованих на базі об'єднання майна різних форм власності [59].

Таким чином, ми розглянули можливий варіант приватизації активів ПАТ «Укрзалізниця», які державою передані до статутного капіталу, але слід зазначити, що сьогодні існує заборона здійснення такого процесу на підставі Закону України від 02.06.2016 № 1409-VIII «Про внесення змін до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизацію» [140].

Слід погодитися з думкою О. П. Подцерковного, який зазначає, що прийняття Закону України від 23.02.2012 № 4442 «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» передбачає акціонування Укрзалізниці поза концепцією приватизації залізничного транспорту, виходячи із абстрактної ідеї, що приватизація сама по собі може вирішити проблеми управління у галузі [129].

Що стосується корпоратизації, то вона є також одним із видів роздержавлення державної власності та підготовчим етапом до приватизації в подальшому, тобто до акціонування державних підприємств та підготовку до продажу певної частки акцій. Відповідно до указу Президента України від 15.06.93 № 210/96 «Про корпоратизацію підприємств», корпоратизацією є перетворення державних підприємств, закритих акціонерних товариств, більш як 75% статутного фонду яких перебуває в державній власності, а також виробничих та науково-виробничих об'єднань, правовий статус яких раніше не був приведений у відповідність з чинним законодавством, у відкриті акціонерні

товариства [151]. Проте слід зазначити, що не завжди корпоратизація тягне за собою роздержавлення майна. Так, перетворення закритого акціонерного товариства у відкрите тягне за собою на етапі їх реорганізації, лише зміну форми власності. Специфікою відкритих акціонерних товариств, що виникли в процесі корпоратизації є те, що 100 відсотків акцій такого акціонерного товариства належить державі, тобто воно фактично є компанією однієї особи (держави) і залишається такою до ухвалення рішення про приватизацію акцій ВАТ, що виникло в процесі корпоратизації. Такі акції приватизуються в порядку, передбаченому чинним законодавством із питань приватизації [125].

Отже, результатом корпоратизації є утворення нового господарського товариства у формі акціонерного товариства, якому передається майно або частка державного підприємства. Корпоратизація, де-факто, перерозподіляє титули власності [186].

Таким чином, можемо констатувати, що приватизація, в процесі якої державне підприємство реорганізується в господарське товариство або державне майно вноситься до статутного фонду, є підставою виникнення у держави корпоративних прав. При чому корпоративні права виникають у держави ще до настання такого заключного етапу приватизації, як продаж акцій, часток, паїв за конкурсом, на аукціоні, на фондових біржах та іншими способами, які передбачають конкуренцію покупців та загальнодоступність. Сама ж приватизація є юридичним складом, тобто сукупністю певних юридичних фактів, які є необхідними й достатніми для переходу майна з державної власності в недержавну. У свою чергу корпоратизація як процес перетворення підприємств, заснованих на державній формі власності, у відкриті акціонерні товариства є підставою виникнення у держави корпоративних прав на створене відкрите акціонерне товариство [125].

Саме тому, що основу розвитку відносин холдингового типу і власне холдингових компаній складають особливі конфігурації корпоративних відносин, створення і розвиток цих компаній тісно пов'язані із такими процесами, як приватизація, корпоратизація, створення акціонерних товариств тощо [124].

Враховуючи те, що ми розглядаємо таку організаційно-правову форму для підприємств залізничної галузі, як державна холдингова компанія, що проводить єдину економічну політику, яка забезпечується єдиним центром управління, існує єдина мета, яка об'єднує учасників такої організаційно-правової форми, у нашому випадку – забезпечення потреб держави, юридичних та фізичних осіб в залізничних перевезеннях, які здійснюються залізничним транспортом загального користування. Тому у разі проведення корпоратизації

активів залізничної галузі у формі, що має на меті створення державної холдингової компанії, це не дозволить здійснити приватизацію тієї частини активів підприємств залізничної галузі, що визначають її монопольне становище. Водночас у зазначеній організаційно-правовій формі можливо виокремлення тієї частини активів і виробничих потужностей, які при здійсненні їх приватизації допомогли б залучити приватні інвестиції та організувати діяльність на конкурентних засадах без порушення діяльності корпоративних підприємств [172].

На підставі вищевикладеного можна зробити висновок, що правовий режим майна акціонерного товариства, заснованого на державній власності, як у випадку ПАТ «Укрзалізниця», може бути змінено лише шляхом приватизації. При проведенні приватизації акціонерного товариства, заснованого на державній власності, тобто 100% акцій у статутному капіталі якого належить державі, об'єктом приватизації будуть виступати акції такого товариства, що належать державі.

Отже, існуюча нормативно-правова база, яка регулює процес приватизації державного майна в Україні, дозволяє визнати господарське товариство власником майна, яке передане йому державою до статутного капіталу, лише у разі проведення відповідної процедури, тобто продажу на конкурсній основі майна та акцій держави, що внесені до статутного капіталу, з урахуванням визначеного порядку проведення конкурсів із продажу пакетів акцій акціонерних товариств з відкритим пропонуванням ціни за принципом аукціону, що належать державі в статутних капіталах акціонерних товариств, що здійснюють державні органи приватизації, тобто Фонд державного майна України.

Крім того, можливий варіант проведення корпоратизації активів підприємств залізничного транспорту шляхом холдингізації, що, на нашу думку, було б найбільш ефективним, оскільки в такому разі:

- враховується масштаб залізничної інфраструктури – забезпечується уніфіковане управління галуззю державною холдинговою компанією, а субхолдинги та корпоративні підприємства на місцях продовжують втілювати у життя заданий вектор економічного та управлінського життя головною компанією, як єдиний, складний, багатофункціональний комплекс;

- враховується специфіка функціонального призначення залізниць та підприємств залізничного транспорту;

- зберігається цілий комплекс публічних інтересів – забезпечення безпеки руху, доступних пасажирських перевезень, схоронність вантажних перевезень.

Тому створення саме холдингової моделі управління активами

підприємств залізничного транспорту як однієї з дієвих моделей управління дозволить зберегти цілісність майнового комплексу компанії, єдність системи управління, а також, в свою чергу, провести виокремлення тієї частини активів, у яких можливо утворити конкурентне середовище шляхом проведення приватизації (корпоратизації) частини активів, що буде одним з шляхів забезпечення належного рівня утримання і розвитку залізничної інфраструктури для здійснення діяльності у сфері перевезень та дозволить конкурувати на європейському та світовому ринках у цій галузі.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що серед існуючих організаційно-правових форм діяльності господарських товариств можна обрати дієву та таку, що забезпечуватиме потреби галузі у ефективному управлінні, здійсненні та виконанні першочергових завдань економічного розвитку країни. Отже, питання потребує подальшого вивчення, а економістам-практикам залишається провести глибинний аналіз всіх макро- та мікроекономічних показників діяльності підприємства і виділити, яка саме організаційна форма буде найбільш ефективною в умовах сучасного економічного розвитку країни та з урахуванням цілої низки особливостей галузі, в тому числі територіальної розгалуженості залізничної мережі.

Висновки до розділу 2

Таким чином на залізничному транспорті діє особливого роду природна монополія, яка потребує ефективних засобів державного регулювання та особливого законодавчого підходу до здійснення регуляторної діяльності у вказаній сфері національної економіки. У зв'язку з неузгодженістю законодавчих актів щодо статусу національних комісій регулювання природних монополій, відсутність чітких повноважень, прав та обов'язків існує прогалина у державному регулюванні сфери транспорту.

Особливість природної монополії, що склалася на залізничному транспорті України, полягає в тому, що в ній можливе виділення монопольного та конкурентного середовища в залізничній галузі. Так, до монопольного середовища на залізничному транспорті можемо віднести інфраструктуру залізничного транспорту, диспетчерські служби, що забезпечують управління рухом потягів, вокзали. Тоді як до конкурентного середовища – організацію та здійснення перевезення пасажирів та вантажів, додаткові послуги, що надаються під час таких перевезень, а також комплекс транспортно-експедиторських та навантажувально-розвантажувальних робіт.

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», як монополіст

об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, впливає на тарифоутворення під час використання вказаної інфраструктури в процесі перевезень пасажирів та вантажу. Отже, ще однією особливістю зазначеної монополії є й те, що держава виступає власником об'єктів інфраструктури, які забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, та є органом управління, а тарифи на залізничні перевезення мають статус засобу державного регулювання відносин промисловості.

Національна комісія, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, крім основних, отримує специфічне завдання промислової політики, адже тарифи на вантажні перевезення безпосередньо зачіпають такі галузі економіки, як металургія, сільське господарство, що виступають основними користувачами послуг перевезення вантажу залізничним транспортом, тобто забезпечення балансу інтересів споживачів, компаній-монополістів і держави у процесі прийняття рішень шляхом:

- а) гарантування споживачам якісних товарів (послуг) за економічно-обґрунтованими цінами;
- б) обмеження впливу монополістів на державну політику;
- в) створення умов для сталого розвитку державних компаній-монополістів.

Комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні отримав державне, в тому числі нормативно-правове регулювання, оскільки публічні інтереси суспільства і держави, які виникають у цій галузі, є загальнонаціональними (безпека руху, соціальна гарантованість, доступність тощо), тому вони визнані державою і виступають об'єктом її правового захисту за для попередження кризових явищ та забезпечення оптимальних умов функціонування державно-організованого суспільства і конкурентоспроможної економіки.

Узагальнивши в цілому зарубіжний досвід реформування, можна виділити такі шляхи здійснення функціональних перетворень на залізницях України: по-перше, залишити залізниці в державній власності та закріпити за державою регулювання в інфраструктурі (як це є у Швеції, Швейцарії); по-друге, здійснити розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури (як це є у Швеції, Німеччині); по-третє, створити акціонерні компанії, а пізніше державну холдингову компанію, яка буде здійснювати перевезення на конкурентних засадах (як це є у Німеччині, Швеції, Польщі, Бельгії); по-четверте, провести відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих

залізничних ліній (як це є у Німеччині); по-п'яте, створення державної холдингової компанії (як це є в Італії, Німеччині, Польщі, Словенії).

Реформування залізничної галузі тісно пов'язано зі зміною організаційно-правової форми залізниць. На практиці відсутня готова модель, яка підходила би будь-якій країні, але з огляду на світовий досвід проведення відповідних структурних змін, нам потрібно лише систематизувати його та обґрунтувати ефективність кожної з моделей. Отже, під час проведення реформування в залізничній сфері першочерговому вирішенню підлягають такі питання: структура власності на майно технічної інфраструктури; система організаційно-господарського впливу на відносини на залізничному транспорті; механізм регулювання відносин за участю суб'єкта природної монополії; взаємодія суб'єктів природної монополії та інших суб'єктів господарювання; нормування допустимих обсягів економічної конкуренції; поділ господарювання на сфери обслуговування та її господарського використання.

Організаційно-правова форма холдингу має право на існування у залізничній галузі. Оскільки холдинг проводить єдину економічну політику, що забезпечується єдиним центром управління, таким чином існує єдина мета, яка об'єднує учасників такої організаційно-правової форми, у нашому випадку – забезпечення потреб держави, юридичних та фізичних осіб у залізничних перевезеннях, що здійснюються залізничним транспортом загального користування. Діяльність кожного учасника холдингу, який займає в ньому чітке місце і здійснює встановлені холдинговою компанією функції, призводить до досягнення тієї мети діяльності, які визначаються головною компанією.

Основою холдингу має бути головна компанія ПАТ «Укрзалізниця», що забезпечувала б здійснення таких основних видів діяльності, як надання послуг з утримання та ремонту інфраструктури, в тому числі локомотивної тяги, утримання й експлуатація локомотивів; технічне обслуговування локомотивів, вантажних і пасажирських вагонів та їх деповський ремонт. Усі інші види діяльності були б повністю або частково виділені з головної холдингової компанії і здійснювалися субхолдингами та корпоративними (дочірніми) підприємствами ДХК «Укрзалізниця». Управління субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами забезпечувалося б корпоративними методами, включаючи управління пакетами акцій.

Основоположними змінами в системі управління залізничною галуззю, в процесі створення холдингу, мають стати такі кроки: створення корпоративного центру, який би здійснював єдину політику в рамках холдингу; створення регіональних центрів корпоративного управління на базі управлінь залізниць; забезпечення централізації функцій технічного та технологічного

розвитку інфраструктури; забезпечення належної якості перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом шляхом подальших змін в корпоративному управлінні зазначеними процесами.

Створення холдингової моделі управління активами підприємств залізничного транспорту як однієї з дієвих моделей управління дозволить зберегти цілісність майнового комплексу компанії, єдність системи управління, а також провести виокремлення тієї частини активів, у яких можливо утворити конкурентне середовище шляхом проведення приватизації (корпоратизації) частини активів, що буде одним з шляхів забезпечення належного рівня утримання і розвитку залізничної інфраструктури для здійснення діяльності у сфері перевезень та дозволить конкурувати на європейському та світовому ринках у цій галузі.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і вирішення завдання, яке полягає у розробленні господарсько-правового механізму ефективного господарювання у сфері залізничних перевезень в умовах реформування. Проведене дослідження дозволило зробити такі висновки.

1. Склад майна цілісного майнового комплексу залізниць України може формуватися на різних формах власності на окремі об'єкти, враховуючи інтереси їх найбільш ефективного використання, але при цьому цілісний майновий комплекс не має втратити системний характер свого функціонування. Крім того, цілісність майнового комплексу повинна враховуватися як ключовий методологічний підхід у реформуванні залізничної галузі.

2. Законодавство про залізничний транспорт складається з великого масиву взаємопов'язаних між собою нормативно-правових актів різної юридичної сили, що регулюють дані відносини, тому воно потребує систематизації за методом кодифікації-реформи аби забезпечити реальне верховенство закону в регулюванні таких правовідносин; привести правові норми в галузі залізничного транспорту у відповідність до вимог законодавства Європейського Союзу; усунути прогалини, колізії та суперечності у діючих правових нормах. Запропоновано класифікацію нормативно-правового забезпечення діяльності підприємств залізничного транспорту, яка складається з міжнародних угод, нормативно-правових актів Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України. Також виділено в окрему групу розпорядчі документи керівництва залізниць, що приймаються для організації діяльності безпосередньо в межах залізниць, мають обов'язковий характер для працівників та встановлюють певні норми, правила щодо організації діяльності, як в цілому, так і окремо в процесі перевезень.

3. Господарська діяльність на залізничному транспорті має нестандартний характер, пов'язаний з особливістю реалізації відносин, що виникають під час організації та здійсненні систематичних перевезень пасажирів та вантажів на засадах природної монополії, а також необхідністю забезпечення великої низки публічних інтересів у вказаній сфері економічного життя країни.

4. На залізничному транспорті діє особливого роду природна монополія, яка потребує ефективних засобів державного регулювання та особливого законодавчого підходу до здійснення регуляторної діяльності у вказаній сфері національної економіки. У зв'язку з неузгодженістю законодавчих актів щодо

статусу національних комісій регулювання природних монополій, відсутність чітких повноважень, прав та обов'язків існує прогалина у державному регулюванні сфери транспорту.

5. Особливість природної монополії, що склалася на залізничному транспорті України, полягає в тому, що в ній можливе виділення монопольного та конкурентного середовища в залізничній галузі. Так, до монопольного середовища на залізничному транспорті можемо віднести інфраструктуру залізничного транспорту, диспетчерські служби, що забезпечують управління рухом потягів, вокзали. Тоді як до конкурентного середовища – організацію та здійснення перевезення пасажирів та вантажів, додаткові послуги, що надаються під час таких перевезень, а також комплекс транспортно-експедиторських та навантажувально-розвантажувальних робіт.

6. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», як монополіст об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, впливає на тарифоутворення під час використання вказаної інфраструктури в процесі перевезень пасажирів та вантажу. Отже, ще однією особливістю зазначеної монополії є й те, що держава виступає власником об'єктів інфраструктури, які забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, та є органом управління, а тарифи на залізничні перевезення мають статус засобу державного регулювання відносин промисловості.

7. Національна комісія, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, крім основних, отримує специфічне завдання промислової політики, адже тарифи на вантажні перевезення безпосередньо зачіпають такі галузі економіки, як металургія, сільське господарство, що виступають основними користувачами послуг перевезення вантажу залізничним транспортом, тобто забезпечення балансу інтересів споживачів, компаній-монополістів і держави у процесі прийняття рішень шляхом:

а) гарантування споживачам якісних товарів (послуг) за економічно-обґрунтованими цінами;

б) обмеження впливу монополістів на державну політику;

в) створення умов для сталого розвитку державних компаній-монополістів.

8. Комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні отримав державне, в тому числі нормативно-правове регулювання, оскільки публічні інтереси суспільства і держави, які виникають у цій галузі, є загальнонаціональними (безпека руху, соціальна гарантованість, доступність тощо), тому вони визнані державою і виступають об'єктом її

правового захисту за для попередження кризових явищ та забезпечення оптимальних умов функціонування державно-організованого суспільства і конкурентоспроможної економіки.

9. Узагальнивши в цілому зарубіжний досвід реформування, можна виділити такі шляхи здійснення функціональних перетворень на залізницях України: по-перше, залишити залізниці в державній власності та закріпити за державою регулювання в інфраструктурі (як це є у Швеції, Швейцарії); по-друге, здійснити розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури (як це є у Швеції, Німеччині); по-третє, створити акціонерні компанії, а пізніше державну холдингову компанію, яка буде здійснювати перевезення на конкурентних засадах (як це є у Німеччині, Швеції, Польщі, Бельгії); по-четверте, провести відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній (як це є у Німеччині); по-п'яте, створення державної холдингової компанії (як це є в Італії, Німеччині, Польщі, Словенії).

10. Реформування залізничної галузі тісно пов'язано зі зміною організаційно-правової форми залізниць. На практиці відсутня готова модель, яка підходила би будь-якій країні, але з огляду на світовий досвід проведення відповідних структурних змін, нам потрібно лише систематизувати його та обґрунтувати ефективність кожної з моделей. Отже, під час проведення реформування в залізничній сфері першочерговому вирішенню підлягають такі питання: структура власності на майно технічної інфраструктури; система організаційно-господарського впливу на відносини на залізничному транспорті; механізм регулювання відносин за участю суб'єкта природної монополії; взаємодія суб'єктів природної монополії та інших суб'єктів господарювання; нормування допустимих обсягів економічної конкуренції; поділ господарювання на сфери обслуговування та її господарського використання.

11. Організаційно-правова форма холдингу має право на існування у залізничній галузі. Оскільки холдинг проводить єдину економічну політику, що забезпечується єдиним центром управління, таким чином існує єдина мета, яка об'єднує учасників такої організаційно-правової форми, у нашому випадку – забезпечення потреб держави, юридичних та фізичних осіб у залізничних перевезеннях, що здійснюються залізничним транспортом загального користування. Діяльність кожного учасника холдингу, який займає в ньому чітке місце і здійснює встановлені холдинговою компанією функції, призводить до досягнення тієї мети діяльності, які визначаються головною компанією.

12. Основою холдингу має бути головна компанія ПАТ «Укрзалізниця»,

що забезпечувала б здійснення таких основних видів діяльності, як надання послуг з утримання та ремонту інфраструктури, в тому числі локомотивної тяги, утримання й експлуатація локомотивів; технічне обслуговування локомотивів, вантажних і пасажирських вагонів та їх деповський ремонт. Усі інші види діяльності були б повністю або частково виділені з головної холдингової компанії і здійснювалися субхолдингами та корпоративними (дочірніми) підприємствами ДХК «Укрзалізниця». Управління субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами забезпечувалося б корпоративними методами, включаючи управління пакетами акцій.

13. Основоположними змінами в системі управління залізничною галуззю, в процесі створення холдингу, мають стати такі кроки: створення корпоративного центру, який би здійснював єдину політику в рамках холдингу; створення регіональних центрів корпоративного управління на базі управлінь залізниць; забезпечення централізації функцій технічного та технологічного розвитку інфраструктури; забезпечення належної якості перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом шляхом подальших змін в корпоративному управлінні зазначеними процесами.

14. Створення холдингової моделі управління активами підприємств залізничного транспорту як однієї з дієвих моделей управління дозволить зберегти цілісність майнового комплексу компанії, єдність системи управління, а також провести виокремлення тієї частини активів, у яких можливо утворити конкурентне середовище шляхом проведення приватизації (корпоратизації) частини активів, що буде одним з шляхів забезпечення належного рівня утримання і розвитку залізничної інфраструктури для здійснення діяльності у сфері перевезень та дозволить конкурувати на європейському та світовому ринках у цій галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алексеев С.С. Право: азбука – теория – философия: опыт комплексного исследования. М.: Статут, 1999. 712 с.
2. Андрушко І.П. Категорія «інтерес» у конституційному праці: поняття та зміст. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2011. № 10. С. 122-130.
3. Анохіна І.О. Правове регулювання діяльності суб'єктів природних монополій: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2005. 21 с.
4. Атаманова Ю.Є. Господарсько-правове забезпечення інноваційної політики держави: монографія. Х.: ФІНН, 2008. 424 с.
5. Баліна С.Н. Правові основи приватизації в Україні та її захист від злочинних посягань: навч. посіб. К.: Атіка, 1999. 158 с.
6. Бараш Ю.С. Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи. *Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. Д.: 2003. Вип. 1. С. 158-162.
7. Башкатова В. Публічний інтерес в адміністративному праві. *Підприємництво, господарство і право*. 2013. № 9. С. 38-41.
8. Беляневич О.А. Господарський договір та способи його укладання: навч. посіб. К.: Наук. думка, 2002. 279 с.
9. Бех П.В., Машков О.В., Руденко Н.В. Досвід ФРН в області реструктуризації залізничного транспорту. *Транспортні системи і технології перевезень*. Д. 2011. Вип. 1. С. 25-30.
10. Битяк О.Ю. Господарсько-правове забезпечення функціонування електроенергетичного ринку України: дис. канд. юрид. наук. Харків, 2010. 214с.
11. Бринцев О.В. До питання про визначення поняття господарської діяльності *Вісник господарського судочинства*. 2013. № 6. С. 63-67.
12. Васильєв А. Правове управління транспортною системою України: окремі проблеми. *Право України*. 2000. № 1. С. 114-116.
13. Винар Л.В. Юридичні особи, засновані державою: монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2007. 172 с.
14. Вінник О.М. Господарське право: навч. посіб. К.: Правова єдність, 2008. 996 с.
15. Гайворонська Т.М. Про правовий режим земель залізничного транспорту *Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: материалы Второй Международной науч.-практ. конф.* К.: КУЭТТ, 2007. Т. 1. С. 169-170.
16. Галица И.А. Развитие нетрадиционной (искусственной)

конкуренции как одна из мер детенизации экономики. *Хозяйственно-правовые средства детенизации и декриминализации экономики*. Донецк. 1998. С. 103-107.

17. Гембара О.Ю. Правове регулювання ціноутворення в господарській діяльності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2017. 20 с.

18. Глущенко Є. Співвідношення понять «цілісний майновий комплекс» та «майновий комплекс» у доктрині цивільного права. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. №2. С. 13-17.

19. Гненний О.М., Задоя В.О., Марценюк Л.В. Шляхом Європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу. *Економіка і управління*. Д. 2014. Вип. 30. С. 32-43.

20. Гнилякевич І.З. Особливості регулювання діяльності державних підприємств сфери послуг. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. Сер.: Економіка. 2013. Вип. 21. С. 212-215.

21. Голіна О.В. Господарсько-правова інституціоналізація договорів про надання послуг: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2016. 209 с.

22. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. Дата оновлення: 06.11.2017. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

23. Господарське право України: навч. посіб. Х.: «Одіссей», 2005. 608с.

24. Гречко А.В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2009. № 6. С. 137-142.

25. Даньков А. Баланс частного и публичного интересов и его значение в правоприменительной деятельности. URL: <http://www.samoupravlenie.ru>

26. Деняк В.І. Господарська діяльність як основоположна категорія права. *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. К.: Ін-т держави і права НАН України. 2002. Вип. 15. С. 340-346.

27. Дроботова Т. Землі залізниці. *Вісник господарського судочинства*. 2015. № 3. С. 107-110.

28. Ємельянчик С. Послуга в цивільному праві. *Підприємство, господарство і право*. 2005. № 3. С. 105-108.

29. Железные дороги Бельгии после реорганизации. *Железные дороги мира*. 2005. № 11. С. 21-24.

30. Жук Е. Опыт реформирования железнодорожного транспорта в Польше. *Вестник ВНИИЖТ*. 2006. № 2. С. 9-11.

31. Загальна теорія держави і права: підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / за ред.: М.В. Цвік, О.В. Петришин. Х.: Право, 2011. 584 с.

32. Задихайло Д.В. Державна економічна політика та завдання правового регулювання. *Економічна теорія та право*. 2014. № 1. С. 138-147.

33. Заморська Л.І. Правовий інтерес у змісті норм права: інтеграційний

підхід. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2015. № 5. С. 8-14.

34. Заруба П. Правове регулювання приватизаційних процесів: зарубіжний досвід та українські реалії. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. №6. С. 89-92.

35. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317. Дата оновлення: 22.12.2017. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

36. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 15.05.2017. Дата оновлення 15.05.2017. URL: <http://www.amc.gov.ua>

37. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III. Дата оновлення: 31.12.2017. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

38. Знаменский Г.Л. Общественный хозяйственный порядок и законодательство. *Государство и право*. 1994. № 4. С. 61-69.

39. Знаменский Г.Л. Хозяйственное законодательство Украины: формирование и перспективы развития. К.: Наукова думка, 1996. 56 с.

40. Ігнат'єва І.А. Корпоративне управління: підручник. К.: «Центр учбової літератури», 2013. 600 с.

41. Иеринг Р. Цель въ правъ. СПб. 1881. Т. 1. 412 с.

42. Кадала В.В. До визначення поняття господарської діяльності на залізничному транспорті. *Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право»*. 2015. № 4. С. 160-163. URL: <http://pap.in.ua>

43. Карташов В.Н. Введение в общую теорию правовой системы общества. Ярославль. 1995. Ч. 1. 121 с.

44. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Историографический. СПб. 1902. Т. 1-3. 324 с.

45. Кельзен Г. Правопорядок. *Практична філософія та правовий порядок*. 2000. С. 324-331.

46. Колмыков Ю.Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве. *Советское государство и право*. 1966. № 5. С. 116-119.

47. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 №651-р. Дата оновлення 27.12.2006. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

48. Кочин В.В. Правова сутність юридичної особи. *Юридична Україна*. 2013. № 5. С. 43-48.

49. Кочергина Е.А. Содержание организационно-правовых форм предпринимательских обществ: интересы, функции, правовые средства. монография. Харьков: Основа, 2005. 141 с.
50. Кравець І.М. Правове становище суб'єктів організаційно-господарських повноважень: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2010. 240 с.
51. Кравченко О.Ю. Публичные и частные интересы в праве:
52. Крикун В.Б. Фонд державного майна України як суб'єкт антикризового адміністративно-правового регулювання у сфері економіки. *Публічне право*. 2012. № 1. С. 76-83.
53. Кряжков А.В. Публичный интерес: понятие, виды и защита. *Государство и право*. 1999. № 10. С. 91-99.
54. Кудрявцева В.В. Методологічні питання кодифікації інвестиційного законодавства. Інноваційне інвестування в Україні: проблеми правового забезпечення: колект. моногр. / за наук. ред. Д.В. Задихайло. Х., 2013. Т.2. С. 223-281.
55. Кузьменко Л.Г. Основні напрями вдосконалення системи регулювання тарифів суб'єктів природних монополій. *Наук. записки НаУКМА. Економічні науки*. 2006. Т. 56. С. 67-70.
56. Курбатов А.Я. Сочетание частных и публичных интересов при правовом регулировании предпринимательской деятельности. М.: Сканрус, 2001. 212 с.
57. Лаптев В.В. Проблемы совершенствования предпринимательского законодательства. *Правовое регулирование предпринимательской деятельности*. 1995. С. 4-27.
58. Лимар Н.М. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 37. С. 148-152.
59. Лісун Я.В. Стандартизація та сертифікація сфери послуг: проблеми та можливості реалізації в Україні та світі. *Економіка, фінанси, право*. 2011. № 11/12. С. 7-13.
60. Локк Дж. Избранные философские произведения: В 2 т. М., 1960. Т. 2. 532 с.
61. Лукач І.В. Правове становище холдингових компаній: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2008. 240 с.
62. Макаренко М.В. Основи правового регулювання діяльності залізниць України / за заг. ред. М.В. Макаренка. – К.: Київський університет економіки і технологій транспорту, 2005. 261 с.
63. Малига В. Конституційні принципи здійснення господарської

діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2009. № 1(21). С. 26-29.

64. Мельник С. Державне регулювання діяльності монополій в Україні. *Українське комерційне право*. 2005. № 6. С. 29-36.

65. Мироненко В.К., Габа В.В., Мацюк В.І., Петренко Л.М. Залізничні вантажні перевезення: навч. посіб. Київ: ДЕТУТ, 2015. 248 с.

66. Музика Л. Приватизація комунального майна: проблема законодавства, теорії та практики. *Право України*. 2004. № 5. С. 55-59.

67. Нефьодов Д.В. Актуальные проблемы науки и практики коммерческого права / под общей ред. В.Ф. Попондопуло и О.Ю. Скворцова. – Волтерс Кливвер, 2005. 432 с.

68. Общий устав российских железных дорог от 12 июня 1885 г. *Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3-е*. СПб., Т. 5. 1887.

69. Общий устав российских железных дорог (по официальному и зданию 1906 года), измененный и дополненный по 1-е февраля 1908 года постановлениями и распоряжениями (с 9-ю приложениями) / составил Н.Л. Брюль. Издание 4-е. СПб., 1908.

70. О внесении изменений, признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации в связи с упразднением Федеральной службы по тарифам и об утверждении Правил принятия Федеральной антимонопольной службой решений об определении (установлении) цен (тарифов) и (или) их предельных уровней в сфере деятельности субъектов естественных монополий и иных регулируемых организаций»: Постановление Правительства Российской Федерации от 04.09.2015 № 941. Дата оновлення 17.02.2017. URL: <https://www.lawmix.ru>

71. О естественных монополиях: Закон Республики Узбекистан от 19.08.1999 № 815-I (в новой редакции). Дата оновлення 25.04.2016. URL: <http://www.lex.uz>

72. Олефір А.О. Правовий механізм державних закупівель: стимулювання інноваційності виробництва медичної продукції: монографія. К.: Юстініан, 2014. 447 с.

73. Олійник Г.Ю. Організаційно-економічний механізм корпоративного управління підприємствами транспорту та зв'язку: монографія. К.: Логос, 2012. 423 с.

74. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

75. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://www.mtu.gov.ua>

76. Офіційний веб-сайт НАК «Нафтогаз України». URL:

<http://www.naftogaz.com>

77. Панченко П. Холдинги и финансово-промышленные группы: точка зрения Антимонопольного комитета Украины. *Юридическая практика*. 1995. №9-10. Наводиться за: «Юридическая практика», Электронная подшивка за 1995-2004 г., изд. ЗАО «Юридическая практика».

78. Пашков В.М. Проблеми господарсько-правового забезпечення відносин у сфері охорони здоров'я: автореф. дис. д-ра юрид. наук. Харків, 2010. 37 с.

79. Пересунько С.І. Право державної власності та його здійснення в період ринкових реформ в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1998. 175 с.

80. Петренко О.О. Реформування залізничного транспорту – реалії та перспективи. *Економіка і управління*. 2014. Вип. 27. С. 119-124.

81. Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735. Дата оновлення 13.09.2017. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

82. Підпригора О.А. Римське право: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2006. 512 с.

83. Плавшуда К.В. Господарсько-правове регулювання металургійного виробництва в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2016. 20 с.

84. Погрібний Д.І. Корпоративні права держави: поняття, підстави виникнення, механізм реалізації. Харків: Видавництво «ФІНН», 2009. 168 с.

85. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. Дата оновлення 01.01.2018. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

86. Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011 № 27.. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

87. Потетюєва М. Досвід іноземних залізниць у формуванні майнових моделей. *Економіка і управління*. 2013. Вип. 23-24. С. 123-131.

88. Правове забезпечення здійснення державної політики з реконструкції економіки: монографія / під заг. ред. В.А. Устименка. Київ, 2016. 160 с.

89. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні (порівняльно-правове дослідження) / за заг. ред. В.Г. Дідика. Київ: Центр учбової літератури, 2007. 246 с.

90. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні / за ред. В. Г. Дідика. К.: ТОВ «Ніка-Прінт», 2006. Т. 1. 392 с.

91. Право собственности в Украине / за ред. Я.Н. Шевченко. К.: Блиц-Информ, 1996. 320 с.

92. Правила пожежної безпеки на залізничному транспорті: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.12.2009 № 1322. Дата оновлення 21.12.2009. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

93. Про введення в дію Положення про регіональну філію «Південна залізниця» публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Наказ публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 04.05.2017 № 293. Київ, 2017. 29 с.

94. Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2017 № 52. URL: <http://www.kmu.gov.ua>

95. Про внесення зміни до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації»: Закон України від 02.06.2016 № 1576-ХІІ. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

96. Про господарські товариства: Закон України від 19.09.1991 № 1409-VIII. Дата оновлення 02.11.2016. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

97. Про Державну програму приватизації: Закон України від 13.01.2012 № 4335-VI. Дата оновлення 13.01.2012. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua>

98. Про державну соціальну допомогу інвалідам з дитинства та дітям-інвалідам: Закон України від 16.11.2000 № 2109-III. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

99. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. Дата оновлення 21.10.2015. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

100. Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83. Дата оновлення 13.07.2016. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>

101. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 262. Дата оновлення 28.03.2013. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

102. Про затвердження Порядку визначення майна залізничного транспорту, що передається публічному акціонерному товариству «Українська залізниця» на праві господарського відання: Наказ Міністерства інфраструктури України від 12.11.2012 № 667. Дата оновлення 12.11.2012. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>

103. Про затвердження Порядку надання пільгового проїзду студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів у міському й приміському пасажирському транспорті та міжміському автомобільному і залізничному транспорті

територією України: Постанова Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541. Дата оновлення 28.10.2017. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

104. Про затвердження Порядку утворення державної холдингової компанії: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.08.2012 № 773. Дата оновлення 22.08.2012. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

105. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. Дата оновлення 03.01.2017. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

106. Про корпоратизацію підприємств: Указ Президента України від 15.06.1993 № 210/93. Дата оновлення 28.08.2001. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

107. 152. Пронська Г. Про професіоналізм і моральність у науковій дискусії. *Закон і бізнес*. 1997. № 37. С. 6.

108. Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні: Закон України від 21.03.1991 № 875-XII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

109. Про особливості приватизації вугледобувних підприємств: Закон України від 12.04.2012 № 4650-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

110. Про особливості приватизація майна в агропромисловому комплексі: Закон України від 10.07.1996 № 290/96-ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

111. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

112. Про оформлення перевізних документів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 08.06.2011 № 138. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

113. Про приватизаційні папери: Закон України від 06.03.1992 № 2173-XII. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua>

114. Про приватизацію державного майна: Закон України від 04.03.1992 № 2163-XII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

115. Про приватизацію невеликих державних підприємств (малу приватизацію): Закон України від 06.03.1992 №2171-XII. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua>

116. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 № 1682-III. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua>

117. Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей: Закон України від 20.12.1991 № 2011-XII. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua>

118. Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту: Закон України від 22.10.1993 № 3551-XII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

119. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

120. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

121. Про холдингові компанії в Україні: Закон України від 15.03.2006 № 3528-IV. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>

122. Рубан В.Г. Особливості правового регулювання приватизації стратегічних підприємств України. *Часопис Академії адвокатури України*. 2009. № 5. С. 1-6.

123. Рудяга И. Холдинговые отношения и корпоратизация активов Укрзалізнични: постановка вопроса. *Международный научно-практический правовой журнал «Закон и жизнь» («Leges si Viata»)*. 2017. № 3/2 (303). С. 109-112.

124. Рудяга І. М. Господарювання на залізничному транспорті як об'єкт реформування: порівняльно-правовий аспект. *Економічна теорія та право*. 2016. № 1(24). С. 171-184.

125. Саниахметова Н.А. Правовая защита конкуренции в предпринимательстве Украины. Одесса: Бахва, 1998. 184 с.

126. Симоненко В. Про що свідчить українська модель корпоративного підприємництва. *Банківська справа*. 2002. № 3. С. 29-37.

127. Селіванова І. Використання державного майна в господарській діяльності. *Мала енциклопедія нотаріуса*. 2012. № 1. С. 227-233.

128. Собчак А.А. Содержание права оперативного управления имуществом. *Советское государство и право*. 1978. № 5. С. 59-64.

129. Стадник К.О. Господарсько-правова політика в сфері законодавства про економічну концентрацію: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2015. 218 с.

130. Статут залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 №457. Дата оновлення 03.12.2015. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

131. Стратегія відновлення життєдіяльності залізниць у країнах Європейського співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» / Комісія Європейського співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 COM (96) 421

132. Талапина Э.В. Управление государственной собственностью. Спб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 455 с.

133. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. М.: Издательство министерства речного флота СССР, 1951. 164 с.

134. Телестакова А.А. Система договорів про надання послуг в цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. 204 с.

135. Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

136. Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>

137. Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2010 № 193. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

138. Тихомиров Ю.А. Публичное право. М.: БЕК, 1995. 496 с.

139. Томчишен С.В. Особливості набуття акціонерним товариством права власності на державне майно, передане до його статутного капіталу в процесі корпоратизації та приватизації державних підприємств. *Від громадянського суспільства до правової держави: тези III міжнар. наук. - практ. конф. (24 квітня 2008 р.).* Х.: ХНУ ім. В.Н.Каразіна, 2008. С. 214-216.

140. Тотьев К.Ю. Конкурентное право (правовое регулирование конкуренции): учебник. М.: Изд-во РДЛ, 2000. 352 с.

141. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. 896 с.

142. Устименко В. Конституційне забезпечення державного регулювання економіки в Китайській Народній Республіці. *Право України.* 2011. № 2. С. 262-269.

143. Федоренко В.Л. Національні комісії з регулювання природних монополій у системі центральних органів виконавчої влади: проблеми нормопроектного та управлінського забезпечення. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України.* 2010. № 3. С. 85-94.

144. Харківська К.В. Систематизація правових засобів забезпечення свободи комерційного господарювання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2007. 22 с.

145. Хахулин В.В. Необходимость усиления публично-правовых начал законодательного регулирования экономики. *Нові Цивільний та Господарський кодекси України та проблеми їх застосування: матеріали наук. - практ. семінару.* (м. Харків, 23 квіт. 2003 р.). Х.: Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого, 2004. Ч. 1. С. 32-35.

146. Хозяйственное право: учебник / под ред. Мамутова В.К. К.: Юринком Интер, 2002. 889 с.

147. Хохуляк В.В. Публічний інтерес як категорія науки фінансового. *Науковий вісник Чернівецького університету: Правознавство.* 2004. № 3. С. 5-10.

148. Цветков Ю.М. Залізничний транспорт України на порозі реформування: підручник / під ред. Ю.М. Цветков, М.В. Макаренко, А.Д. Лашко та ін. К.: ДЕДУТ, 2008. 189 с.

149. Цивільний кодекс України від 16.01.2013 № 435-IV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

150. Цивільний кодекс України: наук. практ. комент. (поясн., тлумачення, рек. з використ. позицій вищ. суд. інстанцій, М-ва юстиції, науковців, фахівців) / за ред. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Х.: Страйд, 2012. Т. 7: Загальні положення про зобов'язання та договір. 736 с.

151. Череповський Є.В. Галузеві механізми організаційно-господарського впливу на відносини в сфері промислового виробництва: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2017. 21 с.

152. Черненко О.А. Організаційно-правові форми державного підприємства: автореф. дис ... канд. юрид. наук. Київ, 2011. 20 с.

153. Шапочка М.К., Рибіна О.І. Впровадження Європейського досвіду в оптимізацію інфраструктури залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України*. 2011. № 1. С. 615-623.

154. Шерстобитов А.Е. Гражданско-правовая охрана прав потребителей: дис. ... д-ра юрид. наук. Москва, 1992. 330 с.

155. Шиткина И.С. Холдинги: Правовое регулирование экономической зависимости. Управление в группах компаний. М.: Волтерс Клувер, 2008. 552 с.

156. Щербина В.С. Господарські об'єднання в Україні: проблеми вдосконалення правового становища. *Вісник академії правових наук України*. 2008. № 2 (53). С. 106-119.

157. Яськів Б.А. Правовий режим майна акціонерного товариства. *Юридична наука*. 2011. № 6. С. 68-76.

158. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. *Official Journal of the European Communities*. 1991. L 237. P. 25.

159. Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings. *Official Journal of the European Communities*. 1995. L 143. P. 70-74.

160. Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees. *Official Journal of the European Communities*. 1995. L 143. P. 0075-0078.

161. Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways. *Official Journal of the European Communities*. 2001. L 75. P. 1-25.

162. Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council

Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety

163. International Railway Journal. 2000. №6. P. 12-13.

164. International Railway Journal. 2005. №7. P. 11-21.

ПРОЕКТ КОДЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Загальна частина. I. Загальні положення, що включатимуть в себе визначення термінів, основні засади транспортно-залізничної політики держави, принципи державного регулювання залізничних перевезень, визначення учасників залізничних перевезень.

II. Організація діяльності та управління підприємствами залізничного транспорту. Майно та землі залізничного транспорту. Цей розділ розкриватиме організацію керівництва та управління підприємствами залізничного транспорту; визначатиме їх організаційно-правову форму; мету, принципи та предмет діяльності; організаційну структуру; правовий статус майна та, особливо, земель залізничного транспорту, а також взаємодію підприємств між собою та з іншими учасниками господарських відносин.

III. Основні засади тарифоутворення на залізничному транспорті, що об'єднуюватимуть загальні принципи тарифоутворення при перевезенні вантажів та пасажирів, в тому числі приміські тарифи. Також розділ конкретизуватиме застосування вантажних, пасажирських, приміських та багажних тарифів, страхового збору та визначатиме перелік платних послуг, які надаються вокзалами під час оформлення проїзних документів.

IV. Трудові відносини та дисципліна працівників залізничного транспорту – цей розділ встановлюватиме основи організації трудових відносин, соціального захисту та дисципліни працівників залізничного транспорту.

Особлива частина. I. Організація перевезень на залізничному транспорті:

1. Перевезення вантажів залізничним транспортом – включатиме визначення порядку приймання до перевезення вантажів; видачі вантажів; обчислення термінів доставки та зберігання вантажів; оформлення перевізних документів та розрахунку за перевезення вантажів; пломбування вагонів та контейнерів; організацію перевезення вантажів залежно від виду перевезення – навалом, насипом, у вагонах відкритого типу, в універсальних контейнерах, цистернах, а також залежно від виду вантажів – наливних, небезпечних вантажів, тварин, птиць та вантажів, що потребують державного ветеринарно-санітарного контролю і вантажів, що швидко псуються.

2. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту – визначатиме порядок організації перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному, залізнично-повітряному сполученні; перевезення вантажів залізничними лініями вузької

колії, а також перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

3. Організація перевезення пасажирів, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом – включатиме організацію перевезення пасажирів, вантажобагажу, пошти, автомобілів; порядок обслуговування пасажирів на вокзалах; порядок резервування, оформлення, продажу та повернення проїзних документів, в тому числі пільгових та безоплатних; організацію перевезення деяких категорій пасажирів – осіб, що утримуються під вартою, інвалідів та пільгових категорій; особливості перевезення та зберігання ручної поклажі, багажу, живих тварин та птиць; порядок повернення платежів за невикористані проїзні документи; організацію роботи при недостачі, втраті та пошкодженні багажу; обов'язки та права пасажирів; особливості здійснення класифікації пасажирських поїздів; організацію перевезення пасажирів у приміському сполученні – оформлення квитків та інформування пасажирів про рух приміських поїздів.

II. Безпека руху, охорона вантажів та об'єктів на залізничному транспорті. У цьому розділі будуть сконцентровані основні поняття щодо організації безпеки руху на залізничному транспорті, класифікації та розслідування транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті; охорони вантажів та об'єктів; роботи в умовах надзвичайних обставин, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища згідно з вимогами чинного законодавства України.

III. Договірні відносини на залізничному транспорті. Цей розділ встановлюватиме загальні засади, умови, порядок та специфіку укладання договорів, що застосовуються для організації перевезення вантажів, пасажирів.

IV. Права, обов'язки та відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Актово-претензійна та позовна робота. Цей розділ визначатиме права та обов'язки підприємств залізничного транспорту під час здійснення перевезень, у тому числі й у міжнародному сполученні; права і обов'язки вантажовідправників, вантажоодержувачів та пасажирів, що користуються послугами підприємств залізничного транспорту; відповідальність за порушення договірних зобов'язань, пошкодження транспортних засобів та відшкодування збитків, завданих залізничним транспортом як об'єктом підвищеної небезпеки, а також заподіяних залізничному транспорту; передбачатиме організацію актово-претензійної та позовної роботи, що впливає з організації та надання послуг з перевезення вантажів, багажу, вантажобагажу та пасажирів.

V. Прикінцеві та перехідні положення.

АНОТАЦІЯ

Крвальова В.В. «Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування». – Кваліфікаційна робота подана для присвоєння другого (магістерського) рівня вищої освіти за спеціальністю «Право». – К.: Національна академія управління, 2021.

У кваліфікаційній роботі проведено аналіз сутності цілісного майнового комплексу залізниць України, визначено склад, умови та особливості функціонування. Окремо зазначено, що склад майна цілісного майнового комплексу залізниць України може формуватися на різних формах власності на окремі об'єкти з огляду на інтереси їх найбільш ефективного використання, але при цьому цілісний майновий комплекс не має втратити системний характер свого функціонування.

Крім того, прослідковується системний підхід до опрацювання питання законодавчого регулювання діяльності у сфері залізничного транспорту. Встановлено, що у вказаній сфері склалася струнка система транспортного законодавства, яка тяжіє до проведення систематизації законодавства у сфері залізничних перевезень шляхом кодифікації для перероблення та зведення правових норм, що містяться в різних актах, у логічного узгоджений нормативно-правовий акт, який системно і вичерпно регулює певну сферу суспільних відносин, як правило, на галузевому рівні. Запропоновано при йняття Кодексу залізничного транспорту України, наведено його структуру та визначено предмет такого кодексу.

Встановлено, що основною Кодексу залізничного транспорту України повинні бути такі аспекти: надання послуг у сфері перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом, а також напрями та засоби державного регулювання у зазначеній сфері. Також визначено комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні, який полягає у забезпеченні: безпечних залізничних перевезень пасажирів та вантажу, доступності залізничних послуг з перевезення пасажирів для всіх верств населення, функціонування залізничного транспорту на умовах застосування єдиних правил та стандартів на усій території України, забезпеченні систематичного та узгодженого функціонування цілісного майнового комплексу, диспетчерського апарату управління безпекою руху та технічної інфраструктури, яка бере участь в організації та здійсненні перевезення пасажирів та вантажу, реалізації цілей державного регулювання господарської діяльності у сфері залізничних перевезень за рахунок проведення

ефективної тарифної політики держави у вказаній сфері, забезпеченні міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, в тому числі транзиту, згідно з міжнародними зобов'язаннями України. Проведено аналіз реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах, наведено позитивні та негативні результати таких перетворень.

Окрім того, у роботі міститься аналіз існуючих організаційно-правових форм господарювання та визначено, що організаційно-правова форма холдингу має право на існування у залізничній галузі.

***Ключові слова:** законодавство про залізничний транспорт, майновий комплекс залізниць України, господарювання на залізничному транспорті, природна монополія, комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні, реформування відносин на залізничному транспорті, холдингізація.*

ABSTRACT

Kovalova Viktoriia. «The economic legal support of railroad transport of Ukraine in the condition of reformation» – Qualifications submitted for the second (master's) degree in higher education, specialty Law. – K.: National Academy of Management, 2021.

In the qualification work the analysis of the essence of the integral property complex of the railways of Ukraine is carried out, the composition, conditions and features of functioning are determined. It is separately noted that the composition of the property of the integral property complex of the railways of Ukraine can be formed on different forms of ownership of individual objects taking into account the interests of their most efficient use, but the integral property complex should not lose its systemic nature.

In addition, a systematic approach to the development of the issue of legislative regulation of activities in the field of railway transport is followed. It is established that in this area there is a coherent system of transport legislation, which tends to systematize the legislation in the field of rail transport by codification for revision and consolidation of legal norms contained in various acts, a logically agreed regulation that systematically and comprehensively regulates a certain area of public relations, usually at the sectoral level. The adoption of the Code of Railway Transport of Ukraine is proposed, its structure is given and the subject of such a code is determined.

It is established that the main Code of Railway Transport of Ukraine should be the following aspects: the provision of services in the field of passenger transport, cargo, luggage and mail by rail, as well as directions and means of state regulation in this area. There is also a set of public interests in the functioning of railway transport in Ukraine, which is to ensure: safe rail transport of passengers and cargo, accessibility of railway passenger services for all segments of the population, the operation of railway transport under uniform rules and standards throughout Ukraine, ensuring systematic and coordinated functioning of the integral property complex, traffic control dispatching apparatus and technical infrastructure involved in the organization and implementation of passenger and freight transportation, implementation of the goals of state regulation of economic activity in the field of railway transportation through effective state tariff policy in this area, ensuring international transportation of passengers and goods, including transit, in accordance with Ukraine's international obligations. The analysis of railway transport reform in foreign countries is carried out, the positive and negative results of such transformations are given.

In addition, the paper contains an analysis of existing organizational and legal

forms of management and determines that the organizational and legal form of the holding has the right to exist in the railway industry.

Key words: *legislation about the railway transport, property complex of the Ukrainian railway stations, managing on the railway transport, natural monopoly, complex of the public interests as to the functioning of the railroad transport in Ukraine, reformation of the relations on the railroad transport, holdingization.*