

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО**

РУДЯГА ІРИНА МИКОЛАЇВНА

УДК 346.5:656.2 (477)

**ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ**

12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право»

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник – кандидат юридичних наук, доцент **Барахтян Наталія Веніамінівна**, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, доцент кафедри господарського права.

Офіційні опоненти:

- доктор юридичних наук, професор **Шаповалова Ольга Вікторівна**, Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, завідувач кафедри господарського права;
- кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник **Матвєєва Анастасія Володимирівна**, Науково-дослідний інститут правового забезпечення інноваційного розвитку НАПрН України, провідний науковий співробітник.

Захист відбудеться 24 квітня 2018 року о 13.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.086.04 у Національному юридичному університеті імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 84-а.

Автореферат розіслано 22 березня 2018 р.

В.о. вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради

Д. В. Задихайло

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору 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.

Теоретичну основу дослідження склали роботи вітчизняних вчених-господарників, таких як: О. А. Беяневич, О. Ю. Битяк, О. М. Вінник, Д. В. Задихайло, Г. Л. Знаменський, 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 ін.

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

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Напрямок дисертаційного дослідження обрано згідно з науково-дослідними роботами кафедри господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого в межах комплексної цільової програми «Правове забезпечення реалізації політики держави на пріоритетних напрямках економічного розвитку та у сфері екологічної безпеки» (номер державної реєстрації 0111U000962). Тема дисертації затверджена вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 5 від 25 грудня 2015 р.).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації 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'єкту 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 сформулювати 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 використовувався для вивчення тенденцій розвитку процесу реформування залізничної галузі України та аналізу причин недосконалого регулювання діяльності суб'єктів господарювання у вказаній сфері; історико-правовий – при дослідженні становлення і розвитку залізничної галузі з початку її існування; порівняльно-правовий – для аналізу світового досвіду реформування відносин у сфері залізничних перевезень; формально-логічний – при визначенні понять «законодавство про залізничний транспорт», «субхолдинг», «публічні інтереси у сфері

залізничного транспорту»; формально-юридичний – для аналізу чинного законодавства, пов'язаного з регулюванням відносин у залізничній сфері; логічний – при розробці рекомендацій щодо вдосконалення механізмів регулювання діяльності залізничного транспорту та проведення процесу реформування залізничної галузі України.

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

За результатами проведеного дослідження дисертантом отримані та виносяться на захист положення та висновки, що мають наукову новизну.

Уперше:

1. Визначено, що 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. Встановлено комплекс 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 у процесі реформування та включає в себе:

- забезпечення безпечних залізничних перевезень пасажирів та вантажу і відповідно потребує такого засобу організаційно-господарського впливу, як ліцензування господарської діяльності;
- забезпечення доступності залізничних послуг із перевезення пасажирів для всіх верств населення, зокрема, осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян, тобто соціальну 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 транзит, згідно із міжнародними зобов'язаннями України, що, відповідно, потребує чіткого дотримання вимог міжнародних угод та забезпечення найбільш ефективної організації транзитних перевезень на території України.

3. Визначено, що цілісність майнового комплексу залізниць 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 злагодженість дій, у нашому випадку, диспетчерського апарату управління безпекою руху. Цілісність майнового комплексу підприємств залізничного транспорту України також підтримується існуванням єдиної системи забезпечення безпеки інфраструктури залізничного транспорту, яка при цьому гарантує безпеку життя і здоров'я пасажирів, громадян та працівників залізниць як учасників процесу перевезень, цілісність доставки вантажу під час здійснення перевезення залізничним транспортом і захист навколишнього природного середовища.

Встановлено можливість проведення розмежування майна, яке використовується в господарській діяльності залізниць на дві категорії: а) майно, яке повинно обов'язково перебувати в державній власності, отже, критичне, без якого здійснення господарської діяльності у сфері залізничних перевезень неможливе, тобто те, що визначає галузь як монопольну та б) майно, використання якого можливе на залученні приватних інвестицій, тобто на конкурентних засадах, що дозволить створити 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).

4. Визначено, що цілісність майнового комплексу повинна враховуватися як ключовий методологічний підхід у реформуванні залізничної галузі. Встановлено, що правова політика реформування може ґрунтуватися на трьох моделях функціонування залізничної галузі 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) роздільнення 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.

5. Запропоновано найбільш ефективний варіант проведення реформування в залізничній сфері, який би не порушував єдиного майнового та управлінського комплексу, що складається з двох етапів:

- 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;

- на другому етапі провести реформування державної холдингової компанії в холдингову компанію з розмежуванням функцій перевезень, інфраструктури та ремонту. Для створення конкуренції на ринку вантажних та пасажирських перевезень у зазначеній організаційно-правовій формі можливо провести 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 відбулася б приватизація за двома типами: спочатку активів підприємств, що виділилися та здійснюють діяльність на конкурентних засадах, а потім – корпоративних цінних паперів холдингової компанії. Статутний капітал новоствореної холдингової компанії складався б з пакетів акцій корпоративних підприємств, які були б створені на базі регіональних управлінь залізниць. 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. Перехід до другого етапу реформування можливий лише при отриманні позитивного досвіду першого етапу, щоб забезпечити економіку країни від створення нових монопольних утворень.

6. Визначено, що законодавство України про залізничний транспорт потребує систематизації у формі кодифікації. Розроблено та запропоновано структуру Кодексу залізничного транспорту України, який має бути структурований двома частинами: Загальною та Особливою. До змісту Загальної частини слід включити понятійний апарат, основні засади транспортно-залізничної політики держави, принципи державного регулювання залізничних перевезень, в тому числі основні засади тарифоутворення, визначення учасників залізничних перевезень тощо. Особлива частина має містити комплексне регулювання організації окремих видів перевезень пасажирів та вантажів на залізничному транспорті України.

Встановлено, що предметом зазначеного Кодексу є 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.

Удосконалено:

1. Положення про проведення корпоратизації активів підприємств залізничного транспорту

шляхом холдингізації, що полягає у визначенні позитивних сторін такої корпоратизації, 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, якісних пасажирських перевезень, схоронність вантажних перевезень тощо.

2. Визначення законодавства про залізничний транспорт як системи 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.

3. Визначення публічних інтересів у сфері залізничного транспорту як сукупності суспільних інтересів, пов'язаних з організацією та забезпеченням перевезень пасажирів та вантажів, що визначені державою та підлягають правовому захисту, а тому створення умов для їх задоволення є гарантією їхнього існування та розвитку цієї сфери господарювання.

Набули подальшого розвитку:

1. Положення про створення Національної комісії, що здійснює регулювання у сфері транспорту, яка б провадила державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту. Визначено основні завдання такої комісії та шляхи їх реалізації, функції та принципи діяльності. Встановлено, що Національна комісія, яка здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту отримала дві сфери державного регулювання: по-перше, це тарифне (цінове) регулювання, що охоплює економічні аспекти, які впливають безпосередньо на ринкові відносини, тобто встановлення тарифів, моніторинг кон'юнктури ринку послуг та реалізацією державно-транспортної політики; по-друге, це нетарифне (нецінове) регулювання, що охоплює соціальні та адміністративні аспекти, тобто проведення контрольних заходів та перевірок за якістю надання послуг і дотриманням законодавства у вказаній сфері.

2. Визначення поняття субхолдингу як юридичної особи - учасника холдингу та окремої ланки 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.

3. Визначення основних ознак послуг, що надаються у сфері залізничних перевезень, які полягають у послідовності дій, нематеріальності характеру, тісному зв'язку послуги з особою виконавця, наявністю взаємозв'язку дій, неможливості оцінки послуги за критерієм оборотоздатності. Крім того, було встановлено, що існує базова залежність надання послуг, які надаються, у сфері залізничних перевезень, оскільки вони пов'язані між собою як єдиний цикл, що забезпечується єдністю і цілісністю майнового комплексу залізниць України та диспетчерського апарату управління безпекою руху в умовах існування особливої природної монополії.

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 навчально-методичній роботі – при підготовці навчальних видань, підручників, навчальних програм курсу «Господарське право», «Організація правової роботи на підприємствах, установах, організаціях», «Транспортне право».

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи обговорювались та були схвалені на засіданнях кафедри господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого.

Наукові результати, отримані під час дослідження, були представлені авторкою на всеукраїнських наукових конференціях та засіданнях «круглих столів» як-то: четверта всеукраїнська науково-практична конференція «Теоретико - правові засади формування сучасного медичного права в Україні» (м. Полтава, 27 листопада 2015 р.), всеукраїнська науково-практична інтернет - конференція студентів і молодих учених «Зміна парадигми правового регулювання житлово-комунального сектору економіки України за часів її незалежності» (м. Харків, 1-29 лютого 2016 р.), всеукраїнська наукова конференція молодих учених «Юридична осінь 2016 року» (м. Харків, 15 листопада 2016 р.), круглий стіл на тему: «Проблеми реформування господарсько-правового механізму розвитку національної економіки» (м. Харків, січень 2017 р.).

Публікації. Основні висновки, положення й результати дисертації оприлюднені у 7-ми наукових статтях, в тому числі в одна з яких видана в іноземному виданні, а також у тезах 4-х наукових доповідей на наукових конференціях та «круглих столах».

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, 2-х розділів, які включають 7 підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації – 207 сторінок, з них основного тексту – 180 сторінок. Загальна кількість використаних джерел – 227 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано вибір теми проведеного дослідження, визначено його мету і завдання; викладена методологічна і теоретична основа дослідження; сформовано основні положення, що характеризують новизну отриманих результатів, їх практичне значення та напрями апробації.

Розділ 1. «Економіко-правова характеристика залізничного транспорту України» складається з двох підрозділів.

У підрозділі 1.1. *«Цілісний майновий комплекс залізниць України: склад та умови функціонування»* авторкою проведено аналіз сутності цілісного майнового комплексу залізниць України, визначено склад, умови та особливості функціонування.

Також зазначено, що під час здійснення в подальшому структурних змін в галузі необхідно звертати особливу увагу на майно, яке використовується в господарській діяльності підприємствами залізничного транспорту (Філіями – залізницями) та враховувати можливість проведення його розмежування на дві категорії.

Встановлено, 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.

У підрозділі 1.2. *«Законодавче регулювання діяльності в сфері залізничного транспорту»* наведено аналіз нормативно-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту України та приділено увагу історичному аспекту.

Запропоновано авторське визначення поняття «законодавство про залізничний транспорт». Проведено класифікацію нормативно-правових актів за юридичною силою. Крім того, зазначено, що 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. Вказано, що у транспортній галузі, в тому числі і у залізничній, найдоцільніше, на думку автора, здійснювати систематизацію у формі кодифікації, яка являє собою особливу

змістовну форму систематизації законодавства.

Встановлено, що законодавство у залізничній сфері потребує створення Кодексу залізничного транспорту України, а також визначено предмет та структуру такого Кодексу.

Розділ 2. «Організаційно-господарське забезпечення функціонування залізничного транспорту» складається з п'яти підрозділів.

У підрозділі 2.1. «Господарська діяльність у сфері залізничного транспорту» наведено визначення поняття «господарська діяльність в сфері залізничного транспорту» та зазначено, що така діяльність має свою специфіку в силу особливого місця залізничного транспорту у транспортній системі України і враховуючи соціально-економічну роль, яку він відіграє у житті країни та суспільства. Оскільки залізничний транспорт виступає однією з найпоширеніших галузей транспортної системи України та на його долю припадає основна маса перевезень пасажирів та вантажів, що здійснюється на договірній основі.

Наведено основні ознаки послуг, що надаються у сфері залізничних перевезень. Особливу увагу приділено існуванню базової залежності надання послуг у сфері залізничних перевезень, оскільки вони пов'язані між собою як єдиний цикл, що забезпечується єдністю та цілісністю майнового комплексу залізниць України та диспетчерського апарату управління безпекою руху в умовах існування особливої природної монополії.

У підрозділі 2.2. «Комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні» наведено визначення поняття публічні інтереси у сфері залізничного транспорту та встановлено складові комплексу публічних інтересів у сфері залізничного транспорту, а також визначено засоби, які забезпечують реалізацію публічних інтересів у сфері залізничного транспорту та мають бути враховані при розробці господарського механізму забезпечення залізничних перевезень в процесі реформування.

Проаналізовано окремі публічні інтереси, що складають весь комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні та зазначено, що така сфера господарювання як залізничний транспорт не залишилася поза увагою державного, в тому числі, і нормативно-правового регулювання.

У підрозділі 2.3. «Залізничний транспорт як суб'єкт природної монополії» проаналізовано положення Закону України «Про природні монополії» та встановлено, що одним із важелів державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій повинно бути створення національних комісій.

Також зазначено, що Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту не була створена, а тому держава виступає власником об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування та є органом управління, а тарифи на залізничні перевезення мають статус засобу державного регулювання відносин

промисловості.

Запропоновано створення Національної комісії, що здійснює регулювання у сфері транспорту та визначено основні завдання, шляхи їх реалізації, функції та принципи діяльності такої комісії.

У підрозділі 2.4. «Залізничний транспорт як об'єкт реформування: господарсько-правовий аспект та зарубіжний досвід» приділено увагу історії розвитку та правовому забезпеченню процесу реформування залізничної галузі у країнах Європи та світу.

Проведено аналіз існуючих моделей функціонування залізничного транспорту: таких як американська (з орієнтацією переважно на приватні залізниці) та європейська (допускає, як державне управління, так і приватні залізниці). Визначено позитивні та негативні результати проведення реформування залізничної галузі в різних країнах світу та запропоновано три моделі проведення реформ в Україні.

Встановлено найбільш ефективний варіант проведення реформування в залізничній сфері, який би не порушував єдиного майнового та управлінського комплексу в сфері залізничних перевезень.

У підрозділі 2.5. «Холдинг як оптимальна організаційно-правова форма функціонування залізничного транспорту України» проаналізовано організаційно-правові форми, в яких можливе здійснення діяльності підприємствами залізничної галузі України та встановлено, що організаційно-правова форма холдингу найбільш ефективна для підприємств залізничної галузі.

Зазначено, що шляхом реорганізації підприємств залізничної галузі можливо 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.

Також визначені основоположні зміни в системі управління залізничної галузі в процесі створення холдингу.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і вирішення наукового 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 та держави в 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 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).

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 ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації: 1. Рудяга І. М. Систематизація законодавства України про залізничний транспорт: постановка питання. *Економічна теорія та право*. 2015. № 3 (22). С. 218-228.

2. Рудяга І. М. Майновий комплекс залізниць України як суб'єктів природної монополії: господарсько-правовий аспект. *Економічна теорія та право*. 2015. № 4 (23). С. 165-175.

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

4. Рудяга І. М. Залізничний транспорт України як суб'єкт природної монополії: господарсько-правовий аспект. *Економічна теорія та право*. 2016. № 2 (25). С. 216-229.

5. Рудяга І. М. Питання оптимізації організаційно-правової форми господарювання на залізничному транспорті. *Економічна теорія та право*. 2016. № 3 (26). С. 219-235.

6. Рудяга І. М. Щодо корпоратизації активів Укрзалізниці: моделювання холдингових відносин. *Економічна теорія та право*. 2016. № 4 (27). С. 227-239.

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

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Рудяга І. М. Законодавство України про залізничний транспорт: систематизація та кодифікація. *Теоретико - правові засади формування сучасного медичного права в Україні*: зб. мат. четвертої Всеукр. наук. – практ. конф. (Полтава, 27 лист. 2015 р.). Полтава, 2015. Т. 1. С. 154-156.

2. Рудяга І. М. Залізничний транспорт як об'єкт реформування: зарубіжний досвід. *Зміна парадигми правового регулювання житлово-комунального сектору економіки України за часів її незалежності*: Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. студентів і молодих учених (Харків, 1-29 лют. 2016 р.). Харків, 2016. URL: <http://ojs.kname.edu.ua/index.php/area/article/view/1028>.

3. Рудяга І. М. Холдинг як організаційно – правова форма господарювання на залізничному транспорті. *Юридична осінь 2016 року*: зб. тез доп. та наук. повідом. учасників всеукр. наук. конф. молодих учених (Харків, 15 лист. 2016 р.). Х.: Нац. юрид. ун-т імені Ярослава Мудрого: Мадрид, 2016. С. 130-133.

4. Рудяга І. М. Корпоратизація та приватизація активів Укрзалізниці: можлива модель холдингових відносин. *Економічна теорія та право*. Круглий стіл: *Проблеми реформування господарсько-правового механізму розвитку національної економіки*: зб. наук. пр. Харків, 2017. № 1 (28). С. 179-181.

АНОТАЦІЯ

Рудяга І. М. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право». – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2018.

Дисертація є самостійною і завершеною науковою працею, містить нові теоретично обґрунтовані результати, які в сукупності розв’язують наукове завдання, що полягає у формуванні теоретичної моделі механізму господарсько-правового забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування.

Дисертацію присвячено подальшій розробці етапів та концепції реформування залізничної галузі України, а також дослідженню сучасного стану господарсько-правового забезпечення функціонування галузі. Положення дисертації містять аналіз існуючих організаційно-правових форм господарювання та визначено, що організаційно-правова форма холдингу є оптимальною для залізничної 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, холдингзація.

АННОТАЦИЯ

Рудяга И. Н. Хозяйственно-правовое обеспечение функционирования железнодорожного транспорта Украины в условиях реформирования. – Квалифицированная научная работа на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности

12.00.04 «Хозяйственное право; хозяйственно-процессуальное право». – Национальный юридический университет имени Ярослава Мудрого, Министерство образования и науки Украины, Харьков, 2018.

Диссертация является самостоятельной и завершенной научной работой, содержит новые теоретически обоснованные результаты, что в совокупности реализуют научное задание, которое состоит в формировании теоретической модели механизма хозяйственно-правового обеспечения функционирования железнодорожного транспорта Украины в условиях реформирования.

В своей работе соискатель представила авторское определение понятий «хозяйственная деятельность в сфере железнодорожного транспорта», «законодательство о железнодорожном транспорте», «публичные интересы в сфере железнодорожного транспорта».

Кроме того, установлен комплекс публичных интересов относительно функционирования железнодорожного транспорта в Украине и определены средства, которые обеспечивают их реализацию.

Диссертация посвящена дальнейшей разработке этапов и концепции реформирования железнодорожной отрасли Украины, а также исследованию современного состояния хозяйственно-правового обеспечения функционирования отрасли. Положения диссертации содержат анализ существующих организационно-правовых форм хозяйствования и определено, что организационно-правовая форма холдинга является оптимальной для железнодорожной отрасли.

Также в работе предложен наиболее эффективный вариант проведения реформирования железнодорожной отрасли Украины.

Ключевые слова: законодательство о железнодорожном транспорте, имущественный комплекс железных дорог Украины, хозяйствование на железнодорожном транспорте, естественная монополия, комплекс публичных интересов относительно функционирования железнодорожного транспорта в Украине, реформирование отношений на железнодорожном транспорте, холдингизация.

SUMMARY

Rudiaga I. M. The economic legal support of railroad transport of Ukraine in the condition of reformation. – Qualification scientific work on the rights of a manuscript.

The thesis for obtaining the Scientific degree of Candidate of Legal Sciences in specialty 12.00.04 «Economic law; economic procedural law». – Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2018.

The thesis is independent and complete scientific research, it contains new theoretically grounded results, which in total solve the scientific problem, which consists in the theoretical model formation of

the mechanism of the economic legal support of the functioning of the railroad transport of Ukraine in the condition of the reformation.

The thesis is devoted to the further development of the stages and the concept of the reformation of the Ukrainian railroad branch and also to the examination of the modern condition of the economic legal support of the functioning of the branch. The points of the thesis contain the analysis of the existing organizational and legal forms of managing, it is also determined that the organizational and legal form of the holding is optimal for the railroad branch.

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.

Відповідальний за випуск
кандидат юридичних наук, доцент
Р.П. Бойчук

Підписано до друку 26.02.2018 р. Формат 60x90/ 1/16
Папір офсетний. Віддруковано на різнографі.
Ум. друк. арк. 0,7. Обл.-вид. арк. 0,9.
Тираж 130 прим. Зам. № 1025.

Друкарня
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого
61024, м. Харків, вул. Пушкінська