

УДК: [346.7:656.2]:346.12

DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-78-1-71-81>



Кадала Віталій Віталійович,

кандидат юридичних наук, доцент

(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6868-9487>

ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

У статті висвітлено правові основи діяльності суб'єктів господарювання залізничної галузі, розкрито проблемні явища в розвитку підприємств залізничної сфери, окреслено провідні законодавчі регулятори, котрі є підставою діяльності підприємств залізничної галузі. З'ясовано правові аспекти законів України «Про залізничний транспорт», «Про транспорт» та «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Розглянуто їхній вплив на діяльність суб'єктів господарювання залізничної галузі. Проаналізовано головні положення проєктів нових законів України «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», які стосуються державного регулювання в галузі залізничного транспорту та вдосконалення його діяльності в майбутньому. Доведено наявність у залізничному комплексі України рис природної монополії та встановлено взаємозв'язок із правовим регулятором – Законом України «Про природні монополії». Визначено мету та напрями покращення діяльності підприємств залізничної галузі відповідно до схваленої Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Ключові слова: законодавчий акт; правове регулювання; залізнична галузь; суб'єкти господарювання; залізнична сфера; вантажообіг; пасажирообіг; залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Правове забезпечення діяльності залізничного транспорту в економіці країни відіграє доволі помітну роль. У системі суспільних перетворень, у яких перебуває українська держава, питання формування господарсько-правового механізму підприємств залізничного транспорту було й залишається ключовим. Незважаючи на всі інституційні зміни, створення окремих інструментів організаційно-господарського впливу, існує багато проблем, пов'язаних із функціонуванням в Україні сучасної правової моделі господарювання підприємствами, які надають послуги з перевезення пасажирів і багажу. Безперечним є той факт, що дієвий механізм формування та реалізації державної економічної транспортної політики в контексті залізничної сфери повинен забезпечити стабільність і конкурентоспроможність національної економіки України на світовому економічному ринку. Позитивний вплив на вирішення цієї проблеми можливий завдяки впровадженню якісної законодавчої платформи, яка здатна забезпечити належний рівень господарсько-правового регулювання інфраструктурних процесів у залізничній галузі. Загальновідомими є плани держави щодо реформування залізничної сфери. Однак на сьогодні не створено переконливої концепції функціонування залізничного транспорту в умовах структурних перетворень, кінцевою метою яких має бути залучення в галузь постійного й потужного обсягу інвестиційних ресурсів та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту.

Обрана тема дослідження є доволі актуальною, оскільки стосується не лише питань розкриття змістовності правового регулювання діяльності підприємств залізничної галузі, а передусім спрямована на розробку напрямів покращення цього процесу відповідно до сучасних реалій. Своєчасність дослідження таких напрямів обґрунтовується наявністю проблем у здійсненні перевезень вантажів, пасажирів і багажу залізничним транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема законодавчого забезпечення діяльності підприємств залізничної галузі не є новою. Вона постійно актуалізується в наукових дискусіях, є предметом дослідження у працях багатьох науковців та висвітлюється в періодичних фахових виданнях. Особливу увагу приділено цим питанням у монографічних, дисертаційних і фундаментальних навчальних дослідженнях таких учених, як Ю. С. Бараш [1], Е. М. Деркач [2; 3], В. О. Овчиннікова [4], С. М. Павлюк [5], О. С. Поважний, Н. М. Ткачова та В. Л. Пілюшенко [6], І. М. Рудяга [7], Є. М. Сич та В. П. Ільчук [8], Р. В. Сущенко [9], А. М. Хахлюк [10], Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, А. Д. Лашко [11; 12], М. Л. Шелухін [13] та інші. Однак за сучасних умов розвитку діяльність суб'єктів господарювання залізничної галузі активно еволюціонує і трансформується, зважаючи на процеси розширення наявних і появу нових сфер правового регулювання, вплив геополітичних конфліктів, наслідків світової економічної кризи через пандемію, зумовлену поширенням вірусу COVID-19, на міжнародні ланцюги поставок, зміну традиційних підходів щодо організації та здійснення транспортної діяльності. Очевидним є той факт, що діяльність суб'єктів господарювання залізничної галузі має відповідати глобальним викликам, забезпечувати збалансований підхід до оптимізації мобільності з урахуванням упровадження інноваційних перетворень. В основу зазначених перспектив має бути покладено дієву законодавчу платформу їх функціонування. Проте варто зауважити, що правовий аспект діяльності суб'єктів господарювання залізничної галузі, особливо в сучасних умовах реформування, недостатньо досліджено, що й обумовлює актуальність обраного напрямку дослідження.

Формування цілей (постановка завдання). Метою наукової статті є дослідження змістовності правової основи діяльності суб'єктів господарювання залізничної галузі, а також розробка рекомендацій щодо її покращення в контексті законодавчих змін.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні Україна потребує правової моделі, здатної підвищити рівень ефективності роботи суб'єктів господарювання залізничної сфери. На нашу думку, це пов'язано зі значною кількістю проблем в їх діяльності, які не лише уповільнюють етапи розвитку, а й не забезпечують якісного рівня послуг із перевезення вантажів, пасажирів і багажу. Уважається, що залізничний транспорт України становить величезну екосистему, від якої залежить економічний розвиток та обороноздатність держави.

Перш ніж розкрити зміст правових регуляторів діяльності підприємств залізничної сфери, доцільно з'ясувати негативний вплив наявних проблем. Як зазначає В. В. Матвієнко, основними проблемами залізничного транспорту, які потребують негайного вирішення, є:

- недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність суб'єктів господарювання залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;
- перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень пасажирів та багажу;
- недостатня прозорість фінансової діяльності підприємств залізничної галузі;

- високий рівень зносу основних засобів як рухомого, так і нерухомого складу, тобто постійне старіння активної частини основних фондів (загальний ступінь їх зносу становить понад 70 %, у тому числі активної частини рухомого складу – 78 %);
- прострочений термін ремонту залізничних колій (досягає майже 50 % від загальної протяжності), унаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, виникає реальна загроза безпеці перевезень пасажирів, можливості виникнення техногенних катастроф;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку підприємств залізничної галузі;
- недостатність обсягів додаткових джерел фінансування інвестицій у розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту [14].

На погляд В. О. Овчиннікової, залізниці переважно задовольняють потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає щораз вищим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави [4].

Уважаємо, що на низький рівень ефективності господарської роботи суб'єктів господарювання залізничної сфери впливають неврегульовані питання тарифікації пасажирських перевезень та багажу. За останній період діяльності залізниці стало помітним стрімке зростання тарифів на перевезення пасажирів і багажу під впливом значних інфляційних навантажень. Крім того, привертає увагу випереджальне зростання цін на продукцію, що споживається залізничним транспортом, порівняно з темпами зміни тарифів на перевезення.

Аналіз стану й перспектив розвитку підприємств сучасної залізниці України дає підстави стверджувати, що однією з найактуальніших проблем, які на сьогодні потребують вирішення, є вдосконалення правового регулювання діяльності підприємств залізничної сфери з урахуванням європейських стандартів. Безперечним є той факт, що саме проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, до того ж дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг.

В основу правового регулювання діяльності суб'єктів господарювання залізничної сфери покладено Закон України «Про залізничний транспорт», який з моменту прийняття 04.07.1996 року був удосконалений законодавцем 16 правовими регуляторами [15]. Цим правовим актом законодавець визначив головні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці й соціальній сфері України. При цьому, затверджуючи правовий документ, законодавець передбачив регламентування відносин представників залізничної сфери з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу й пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Зважаючи на правові регулятори діяльності суб'єктів господарювання залізничної сфери, законодавець у ст. 3 Закону України «Про залізничний транспорт» конкретизує їх склад та звертає увагу на те, що «законодавство про залізничний транспорт загального

користування складається із законів України «Про транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», цього Закону, Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України» [15]. Крім того, згідно із Законом України № 124-IX від 20.09.2019 року [16] законодавець розширює зміст ст. 3 Закону України «Про залізничний транспорт» і затверджує правило: «Нормативно-правові акти, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України» [15].

Слід зазначити, що Закон України «Про транспорт» [17] визначає провідну роль транспорту в задоволенні потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях, закріплює принцип єдності транспортної системи України (ст. 21), до складу якої входять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та ін.), промисловий залізничний транспорт, відомчий, трубопровідний транспорт, а також шляхи сполучення загального користування.

Доведено, що транспорт становить єдиний комплекс, який охоплює всі види суспільного виробництва, розподілу й обміну, та є необхідною складовою економіки будь-якої держави. З цього приводу у своїй праці А. Г. Бобкова, Ю. О. Моїсєєв та Ю. М. Павлюченко обґрунтовують, що «особливість транспорту як галузі суспільного виробництва полягає в тому, що він не створює нових матеріальних цінностей, його продукція представлена діяльністю з територіального переміщення вантажів або пасажирів» [18, с. 326].

Правове підґрунтя господарської діяльності у сфері транспорту міститься у главі 32 Господарського кодексу України [19], а також главах 64, 65 Цивільного кодексу України [20], транспортних законах, кодексах та статутах, правилах перевезення. Так, згідно зі змістом ч. 1 ст. 3 Господарського кодексу України [19] господарською є 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.

Питання про можливість регулювання нормами права не тільки суспільних відносин, а й певної діяльності є спірним у правовій науці. В. К. Мамутов охарактеризував правове регулювання господарської діяльності як «інструмент (механізм, засіб) забезпечення організованості і порядку в народному господарстві» [21]. Господарська діяльність у сфері транспорту здійснюється в галузі суспільного виробництва і спрямована на надання транспортних послуг із використанням транспортних засобів.

Правовий аспект транспортного права з урахуванням законодавчих регуляторів, котрі регламентують діяльність суб'єктів господарювання залізничної сфери, висвітлено в працях В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського та А. В. Мілашевича [22], О. В. Клепікової [23], Ю. В. Корнеєва [24], М. Л. Шелухіна [13]. Науковці особливу увагу приділяють правовим основам корпоративного управління в залізничній сфері. На їхній погляд, нині залізнична галузь перебуває на етапі структурного реформування корпоративного управління, імплементації норм відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, формування нової тарифної політики, а також моделі державної підтримки.

Основним законодавчим регулятором корпоративних відносин на підприємствах залізничної галузі є Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [25]. На думку законодавця, саме цей Закон України визначає правові, економічні та організаційні особливості утворення

публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100 % акцій якого належать державі, управління і розпорядження його майном та спрямований на забезпечення економічної безпеки й захисту інтересів держави. Крім того, правовим регулятором встановлено таке правило: «Товариство утворюється як публічне акціонерне товариство, 100 % акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття».

Як свідчать дослідження, на основі вимог цього законодавчого акта підприємствами залізничної галузі до статутного капіталу було внесено майно залізничного транспорту загального користування, 100 % акцій підприємств з ремонту рухомого складу та виготовлення залізобетонних конструкцій і шпал, право постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту, магістральні залізничні лінії, станції, тягові підстанції, контактна мережа та інше профільне майно.

До того ж досвід країн Європейського Союзу (далі – ЄС) підтверджує, що існування вертикально-інтегрованої державної монополії не є ефективним, унаслідок чого з початку 90-х рр., коли частка залізничного транспорту на ринку перевезень зменшилася більш ніж удвічі, було підготовлено перший пакет директив, що передбачали відділення оператора інфраструктури від перевізника з одночасним відкриттям ринку для приватних операторів [26]. Зараз в ЄС упроваджується четвертий пакет реформ, спрямований на завершення процесу формування єдиного європейського залізничного ринку.

На підставі відомостей Білої Книги залізничної галузі комітету логістики ЕВА з'ясовано, що зараз АТ «Укрзалізниця» перебуває у стані, за якого монопольне становище в сегменті інфраструктури, перевезень (локомотивна тяга), а також вагоноремонту є важелем для підтримання значної ринкової влади на суміжних сегментах (оперування вагонами) [27]. Крім того, з метою покращення роботи підприємств залізничної галузі передбачено прийняття ключових законів «Про залізничний транспорт України», «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти яких знаходяться на розгляді у Верховній Раді України (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019 та № 2699 від 28.12.2019 відповідно) [27].

Розробники Білої Книги залізничної галузі [27] звертають увагу на той факт, що новий закон «Про залізничний транспорт України» повинен забезпечити недискримінаційний доступ до інфраструктури загального користування, повноцінний доступ до перевезень приватними локомотивами, виключення крос-субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а проект закону «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» має виконувати державне регулювання в галузі залізничного транспорту, а саме формування відповідної тарифної політики, створення умов для розвитку конкуренції з метою виведення його окремих галузей зі стану природної монополії, а також створення рівних можливостей для доступу споживачів до нього.

Слід зазначити, що законопроект України «Про залізничний транспорт» передбачає:

- забезпечення конкуренції в залізничних перевезеннях через паралельну роботу приватних компаній;
- здійснення перевезення пасажирів і вантажів перевізниками будь-яких форм власності, які забезпечують тяговий рухомий склад;
- створення нових органів, що здійснюватимуть державне управління на конкурентному ринку перевезень: центрального органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, і національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту;

- адаптацію нового підходу до забезпечення суспільно важливих перевезень, які визначатимуть Кабінет Міністрів України та органи місцевого самоврядування;
- здійснення суспільно важливих перевезень на компенсаційній основі за кошти державного й місцевих бюджетів, а перевізник обиратиметься на конкурсних засадах;
- упровадження основного принципу функціонування залізничного транспорту, а саме поєднання інтересів держави з інтересами учасників ринку залізничних перевезень і їх взаємна відповідальність [28].

Як стверджує І. М. Рудяга, для реалізації структурних змін у галузі залізничного транспорту важливо звернути увагу на майно, що використовується в господарській діяльності підприємствами залізничного транспорту: по-перше, майно, яке має обов'язково перебувати в державній власності (критичне майно, без якого здійснення господарської діяльності у сфері залізничних перевезень неможливе), тобто те, що визначає галузь як монопольну (Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83 «Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» [29]); по-друге, майно, використання якого можливе на основі залучення приватних інвестицій, на конкурентних засадах [7, с. 29]. Науковець вважає, що залізничний комплекс має риси природної монополії: цілісний майновий комплекс, керований з єдиного центру; високий бар'єр входження на відповідний ринок, а саме обсяг інвестицій, необхідний для створення альтернативного об'єкта; специфічність матеріальних активів і їх вузька спеціалізація; продукція задовольняє першочергові потреби людей і галузеву промисловості.

Зауважимо, що відповідно до Закону України «Про природні монополії» природна монополія – це стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені в споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) [30].

Крім того, І. М. Рудяга у своєму дослідженні вказує, що на залізничному транспорті діє особливого роду природна монополія, яка потребує ефективних засобів державного регулювання та особливого законодавчого підходу до здійснення регуляторної діяльності в указаній сфері національної економіки. Стає зрозумілим, що саме експлуатація залізничної системи передбачає регулярне (планове), але жорстке обслуговування у зв'язку з обмеженою пропускну здатністю на залізничній колії в межах певного періоду часу, чим і зумовлюються особливості управління [7, с. 31].

З метою підвищення ефективності діяльності транспортної галузі, зокрема залізничного транспорту, у нашій країні впроваджено розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [31]. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (далі – Стратегія) визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Метою Стратегії є: «створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення в перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки» [31]. Законодавець вважає, що реалізація Стратегії сприятиме:

- наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС;

– підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій і розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг [31].

Зважаючи на розвиток підприємств залізничної галузі, законодавець у Стратегії наголосив, що розвиток залізничних перевезень є важливим чинником зростання конкурентоспроможності економіки через низьку собівартість таких перевезень, їх оперативність, безпечність, екологічність, незалежність від інших учасників руху. Законодавець звертає увагу на те, що «пріоритетність розвитку залізничного транспорту закріплена у програмних документах ЄС: Стратегія стійкої та смарт-мобільності ЄС передбачає масштабну переорієнтацію вантажопотоків та пасажиропотоків на залізничний транспорт» [31]. Крім того, серед завдань Національної транспортної стратегії України до 2030 року також задекларовано часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний транспорт. Цінність цього документа полягає в тому, що законодавцем запропоновано заходи, реалізація яких сприятиме поліпшенню ресурсного забезпечення розвитку залізничного транспорту України.

Висновки. За результатами проведених досліджень можна зробити низку висновків. По-перше, в Україні немає спеціального законодавства у сфері діяльності суб'єктів господарювання залізничного транспорту, що відповідає сучасним умовам розвитку, не сформовано сучасної правової основи системи державного регулювання транспортної діяльності, що давала б змогу створити ринок транспорту, який поєднував би публічні та приватні інтереси. По-друге, чинне законодавство недостатньо чітко розмежує повноваження між органами державної влади, органами місцевого самоврядування і суб'єктами господарювання. По-третє, для забезпечення ефективної реалізації діяльності суб'єктів господарювання залізничного транспорту необхідним є створення нормативно-правової бази для всіх етапів реформування та побудова господарсько-правового механізму їх реалізації. По-четверте, з огляду на те, що Україна планує інтегруватися до європейської мережі залізниць, слід проводити реструктуризацію відповідно до директив ЄС. По-п'яте, в аспекті регулювання залізничних перевезень потрібно забезпечити функціонування ринку з елементами конкурентного середовища, тобто в галузі залізничного транспорту необхідно адаптувати зміни нормативно-правової бази, котрі передбачили б формування нових підходів до взаємодії суб'єктів господарювання в економічній, фінансовій та організаційній сферах діяльності.

Перспективи подальших розвідок. Правові проблеми діяльності суб'єктів господарювання залізничної галузі не є вичерпними, тому залишаються відкритими для наукової дискусії та слугують основою для подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни. 2-е вид., перероб. і доп. Дніпропетровськ, 2006. 259 с.
2. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту : дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 545 с.
3. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності : монографія. Вінниця : ТВОРИ, 2021. 376 с.
4. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України : монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
5. Павлюк С. М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні : дис. ... докт. філософії за спец. 081 «Право». ДонНУ ім. В. Стуса МОН України. Вінниця, 2020. 190 с.

6. Поважний О. С., Ткачова Н. М., Пілюшенко В. Л. Антикризове управління економічною безпекою : монографія. Донецьк : ВІК, 2010. 310 с.
7. Рудяга І. М. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування : монографія. Харків : Юрайт, 2017. 196 с.
8. Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку : монографія. К. : Логос, 2006. 264 с.
9. Сущенко Р. Розвиток залізничного транспорту в Україні: проблеми державного регулювання : монографія / Дніпропетровський регіональний інститут державного управління. Електрон. аналог друк. вид. URL: www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/.../12srvpdr.pdf (дата звернення: 22.12.2021).
10. Хахлюк А. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи : монографія. К. : Кондор, 2009. 300 с.
11. Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Лашко А. Д. Залізничний транспорт України на порозі реформування : монографія. К. : ДЕГУТ, 2008. 189 с.
12. Цветов Ю. М., Макаренко М. В. Залізничний транспорт України та тенденції розвитку та проблеми реформування : монографія. К. : КУЕТТ, 2008. 277 с.
13. Шелухін М. Л. Транспортне право України. Академічний курс : підручник / за ред. М. Л. Шелухіна. К. : Ін Юре, 2008. 896 с.
14. Матвієнко В. В. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2016. № 8. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=994> (дата звернення: 22.12.2021).
15. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. Дата оновлення: 19.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр> (дата звернення: 22.12.2021).
16. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про стандартизацію» : Закон України від 20.09.2019 № 124-ІХ. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-20> (дата звернення: 22.12.2021).
17. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
18. Господарське право : практикум / А. Г. Бобкова (кер. авт. кол.), Ю. О. Моїсєєв, Ю. М. Павлюченко та ін.; за заг. ред. А. Г. Бобкової. Харків : Право, 2018. 592 с.
19. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 436-ІV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. № 19–20. № 21–22. Ст. 144.
20. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-ІV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.
21. Мамутов В. К. Совершенствование правового регулирования хозяйственной деятельности: методология, направления. Киев : Наук. думка, 1982. 238 с.
22. Гіжевський В. К., Демський Е. Ф., Мілашевич А. В. Транспортне право України : підручник. 2-ге вид., доповн. і переробл. К. : Атіка, 2012. 332 с.
23. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України : монографія. К : Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
24. Корнеєв Ю. В. Транспортне право України : навч. посіб. К. : Центр учбової літератури, 2019. 168 с.
25. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI. Дата оновлення: 21.10.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (дата звернення: 22.12.2021).
26. Європейський досвід лібералізації залізничного ринку. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31232.html?PrintVersion> (дата звернення: 05.03.2020).
27. Біла Книга залізничної галузі. Комітет логістики ЕВА. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf (дата звернення: 05.12.2021).
28. Про залізничний транспорт : Законопроект України від 06.09.2019 № 1196-1. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737 (дата звернення: 22.12.2021).
29. 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: 26.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/83-2015-п> (дата звернення: 22.12.2021).
30. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 № 1682-ІІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14> (дата звернення: 22.12.2021).
31. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. Дата оновлення: 07.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-р> (дата звернення: 22.12.2021).

References

1. Barash, Yu. S. (2006). Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy [Railway transport management of the country]. 2-e vyd., pererob. i dop. Dnipropetrovsk. 259 s. [in Ukrainian].
2. Derkach, E. M. (2021). Pravove rehuliuвання hospodarskoi diialnosti u sferi transport : dys. ... d-ra yuryd. nauk [Legal regulation of economic activity in the field of transport : dissertation]. Kyiv. 545 s. [in Ukrainian].
3. Derkach, E. M. (2021). Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehuliuвання transportnoi diialnosti: monohrafiia [Conceptual principles of economic and legal regulation of transport activities]. Vinnytsia : TVORY. 376 s. [in Ukrainian].
4. Ovchynnikova, V. O. (2017). Stratehichne upravlinnia rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy : monohrafiia [Strategic management of railway transport development of Ukraine : a monograph]. Kh. : UkrDUZT. 427 s. [in Ukrainian].
5. Pavliuk, S. M. (2020). Pravove rehuliuвання perevezennia vantazhiv u priamomu zmishanomu spoluchenni : dys. ... dokt. filosofii za spets. 081 «Pravo» [Legal regulation of transportation of goods in direct mixed communication : dissertation]. DonNU im. V. Stusa MON Ukrainy. Vinnytsia. 190 s. [in Ukrainian].
6. Povazhnyi, O. S., Tkachova, N. M., Piliushenko, V. L. (2010). Antykryzove upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu : monohrafiia [Anti-crisis management of economic security : a monograph]. Donetsk : VIK. 310 s. [in Ukrainian].
7. Rudiaha, I. M. (2017). Hospodarsko-pravove zabezpechennia funktsionuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovakh reformuvannia : monohrafiia [Economic and legal support for the functioning of railway transport of Ukraine in terms of reform : a monograph]. Kharkiv : Yurait. 196 s. [in Ukrainian].
8. Sych, Ye. M., Ilchuk, V. P. (2006). Innovatsiino-investytsiini komplekсы transportnoi haluzi: metodolohiia formuvannia ta rozvytku : monohrafiia [Innovation and investment complexes of the transport industry: methodology of formation and development : a monograph]. K. : Lohos. 264 s. [in Ukrainian].
9. Sushchenko, R. Rozvytok zaliznychnoho transportu v Ukraini: problemy derzhavnogo rehuliuвання : monohrafiia [Development of railway transport in Ukraine: problems of state regulation : a monograph]. Dnipropetrovskiy rehionalnyi instytut derzhavnogo upravlinnia. Elektron. analoh druk. vyd. URL: www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/.../12srvpdr.pdf (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
10. Khakhliuk, A. (2009). Zaliznychnyi kompleks Ukrainy: henezys, funktsionuvannia, perspektyvy : monohrafiia [Railway complex of Ukraine: genesis, functioning, prospects : monograph]. K. : Kondor. 300 s. [in Ukrainian].
11. Tsvietov, Yu. M., Makarenko, M. V., Lashko, A. D. (2008). Zaliznychnyi transport Ukrainy na porozhi reformuvannia : monohrafiia [Railway transport of Ukraine on the threshold of reform : a monograph]. K. : DETUT. 189 s. [in Ukrainian].
12. Tsvietov, Yu. M., Makarenko, M. V. (2008). Zaliznychnyi transport Ukrainy ta tendentsii rozvytku ta problemy reformuvannia : monohrafiia [Railway transport of Ukraine and development trends and reform problems : a monograph]. K. : KUETT. 277 s. [in Ukrainian].
13. Shelukhin, M. L. (2008). Transportne pravo Ukrainy. Akademichnyi kurs : pidruchnyk [Transport law of Ukraine] / za red. M. L. Shelukhina. K. : In Yure. 896 s. [in Ukrainian].
14. Matviienko, V. V. (2016). Otsinka ta perspektyvy rozvytku zaliznychnoi haluzi v Ukraini [Assessment and prospects of development of the railway industry in Ukraine]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*. № 8. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=994> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
15. Pro zaliznychnyi transport : Zakon Ukrainy vid 04.07.1996 № 273/96-VR [On railway transport : Law of Ukraine]. Data onovlennia: 19.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-vr> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
16. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy u zviazku z pryiniattiam Zakonu Ukrainy «Pro standartyzatsiiu» : Zakon Ukrainy vid 20.09.2019 № 124-9 [On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine in Connection with the Adoption of the Law of Ukraine “On Standardization” : Law of Ukraine]. Data onovlennia: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-20> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
17. Pro transport : Zakon Ukrainy vid 10 lystopada 1994 r. № 232/94-VR [About transport : Law of Ukraine]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 1994. № 51. St. 446. [in Ukrainian].
18. Hospodarske pravo : praktykum [Business law : workshop] / A. H. Bobkova (ker. avt. kol.), Yu. O. Moisieiev, Yu. M. Pavliuchenko ta in.; za zah. red. A. H. Bobkovo. Kharkiv : Pravo, 2018. 592 s. [in Ukrainian].
19. Hospodarskyi kodeks Ukrainy : Zakon Ukrainy vid 16 sichnia 2003 r. № 436-4 [Commercial Code of Ukraine : Law of Ukraine]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2003. № 18. № 19–20. № 21–22. St. 144 [in Ukrainian].

20. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy : Zakon Ukrainy vid 16 sichnia 2003 r. № 435-4 [Civil Code of Ukraine : Law of Ukraine]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2003. № 40–44. St. 356 [in Ukrainian].
21. Mamutov, V. K. (1982). *Sovershenstvovanye pravovoho rehulyrovaniya khoziaistvennoi deiatelnosti: metodohyia, napravleniia* [Improving the legal regulation of economic activity: methodology, directions]. Kiev: Nauk. dumka. 238 s. [in Russian].
22. Hizhevskiy, V. K., Demskiy, E. F., Milashevych, A. V. (2012). *Transportne pravo Ukrainy : pidruchnyk* [Transport law of Ukraine : textbook]. 2-he vyd., dopovn. i pererobl. K. : Atika. 332 s. [in Ukrainian].
23. Klepikova, O. V. (2019). *Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy : monohrafia* [Legal organization of the transport system of Ukraine : a monograph]. K. : Vydavnytstvo Lira-K. 444 s. [in Ukrainian].
24. Kornieiev, Yu. V. (2019). *Transportne pravo Ukrainy : navch. posib.* [Transport Law of Ukraine : tutorial]. K. : Tsentr uchbovoi literatury. 168 s. [in Ukrainian].
25. Pro osoblyvosti utvorennia aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahalnoho korystuvannia : Zakon Ukrainy vid 23.02.2012 № 4442-6 [On the peculiarities of the formation of a joint-stock company of public railway transport : the Law of Ukraine]. Data onovlennia: 21.10.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
26. Yevropeyskyi dosvid liberalizatsii zaliznychnoho rynku [European experience of railway market liberalization]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31232.html?PrintVersion> (data zvernennia: 05.03.2020) [in Ukrainian].
27. Bila Knyha zaliznychnoi haluzi [White book of the railway industry]. Komitet lohistyky EBA. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf (data zvernennia: 05.12.2021) [in Ukrainian].
28. Pro zaliznychnyi transport : Zakonoproiekt Ukrainy vid 06.09.2019 № 1196-1 [On railway transport : Draft Law of Ukraine]. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737 (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
29. Pro zatverdzhennia pereliku obiektiv derzhavnoi vlasnosti, shcho maiut stratehichne znachennia dlia ekonomiky i bezpeky derzhavy : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 04.03.2015 № 83 On approval of the list of state-owned objects of strategic importance for the economy and security of the state : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Data onovlennia: 26.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/83-2015-p> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
30. Pro pryrodni monopolii : Zakon Ukrainy vid 20.04.2000 № 1682-3 [On natural monopolies : Law of Ukraine]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].
31. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 № 430-r [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 : Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Data onovlennia: 07.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r> (data zvernennia: 22.12.2021) [in Ukrainian].

Kadala Vitaliy,

PhD of Law, Associate Professor

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6868-9487>

LEGAL BASIS OF ACTIVITY OF RAILWAY INDUSTRY ENTITIES

The article highlights the legal basis of the railway industry, reveals the problematic phenomena in the development of railway enterprises, outlines the main legislative regulators that are the legal basis for the activities of railway enterprises. The main legal segments of the laws of Ukraine “On Railway Transport”, “On Transport” and “On the peculiarities of the formation of a joint-stock company of public railway transport” are identified. Attention is paid to their impact on the activities of economic entities in the railway industry. The main provisions of the draft new laws of Ukraine “On Railway Transport of Ukraine” and “On the National Commission for State Regulation of Transport” on state regulation of railway transport and improving its activities in the future are analyzed. The existence of natural monopoly features in the railway complex of Ukraine is proved and the interrelation with the legal regulator is determined by the Law of Ukraine “On Natural Monopolies”. The purpose and main directions of improving the activities of railway enterprises in accordance with the approved National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 are determined. Legal support of railway transport in the country’s economy plays a significant role. In the system of social transformations in which the Ukrainian state finds itself, the problem of forming the economic and legal mechanism of railway transport enterprises has been and remains a key issue. In Ukraine, there is no special legislation in the field of railway transport, which meets modern conditions of development, has not formed a modern legal framework for state regulation of transport, which would create a transport market that

combines public and private interests. The current legislation does not clearly delineate the powers between public authorities, local governments and economic entities. To ensure the effective implementation of the activities of railway transport entities, it is necessary to create a regulatory framework for all stages of reform and build an economic and legal mechanism for their implementation. Given that Ukraine plans to integrate into the European railway network, the restructuring is necessary in accordance with EU directives. In terms of railway regulation, it is necessary to move away from the imperative to the market with elements of a competitive environment, ie in the field of railway transport it is necessary to adapt changes in the regulatory framework that would provide new approaches to economic, financial and organizational cooperation.

Key words: *legislative act; legal regulation; railway industry; business entities; railway sphere; freight turnover; passenger turnover; railway transport.*

Надіслано до редколегії 27.01.2022
Рекомендовано до публікації 03.02.2022