

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

ПРОКОП'ЄВ РОМАН ЄВГЕНОВИЧ

УДК 346.5 (477):330.101.542

**ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ СТАТУС
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право»

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2021

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 **Бойчук Роман Петрович**, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, доцент кафедри господарського права.

Офіційні опоненти:

– доктор юридичних наук, професор **Подцерковний Олег Петрович**, Національний університет «Одеська юридична академія», завідувач кафедри господарського права і процесу, член-кореспондент НАПрН України;

– кандидат юридичних наук, доцент **Килимник Інна Ігорівна**, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, завідувач кафедри правового забезпечення господарської діяльності.

Захист відбудеться «24» квітня 2021 року о 10 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.

Із дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 84-А.

Автореферат розіслано «22» березня 2021 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

О. Р. Дашковська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. На відміну від європейських країн, які ще на початку 90-х приступили до розбудови конкурентного ринку залізничних перевезень на основі затверджених директив ЄС, в яких закріплювалися правила поступового переходу залізниць на новий рівень, а нині перебувають на стадії, що дозволяє транскордонну інтеграцію суб'єктів ринку залізничних перевезень, Україна тільки ступила на цей шлях, обравши вертикально-інтегровану модель переходу до конкурентного ринку. При цьому постають питання, зокрема, щодо ефективності модернізації і результату, що отримає країна, відповідності залізничного транспорту у такому разі світовим вимогам і стандартам. Важливо також визначити сфери, в яких можлива конкуренція, встановити ступінь лібералізації залізничного транспорту, що не завдасть шкоди національній безпеці країни, вирішити проблеми залучення до фінансування розвитку інфраструктури приватних інвестицій, та допуску на ринок приватних суб'єктів господарювання.

Спираючись на досвід європейських держав, у нашій країні реформування АТ «Укрзалізниця» повинно здійснюватися передусім у напрямі відмови від монополізму і створення конкурентного ринку залізничних перевезень шляхом реструктуризації вертикально інтегрованої компанії, що сприятиме залученню додаткових інвестицій.

Наведене дозволяє стверджувати, що цілі визначені, але через відсутність чіткого механізму їх досягнення нормативно-правове регулювання реформування залізничного транспорту не отримало належного розвитку. Крім того, варто пам'ятати, що залізничний транспорт – це складний об'єкт регулювання, адже у цій сфері сформувалися різні зв'язки (економічні, організаційні та правові), що регламентуються різними нормами права.

Виходячи зі вказаного, одним із першочергових завдань, що потребує негайного вирішення, стає формування стратегії розвитку залізничного транспорту, визначення цілей та окреслення очікуваних результатів, їх відповідність напрямам співробітництва України з ЄС, які, є дороговказом на шляху до входження нашої держави у глобальний економічний простір, відкриття кордонів для руху товарів, капіталів і фізичних осіб, що, є основою інтеграції як на макро-, так і на мікрорівні.

Науково-теоретичною базою при написанні роботи стали праці провідних науковців, зокрема, І. М. Рудяги, яка досліджувала проблеми господарсько-правового забезпечення функціонування залізничного транспорту на перехідному етапі його реформування та особливості

правового статусу суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм та їх об'єднань. Ці питання ставали предметом вивчення таких науковців, як Л. О. Переверзева, С.Н. Грудницька, Н.Ф. Ментух, М.В. Костів, І. В. Труш, С. Н. Братусь, Р. П. Бойчук, О. П. Подцерковний та ін. У свою чергу, особливості укладення господарських договорів були у центрі уваги таких фахівців, як: В. С. Мілаш, А. В. Чучковська, Т. О. Олійник, Ю. В. Єгорова, І. І. Килимник. Окремі аспекти кластерної політики були у полі зору таких вчених, як Д. В. Задохайло, Н. В. Попова, В. С. Дубовик, І. Г. Смірнов, О. В. Оніщенко, О. В. Фарат, Н. Анісова, Ю. О. Ніколаєв, В. В. Лифар, С. В. Крижановський, М. П. Войнаренко, Є. С. Альшинський, М. Портер та ін. Питання діяльності на ринку залізничних перевезень розглядалися також вченими-економістами: Н. Т. Гринів, В. В. Волік, Т. Ю. Чаркіна, О. М. Полякова, У. П. Гришко, А. Брайковської та ін. Проте комплексного дослідження господарсько-правового регулювання статусу і діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах конкурентного ринкового середовища не проводилося. Крім того, результати аналізу чинного законодавства України, стратегії реформування залізничного транспорту, Директив ЄС дають підстави стверджувати, що більш детального вивчення потребують питання порядку імплементації законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту до законодавства України з метою виконання зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС, правового регулювання функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень і формування політики у цій сфері.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Напрямок дисертаційного дослідження обрано згідно з науково-дослідницькими роботами кафедри господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого в межах комплексної цільової програми «Правове забезпечення і реалізація політики держави на пріоритетних напрямках економічного розвитку та у сфері екологічної безпеки» (номер державної реєстрації 0111U000962). Тема дисертації затверджена на засіданні вченої ради Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого (протокол №1 від 02 вересня 2010 р.).

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є з'ясування особливостей господарсько-правового забезпечення діяльності системи залізничного транспорту в Україні, виявлення проблем її функціонування, та розроблення рекомендацій стосовно удосконалення правового регулювання діяльності і статусу підприємств залізничного транспорту та напрямів реформування вказаної галузі транспорту.

Відповідно до поставленої мети визначено основні завдання дослідження:

- визначити основні переваги та недоліки господарсько-правового регулювання функціонування залізничного транспорту;
- встановити сфери монопольного й конкурентного ринку залізничних перевезень на підставі забезпечення гармонізації публічних і приватних інтересів;
- охарактеризувати особливості господарської правосуб'єктності підприємств залізничного транспорту України;
- здійснити класифікацію підприємств залізничного транспорту з метою формування висновків щодо шляхів реформування цієї галузі;
- виявити недоліки законодавчого регулювання функціонування системи залізничного транспорту на визначених етапах його реформування;
- окреслити напрями господарсько-правової політики розвитку залізничного транспорту на підставі кластерного підходу.

Об'єктом дослідження є правовідносини, що виникають з приводу створення і функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах реформування.

Предметом дослідження є господарсько-правовий статус підприємств залізничного транспорту України.

Методи дослідження. Для визначення правового статусу та діяльності підприємств залізничного транспорту, аналізу чинного законодавства України в рамках адаптації до європейських правових стандартів використано метод аналізу та синтезу. Діалектичний метод пізнання правових процесів і явищ покладено в основу методології дослідження. Формально-юридичний метод застосовано при з'ясуванні стану нормативно-правового регулювання правового становища суб'єктів залізничного транспорту, розроблення класифікації господарської діяльності суб'єктів залізничного транспорту України, визначення ринку залізничних перевезень. За допомогою системно-логічного методу розроблено класифікацію підприємств залізничного транспорту, а порівняльного – виявлено особливості правового становища системи залізничного транспорту в ЄС та в Україні. Індукція та дедукція застосовані з метою логічного структурування елементів дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в дисертації вперше в господарсько-правовій науці запропоновано кластерний підхід до реформування залізничного транспорту в Україні, адаптований до безпосередньої реалізації положень економічної та

господарсько-правової політики держави в цій сфері.

Уперше:

- доведено, що магістральні залізничні лінії загального користування й розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, які безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень як системоутворююче монопольне «ядро» залізничного транспорту, зумовлюють наявність ознак стану ринку природної монополії у сфері залізничного транспорту, але не призводять до більшої неефективності конкуренції порівняно з монополією. Можливість не зараховувати залізничний транспорт до природних монополій зумовлюється відсутністю ефекту економії та досягненням мінімального господарсько-виробничого результату з використанням середніх загальних витрат в масштабах виробництва за умови функціонування на ринку лише одного суб'єкта господарювання;

- обґрунтовано, що стан ринку у сфері залізничного транспорту – це проміжний стан між природною монополією і вільним ринком, який поєднує публічні й приватні інтереси учасників ринку залізничного транспорту;

- надано визначення поняття «ринку залізничного транспорту» – це підгалузь транспорту, врегульована нормами права структурована система, що включає сукупність уповноважених суб'єктів, які відповідають технічним вимогам і з огляду на це мають право провадити господарську діяльність у сфері надання транспортних послуг, та інших учасників відносин у сфері господарювання, відносини, що виникають між ними, а також об'єкти залізничної інфраструктури;

- аргументовано, що реформування залізничного транспорту має супроводжуватися повним відокремленням функцій державного регулювання залізничного транспорту, господарського управління майном залізниць і здійснення господарської діяльності;

- визначено правовий статус оператора інфраструктури як економічно незалежної неприбуткової господарської організації, яка об'єднує суб'єктів ринку залізничного транспорту й основним завданням якого є забезпечення управління й координації функціонування залізничного транспорту, а також характеризується наступними рисами: 1) має статус суб'єкта господарювання; 2) є неприбутковою організацією; 3) до складу майна оператора інфраструктури входять об'єкти стратегічної і критичної інфраструктури, об'єкти загального користування; 4) крім функцій з утримання й забезпечення безпеки під час використання залізничної інфраструктури наділений повноваженнями щодо розподілення

пропускну́ї спроможності стратегічної інфраструктури й надання доступу до неї; 5) контроль за діяльністю оператора інфраструктури здійснює уповноважений орган державної влади; 6) має повноваження застосовувати заходи впливу на порушників у разі загрози національній безпеці, інтересам суспільства і держави, а також інші повноваження щодо контролю за безпекою руху й експлуатацією залізничної інфраструктури.

Вбачається доцільність створення такого суб'єкта господарювання у організаційно-правовій формі акціонерного товариства, що зумовлено особливостями виконуваних ним функцій, та теоретично обґрунтовано необхідність надання йому статусу стратегічного підприємства на підставі теорії інтересів на етапі створення, функціонування та припинення ним діяльності. Особливість правосуб'єктності оператора інфраструктури повинна визначатися не тільки тим, що до його складу входять об'єкти критичної та стратегічної інфраструктури, а й функціональним забезпеченням зазначеним суб'єктом господарювання руху залізничного транспорту, безпеки на транспорті. При цьому обов'язковим корпоративним учасником повинна бути держава, що володіє часткою не менше як 25% акцій плюс один голос;

- обґрунтовано доцільність розмежування об'єктів стратегічної та критичної інфраструктури. Об'єкти інфраструктури залізничного транспорту, які забезпечують його безперерйне й безпечне функціонування, необхідно визначити як об'єкти критичної інфраструктури, їх використання повинно здійснюватися в межах спеціального правового режиму;

- надано пропозицію внести зміни до розділу 3 Господарського кодексу України «Майнова основа господарювання», зокрема, визначивши поняття «критична інфраструктура», «стратегічна інфраструктура», що можуть вживатися у всіх сферах господарської діяльності, у межах яких використовуються об'єкти критичної інфраструктури, а також до розділу 8 «Спеціальні режими господарювання», в якому навести трактування терміна «спеціальний режим використання критичної інфраструктури», а Закон України «Про залізничний транспорт» доповнити переліком, по-перше, майна, що належить до критичної інфраструктури, а по-друге, ознак віднесення майна підприємств залізничного транспорту до таких об'єктів;

- запропоновано кластерний підхід до реформування залізничного транспорту шляхом створення єдиного національного макрокластера як вертикально-горизонтальної інтегрованої структури, договірного об'єднання суб'єктів господарювання, основною метою якого виступає

забезпечення стабільного функціонування залізничного транспорту, можливості недискримінаційного доступу до об'єктів залізничної інфраструктури перевізників незалежно від форми власності задля створення конкурентного ринку залізничних перевезень і задоволення потреб споживачів у якісних транспортних послугах;

- визначено, що залізничний макрокластер – це форма організації ринку залізничних перевезень із монопольним «ядром» (оператором інфраструктури), навколо якого групуються суб'єкти господарювання на договірній основі, що підпорядковуються єдиним правилам його функціонування для досягнення спільної мети – забезпечення функціонування залізничного транспорту. Макрокластер створюється Кабінетом Міністрів України, а функцію керівництва виконує оператор інфраструктури. До системи залізничного макрокластера, крім оператора інфраструктури, також входять суб'єкти: 1) оператор рухомого складу; перевізники – суб'єкти господарювання незалежно від форми власності; підприємства технічного забезпечення руху залізничного транспорту; суб'єкти господарювання, які надають супутні й допоміжні послуги в межах перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом; 2) суб'єкти господарювання, які забезпечують інноваційний розвиток залізничного транспорту, а саме науково-дослідні установи, навчальні заклади тощо;

- наведено визначення поняття «залізничний мікрокластер» як договірного регіонального об'єднання суб'єктів господарювання, основною метою якого є забезпечення стабільного функціонування залізничного транспорту, створення конкурентного ринку залізничних перевезень і задоволення потреб споживачів у якісних транспортних послугах, що засновується на підставі угоди про функціонування та розвиток залізничного мікрокластера;

- запропоновано створити Координаційну раду як ключовий орган у системі управління залізничним мікрокластером, який є центром узгодження його розвитку. До цієї ради мають входити представники суб'єктів господарювання залізничного транспорту й органи місцевого самоврядування як незалежні представники;

- запропоновано залізничні мікрокластери класифікувати на універсальні та спеціалізовані. До спеціалізованих мікрокластерів залежно від економічних особливостей регіону належать: 1) туристичний залізничний мікрокластер; 2) залізнично-промисловий мікрокластер; 3) залізничний агровиробничий мікрокластер; 4) залізничний мікрокластер як фундамент для формування транспортно-логістичного кластера; 5) залізничний мікрокластер

відновлення й розвитку тимчасово окупованих територій України;
б) транскордонний мікрокластер.

Ядром таких кластерів мають виступати залізничні вокзали, залізничні чи товарні станції. Розвиток вже існуючих станцій, розміщення й будівництво нових станцій чи колій відбувається виходячи з господарсько-виробничої спеціалізації регіону;

- встановлено, що правовою основою діяльності мікрокластерів є організаційні договори, що укладаються на різних етапах його функціонування, а саме: 1) договори на етапі створення; 2) договори на етапі приєднання; 3) договори на етапі функціонування.

Залежно від рівня кластера, в межах якого вони укладаються їх доцільно розподілити на: 1) договори, що укладаються на рівні мікрокластера; 2) договори, що укладаються на рівні макрокластера: угода про створення, функціонування й розвиток залізничного кластера, угода про вступ до кластера, положення та правила функціонування кластера, норми і правила взаємодії учасників кластера;

- запропоновано договір про доступ до стратегічної інфраструктури, що укладається на стадії приєднання, визначати як угоду між оператором інфраструктури і перевізником, який отримав необхідні дозвільні документи на здійснення певного виду економічної діяльності на перевезення пасажирів чи вантажів, згідно з якою оператор інфраструктури має забезпечити рух відповідно до розробленої нитки графіку протягом часу, встановленого договором, на підставі плати за доступ до інфраструктури, а перевізник зобов'язаний дотримуватися правил, визначених договором і спеціальними нормативно-правовими актами. Укладення договору повинно відбуватися на конкурсній основі з дотриманням правил економічної конкуренції і принципів недискримінації, відкритості, гласності, рівного доступу усіх учасників до участі у конкурсі, добросовісності;

- запропоновано прийняття Стратегії кластерного розвитку залізничного транспорту й Концепції розвитку кластерів у залізничному транспорті, Регіональної програми розвитку залізничного кластера з урахуванням принципу державно-приватного партнерства та децентралізації, а також Закону України «Про залізничний кластер», в якому слід закріпити визначення поняття «залізничний кластер» і його види (макрокластер і мікрокластер).

Удосконалено:

- класифікацію підприємств залізничного транспорту за різними критеріями, а саме залежно від: 1) функцій, що ними виконуються (підприємства, що здійснюють перевезення, а також експлуатацію

транспорту, під'їзних шляхів, регулювання руху, і підприємства, що здійснюють забезпечення перевезень); 2) правосуб'єктності (стратегічні, критичні, конкурсні); 3) форми власності (державні та приватні);

У рамках мікро- і макрокластера діють дві групи підприємств: кластероутворюючі й кластерозабезпечуючі;

- перелік особливостей змісту договору концесії залізничного вокзалу як форми державно-приватного партнерства з урахуванням виконання ним функцій «ядра» залізничного мікрокластера: 1) соціально-комунальні зобов'язання, пов'язані з безпекою руху (наприклад, будівництво пішохідних переходів, переїздів); 2) окремі питання функціонування об'єктів залізничного транспорту, що передаються у концесію, а саме зміни розкладів і режиму роботи вокзалу тощо; 3) тарифне регулювання; 4) забезпечення інтенсивності руху потягів, великого пасажиропотоку і вантажопотоку, які безпосередньо впливатимуть на збільшення чи зменшення користування вокзалом і залізничним транспортом, а отже, і на прибутковість проєкту; 4) обсяг можливості розпорядження площами в комерційних цілях; 5) умови функціонування вокзалу в особливий період (надзвичайний чи воєнний стан, стихійне лихо тощо); 6) порядок функціонування митних постів, діяльності державної прикордонної служби у разі їх наявності.

Набули подальшого розвитку:

- пропозиція розмежування господарських договорів за зв'язком об'єкта договору з виробничим процесом. Аргументовано, що угода про створення, функціонування й розвиток залізничного кластера є невиробничим господарсько-організаційним договором. Крім класичних договорів приєднання пасажирських і вантажних перевізників різних форм власності, договори приєднання до кластера можуть носити інвестиційний характер і поділятися на такі групи: 1) господарські інфраструктурні (вступ нових суб'єктів до кластера шляхом передачі нестратегічної інфраструктури у їх володіння й користування); 2) господарські не інфраструктурні (вступ до кластера шляхом встановлення інших підстав участі (участь банків, які встановлюють пільгові умови кредитування, навчальних закладів і наукових установ шляхом передачі об'єктів інтелектуальної власності для створення переваг суб'єктів кластера, надання освітніх послуг тощо).

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані у дослідженні положення і висновки можуть бути використані: у *законотворчій діяльності* – в процесі реформування системи залізничного транспорту й визначенні правового статусу підприємств залізничного транспорту; у *науковій роботі* – для

подальших досліджень правового статусу і функціонування підприємств залізничного транспорту; у *навчальному процесі* – під час викладання навчальної дисципліни «Господарське право», «Корпоративне право», «Транспортне право» у закладах вищої освіти України.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення і результати проведеного наукового дослідження доповідалися, обговорювалися й отримали позитивну оцінку на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки» (м. Запоріжжя, 27–28 березня 2020 р.), «П'яті Таврійські юридичні наукові читання» (м. Київ, 15–16 травня 2020 р.), «Теорія та практика сучасної юриспруденції» (м. Харків, 30 травня 2020 р.), Юридична наука в сучасному світі: здобутки та перспективи (м. Одеса 26 вересня 2020 р.).

Публікації. Результати дисертації відображено в 7 наукових статтях, опублікованих у фахових періодичних виданнях України та зарубіжних країн та 4 тезах доповідей на наукових та науково-практичних конференціях.

Обсяг і структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, двох розділів, які включають шість підрозділів, висновків, списку використаних джерел (158 найменувань) та додатку. Загальний обсяг роботи становить 204 сторінки, з них основного тексту – 184 сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, вказано зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи і джерела дослідження, положення наукової новизни, відомості про практичне значення одержаних результатів роботи, апробацію дослідження та публікації.

Розділ 1 «Господарсько-правові засади функціонування суб'єктів залізничного транспорту в умовах реформування» складається з трьох підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Формування правових засад ринкових відносин та економічної конкуренції як основа структурних реформ залізничного транспорту загального користування»* розглянуто місце і роль залізничного транспорту, як однієї із найбільш важливих галузей у структурі сучасної економіки, розкрито історичні особливості його розвитку, як особливої природної монополії. Визначено особливості функціонування та ознаки ринку залізничного транспорту, які визначають його відмінності від стану природної монополії відповідно

до чинного законодавства України. Проаналізовано чинні нормативно-правові акти що регулюють діяльність підприємств залізничного транспорту. Розглянуто функції залізничного транспорту, показники ефективності та особливості правового регулювання його функціонування в сучасних умовах. Приділено увагу особливостям реструктуризації залізничного транспорту в різних країнах світу, залежно від структури ринку, типу регулювання, власності. Описано моделі, відповідно до яких проводились реформи залізничного транспорту в зарубіжних країнах.

У підрозділі 1.2 «Господарсько-правова політика держави у сфері залізничного транспорту загального користування й підстави його реформування» розглянуто коло питань, що стосуються діяльності суб'єктів, які здійснюють державне регулювання і управління господарською діяльністю у сфері залізничного транспорту, а саме такі його складові, як транспортна політика та оперативне управління транспортом. Проаналізовано повноваження органів державної влади щодо управління, регулювання та контролю за діяльністю залізничного транспорту. Особливу увагу приділено правовому статусу АТ «Укрзалізниця» та проблематиці проведення структурної реформи її правового статусу з урахуванням Директив ЄС.

Розглянуто правовий статус оператора інфраструктури, як суб'єкта, що здійснюватиме управління критичним та стратегічним майном та надаватиме доступ до інфраструктури операторам перевезень. Особливу увагу приділено сутності та значенню поняття залізнична стратегічна інфраструктура та залізнична критична інфраструктура.

У підрозділі 1.3 «Особливості правосуб'єктності підприємств залізничного транспорту загального користування» розглянуто залізничний транспорт, як сукупність його суб'єктів, які надають транспортні послуги: 1) послуги з перевезення пасажирів і вантажів; 2) інші залізничні послуги. Розроблено класифікацію підприємств залізничного транспорту залежно від функцій, що ними виконуються; ступеню реалізованого ними публічного інтересу; за значенням для розвитку економіки.

Особливу увагу приділено розгляду правосуб'єктності АТ «Укрзалізниця» та оператора інфраструктури. У зв'язку з цим також розглянуто особливості функціонування холдингових компаній відповідно до чинного законодавства України. Доведено, що особливість правосуб'єктності оператора інфраструктури повинна визначатися не тільки наявністю у його складі об'єктів критичної та стратегічної інфраструктури, а й функціональним забезпеченням ним

руху залізничного транспорту, безпеки на транспорті. Обов'язковим корпоративним учасником повинна бути держава. Крім цього розглянуто деякі елементи правосуб'єктності підприємств залізничного транспорту – державного вантажного та пасажирського перевізника, а також приватного перевізника, що матиме доступ до інфраструктури.

Розділ 2 «Господарсько-правовий механізм забезпечення діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах реформування на основі кластерного підходу» складається із трьох підрозділів.

У підрозділі 2.1 «Правове регулювання кластерного підходу у формуванні системи підприємств залізничного транспорту загального користування» розглянуто кластерний підхід як один із найбільш дієвих підходів до еволюціонування економіки. Обґрунтовано значення кластерів як механізму розвитку залізничного транспорту, проведено трансформацію отриманих результатів у правову сферу, доведено доцільність застосування кластерного підходу при формуванні політики розвитку залізничних перевезень, з урахуванням умов реформування системи залізничного транспорту, створення конкуренції, розвитку міжнародної кооперації, впровадження мультимодальних перевезень.

Проаналізовано континентальну та англосаксонську модель державної кластерної політики, визначено особливості їх застосування. Запропоновано модель створення залізничного кластера, розглянуто етапи його формування, визначено напрямки нормативно-правового забезпечення у цій сфері.

У підрозділі 2.2 «Правове забезпечення функціонування ядра економічного кластера залізничного транспорту загального користування та його видів» розглянуто деякі аспекти створення й функціонування залізничного кластера як системоутворюючого елемента регіонального розвитку, етапи формування ядра кластера на основі залізничних вокзалів у поєднанні з суб'єктами господарювання, що визначають особливості розвитку регіону. Визначено, що залізничні вокзали, станції та зупинки є ядром мікрокластера і фактично виступають центром інвестиційної діяльності й основою для створення конкурентних переваг регіону, що дозволить уникнути такого негативного явища, як відсутність ефективного конкурентного ринку. Окрему увагу приділено державно-комунально-приватному партнерству у межах створення залізничного кластера.

У підрозділі 2.3. «Договірне забезпечення функціонування економічного кластера залізничного транспорту загального користування» проаналізовано договори, які укладаються на етапі

створення, приєднання та функціонування як мікрокластера так і макрокластера. Особливу увагу приділено угоді про співробітництво, створення й розвиток залізничного мікрокластера та угоді про створення, функціонування й розвиток залізничного макрокластера, які займають центральне місце в забезпеченні їх діяльності. Розглянуто договори про вступ до кластера, що укладається на стадії приєднання, виокремлено їх види. Увагу приділено договорам, що опосередковують передачу об'єктів інфраструктури, які укладаються в межах державно-приватного партнерства, а саме концесійному договору у сфері залізничного транспорту. Проаналізовано особливості договорів про допуск до інфраструктури та приєднання суб'єктів господарювання до системи підприємств залізничного транспорту в цілому та до кластера.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та вирішення наукового завдання, що полягає у з'ясуванні особливостей господарсько-правового забезпечення діяльності системи залізничного транспорту в Україні, виявлення проблем її функціонування, та розроблення рекомендацій стосовно удосконалення правового регулювання діяльності і статусу підприємств залізничного транспорту. В результаті проведеного дослідження зроблено такі висновки.

1. АТ «Укрзалізниця» сьогодні займає монопольне становище у межах ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, що зумовлено міркуваннями публічного інтересу держави. Однак залізничний транспорт задовольняє різні групи інтересів різної природи і спрямованості: 1) приватні інтереси щодо отримання прибутку від надання послуг залізничним транспортом; 2) публічні інтереси – інтереси держави; 3) інтереси виробників устаткування й обладнання, постачальників ресурсів для залізниць; 4) інтереси споживачів послуг, тобто вимога максимально високої якості за мінімальною ціною. Виникає протиріччя щодо різної спрямованості інтересів держави як власника основних фондів і захисника прав і свобод громадян, яке сьогодні необхідно прибрати, а цього можна досягти лише шляхом реформування залізничного транспорту.

2. Стан ринку природної монополії у сфері залізничного транспорту чи залізничних перевезень пояснюється наявністю магістральних залізничних ліній загального користування і розміщених на них технологічних споруд, передавальних пристроїв, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень,

але він не є природною монополією. Однак стан ринку залізничного транспорту є проміжним між природною монополією й вільним ринком. Системоутворюючими елементами ринку залізничного транспорту є: сукупність уповноважених суб'єктів, які відповідають технічним вимогам і з огляду на це мають право провадити господарську діяльність у сфері надання транспортних послуг; інші учасники відносин у сфері господарювання; відносини, що виникають між ними; об'єкти залізничної інфраструктури. Необхідно відійти від імперативності й перейти до ринку з елементами конкурентного середовища.

3. Реформування залізничного транспорту пов'язане з розподілом функцій державного регулювання й управління господарською діяльністю, виокремленням природно-монопольних і конкурентних секторів, дерегулюванням видів діяльності, які не є природно-монопольними. Має відбуватися розвиток конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту.

Спираючись на аналіз визначення поняття «природна монополія», що наведено в законодавстві, слід відмітити, що надання послуг у межах природної монополії на залізничному транспорті є недостатньо ефективним порівняно з конкурентним середовищем, адже не задовольняються всі інтереси, а послуги, що надаються державним перевізником, можуть також надаватися і приватними перевізниками, попит на залізничні послуги може залежати від різних чинників: якості комфортності, швидкості, ціни тощо.

4. АТ «Укрзалізниця» поєднує одночасно проведення діяльності у двох напрямках і виступає: 1) органом управління майном, який забезпечує функціонування усієї системи залізничних перевезень, тобто оператором залізничної інфраструктури; 2) монополістом із надання усієї сукупності транспортних залізничних послуг щодо перевезення пасажирів і вантажів, а також інших допоміжних і супутніх послуг, що здійснюються у сфері залізничних перевезень. Виходячи з цього, перехід до нової моделі організації залізничного транспорту повинен супроводжуватися повним відокремленням функцій державного регулювання від господарських функцій.

Оператор інфраструктури має розглядатись як стратегічне підприємство у зв'язку з покладеними на нього обов'язками, він залишає за собою монопольне становище володіння критичним майном, надання доступу на ринок відповідно до нитки графіка. Монополія держави після реформування значно звужиться, а отже, логічно буде вести мову про «конкурентний стан послуг залізничних перевезень» та «монопольне становище оператора інфраструктури й суб'єктів, що забезпечують

стратегічну інфраструктуру».

5. Учасників господарських відносин у сфері залізничного транспорту залежно від функцій, що ними виконуються, і відповідно до послуг, що ними надаються, можна поділити на такі групи: 1) підприємства, що здійснюють перевезення, а також експлуатацію транспорту, під'їзних шляхів, регулювання руху; 2) підприємства, що здійснюють забезпечення перевезень: суб'єкти, які виготовляють транспортні засоби, здійснюють ремонт колій та транспортних засобів. Крім того, підприємства можна також розрізнити залежно від публічного інтересу: 1) з високим ступенем публічного інтересу; 2) з низьким ступенем публічного інтересу.

Доведено, що підприємства залізничного транспорту можна класифікувати на підприємства стратегічної інфраструктури й підприємства інфраструктури загального користування (після реформування можуть створюватися й функціонувати на конкурсній основі, бути приватної форми власності). Крім цього їх можна поділити на: а) кластероутворюючі (базові), діяльність яких носить стратегічний характер щодо забезпечення інтересів держави, такі підприємства перебувають у державній власності; б) кластерозабезпечуючі (організаційно і технологічно забезпечувальні, сервісні), тобто ті, що входять на ринок залізничних послуг за конкурсом.

Обґрунтовано, що підприємства залізничного транспорту матимуть різну правосуб'єктність, оскільки після реформування на ринку залізничного транспорту з'являться залізничні підприємства державної і приватної форм власності.

6. Оператор інфраструктури як економічно незалежна неприбуткова господарська організація, що об'єднує суб'єктів ринку залізничного транспорту та основним завданням якої є забезпечення управління й координації функціонування залізничного транспорту, характеризується наступними рисами: 1) має статус суб'єкта господарювання; 2) є неприбутковою організацією; 3) до складу майна входять об'єкти стратегічної інфраструктури, критичної інфраструктури й об'єкти загального користування; 4) крім функцій щодо утримання й забезпечення безпеки під час використання залізничної інфраструктури, наділений повноваженнями щодо розподілення пропускної спроможності стратегічної інфраструктури й надання послуг із доступу до неї; 5) має повноваження застосовувати заходи впливу на порушників у разі загрози національній безпеці, інтересам суспільства і держави, а також інші повноваження щодо контролю за безпекою руху й експлуатацією залізничної інфраструктури; 6) контроль за його

діяльністю здійснює уповноважений орган державної влади.

7. Об'єкти інфраструктури залізничного транспорту, які забезпечують його безперерйне й безпечне функціонування, необхідно визначити як об'єкти критичної інфраструктури, їх використання повинно здійснюватися в межах спеціального правового режиму. Запропоновано внести зміни до розділу 3 Господарського кодексу України «Майнова основа господарювання» і закріпити в ньому визначення понять «критична інфраструктура», «стратегічна інфраструктура», що можуть використовуватися у всіх сферах господарської діяльності, а також до розділу 8 «Спеціальні режими господарювання», де навести трактування поняття «спеціальний режим використання критичної інфраструктури». Крім того, надано пропозицію Закон України «Про залізничний транспорт» доповнити переліком майна, що належить до критичної інфраструктури, а також ознак віднесення майна підприємств залізничного транспорту до таких об'єктів.

8. Встановлено, що головна відмінність концепції кластера від інших форм об'єднання підприємств полягає, з одного боку, в поєднанні конкуренції всередині кластера, децентралізації, а з другого – централізації управління всередині об'єднання кластерів. При цьому важлива роль відводиться органам державної влади й місцевого самоврядування, до функцій яких належить контроль за діяльністю підприємств кластера й забезпечення економічної конкуренції на ринку перевезень.

9. Підтверджено, що нині існує необхідність у формуванні єдиного макрокластера як інтегруючої структури, у межах якого будуть створені мікрокластери, тобто економічний залізничний кластер функціонуватиме на макро- й мікрорівні.

Макрокластер – це форма організації ринку, відповідно до якої групуються суб'єкти господарювання для досягнення єдиної і спільної мети – забезпечення функціонування залізничного транспорту, які підпорядковуються єдиним правилам його функціонування. До системи залізничного макрокластера, крім оператора інфраструктури, також входять суб'єкти: 1) оператор рухомого складу; перевізники – суб'єкти господарювання незалежно від форми власності; підприємства технічного забезпечення руху залізничного транспорту; суб'єкти господарювання, що надають супутні й допоміжні послуги в межах перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом; 2) суб'єкти господарювання, що забезпечують інноваційний розвиток залізничного транспорту, а саме

науково-дослідні установи, навчальні заклади тощо.

10. Залізничний мікрокластер є договірним регіональним об'єднанням суб'єктів господарювання, основною метою якого є забезпечення стабільного функціонування залізничного транспорту, забезпечення конкурентного середовища залізничних перевезень і задоволення потреб споживачів у якісних транспортних послугах, що засновується на підставі угоди про створення, функціонування й розвиток залізничного мікрокластера.

Мікрокластер створюється для підвищення рівня обслуговування пасажирів і перевезення вантажів на базі ядра мікрокластера – вокзалу, товарної станції на конкретній території. Навколо вокзалу функціонують готелі, метро, ресторани, суб'єкти господарювання, що обслуговують функціонування залізничного транспорту, тобто за рахунок діяльності ядра вирує життя навколо нього. Правилами функціонування мікрокластера, обов'язковими для його учасників (як-от магазини, транспорт, громадські установи), встановлюється, в якому режимі вони мають діяти. При вступі до залізничного кластера учасники підписують договір приєднання до умов функціонування кластера. При цьому їх діяльність підлягає контролю якості.

11. Необхідним є розроблення правового й організаційного забезпечення, а саме: Стратегії кластерного розвитку залізничного транспорту, Концепції розвитку кластерів у залізничному транспорті з урахуванням принципу державно-приватного партнерства й децентралізації управління, Регіональної програми розвитку залізничного кластера, Закону України «Про залізничний кластер», де визначити поняття «залізничний кластер» та його види (макрокластер і мікрокластер). Крім того, варто вжити заходів щодо реалізації державної політики розвитку залізничних кластерів на місцевому рівні, наприклад, забезпечити створення відповідної інфраструктури, розроблення й запровадження інформаційних реєстрів і баз, стимулювання інвестицій і вжиття заходів організаційного й інформаційного спрямування, визначених спільними зусиллями держави, громад і зацікавлених представників бізнесу.

12. Обґрунтовано, що в межах розвитку кластерного підходу до організації залізничного транспорту, а також його реформи в цілому відповідно до вимог ЄС, реформи місцевого самоврядування щодо децентралізації повноваження органів місцевого самоврядування можуть бути розширені шляхом внесення відповідних змін до Закону України «Про місцеве самоврядування» стосовно того, що: 1) приміські залізничні компанії можуть утворюватися за участю органів місцевого

самоврядування; 2) залізниці будують свої відносини із місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування на податковій та договірній основах відповідно до чинного законодавства України; 3) органи місцевого самоврядування контролюють роботу залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів; погоджують тарифи у приміських сполученнях і питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії тощо.

13. Об'єктивне забезпечення співробітництва підприємств залізничного мікрокластера може здійснюватися так званою координаційною радою, що складатиметься з представників усіх учасників кластера. При цьому члени такої координаційної ради повинні представляти інтереси конкретних суб'єктів господарювання, вносити пропозиції щодо їх спільної діяльності, формувати стратегію розвитку певного кластера і приймати рішення з цих питань. Змістом діяльності такої координаційної ради повинно стати узгодження дій суб'єктів для досягнення мети кластера, а не управління діяльністю конкретного суб'єкта господарювання.

Координаційна рада є органом управління вже сформованого мікрокластера і центром узгодження його розвитку. Забезпечення формування таких кластерів варто покласти на центральні органи державної влади у сфері залізничних перевезень, які повинні покласти початок формуванню центрального суб'єкта мікрокластера – вокзалу, оскільки він є пунктом, що забезпечує прийом пасажирів, їх розміщення і координацію, забезпечує прийом пасажирських і вантажних потягів, є базою для розміщення закладів харчування, медичної допомоги, правоохоронних органів, органів забезпечення безпеки подорожуючих. Крім того, вони забезпечують доступ громадян до станцій, платформ та інших об'єктів інфраструктури залізничного транспорту.

14. Розширення конкурентного середовища серед підприємств залізничного транспорту загальної інфраструктури можливе передусім двома шляхами, а саме: 1) передачі об'єктів інфраструктури, що необов'язково мають перебувати у державній власності, тобто не є стратегічними об'єктами, у користування суб'єктам приватної форми власності; 2) доступу суб'єктів господарювання приватної форми власності до ринку для проведення господарської діяльності у вигляді надання транспортних послуг (перевезення пасажирів і вантажів), а також ведення іншої господарської допоміжної й обслуговуючої діяльності, що забезпечує функціонування залізничного кластера.

Враховуючи зазначене, необхідно передбачити в законодавстві правові шляхи реалізації цих двох напрямів.

15. Усю сукупність договорів, що опосередковують реалізацію кластерного підходу до організації залізничного транспорту, можна поділити за етапами: 1) договори на етапі створення; 2) договори на етапі приєднання; 3) договори на етапі функціонування. Крім того, на кожному етапі договори можна розрізняти залежно від рівня кластера, в межах якого вони укладаються: 1) договори, що укладаються на рівні мікрокластера; 2) договори, що укладаються на рівні макрокластера.

Правовою формою реалізації мікрокластера на етапі його створення стануть: угода про співробітництво, створення й розвиток залізничного кластера, угода про вступ до кластера, положення й правила функціонування кластера, норми і правила взаємодії учасників кластера. Залежно від виду мікрокластера деякі спеціальні питання взаємовідносин між його учасниками можуть відрізнятися, проте загальні положення повинні відображати комплекс прав і обов'язків учасників кластера й основи їх взаємодії.

16. Доведено, що в договорі концесії у сфері залізничного транспорту також мають бути враховані: 1) соціально-комунальні зобов'язання, пов'язані з безпекою руху (наприклад, будівництво пішохідних переходів, переїздів); 2) окремі питання функціонування об'єктів залізничного транспорту, що передаються у концесію, а саме зміни розкладів і режиму роботи вокзалу тощо; 3) тарифне регулювання; 4) забезпечення інтенсивності руху потягів, великого пасажиропотоку і вантажопотоку, які безпосередньо впливатимуть на збільшення чи зменшення користування вокзалом і залізничним транспортом, а отже, і на прибутковість проекту; 5) обсяг можливості розпорядження площами для комерційних цілей; 6) умови функціонування вокзалу в особливий період (надзвичайний чи воєнний стан, стихійне лихо тощо); 7) порядок функціонування митних постів, діяльності державної прикордонної служби у разі їх наявності.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Прокоп'єв Р. Є. Проблеми правового регулювання ліцензування перевезення вантажів залізничним транспортом. *Підприємництво, господарство і право*. 2011. №7. С. 79–82.

2. Прокоп'єв Р. Є. Підприємства, які мають стратегічне значення

для економіки і безпеки: проблеми правового регулювання. *Вісник Академії правових наук України*. 2013. № 1 (72). С. 262–270.

3. Прокоп'єв Р. Є. Проблеми розмежування повноважень з управління об'єктами державної власності, які передані підприємствам залізничного транспорту України. *Юрист України*. 2013. № 1 (22). С. 79–84.

4. Прокоп'єв Р. Є. Правове підґрунтя реформування ринку залізничного транспорту в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. №2. С. 159-161

5. Прокоп'єв Р. Є. Правовий статус суб'єктів залізничного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4. С. 105–109.

6. Прокопьев Р. Правовые особенности кластерного подхода формирования системы предприятий железнодорожного транспорта. *Slovak international scientific journal*. 2020. № 47. Vol. 3. P. 63–66.

7. Прокопьев Р. Організаційно-правові форми реалізації кластерного підходу у сфері залізничного транспорту. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2020. № 3 (31), vol. 2. P. 140-143.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Прокоп'єв Р. Є. Стан ринку природної монополії у сфері залізничного транспорту в умовах реформування. *Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки: тези доповідей міжнародної науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 27-28 березня 2020 р.). Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2020. С. 48–51.

9. Прокоп'єв Р. Є. Зарубіжний досвід правового регулювання реформування залізничного транспорту. *П'яті таврійські юридичні наукові читання: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ 15-16 травня 2020 р.). Київ: Таврійський національний університет імені В.І.Вернадського, 2020. С. 86–87.

10. Прокоп'єв Р. Є. Механізм державно-приватного партнерства в системі залізничного транспорту. *Теорія та практика сучасної юриспруденції: матеріали XXIV Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Харків, 30 травня 2020 р.). Харків: Асоціація випускників Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, 2020. С. 201–203.

11. Прокоп'єв Р. Є. Особливості правового регулювання кластерного підходу у сфері залізничного транспорту. *Юридична наука в сучасному світі: здобутки та перспективи: матеріали міжнародної*

науково-практичної конференції (м. Одеса 26 вересня 2020 року). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 81-84.

АНОТАЦІЯ

Прокоп'єв Роман Євгенович. Господарсько-правовий статус підприємств залізничного транспорту України. – 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, 2021.

Дисертацію присвячено дослідженню теоретичних положень та розробленню практичних рекомендацій з удосконалення правового регулювання діяльності і статусу підприємств залізничного транспорту та напрямів реформування галузі залізничного транспорту.

Визначено систему підприємств залізничного транспорту, особливості їх господарської діяльності. Розглянуто правовий статус оператора інфраструктури, визначено його риси. Охарактеризовано особливості правового статусу АТ «Укрзалізниця» на сучасному етапі реформування залізничного транспорту. Звернено увагу на напрями і засоби державного регулювання у цій сфері. Досліджено засади правового регулювання залізничного транспорту в ЄС, запропоновано шляхи реформування цієї галузі в Україні.

Удосконалено класифікацію підприємств залізничного транспорту залежно від функцій, що ними виконуються; правосуб'єктності; форми власності. Запропоновано кластерний підхід до реформування залізничного транспорту шляхом створення єдиного національного макрокластера, а також регіональних мікрокластерів. Визначено договори, що опосередковують діяльність суб'єктів господарювання у межах створення та функціонування кластерів, обґрунтовано їх зміст, визначено істотні умови.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, господарсько-правове забезпечення, державне регулювання, залізничний кластер, ринок залізничних перевезень, залізничні транспортні послуги, оператор інфраструктури.

АННОТАЦИЯ

Прокопьев Роман Евгеньевич. Хозяйственно-правовой статус предприятий железнодорожного транспорта Украины. - Квалификационный научный труд 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, 2021.

Диссертация посвящена исследованию теоретических положений и разработке практических рекомендаций по реформированию хозяйственно-правового статуса предприятий железнодорожного транспорта.

Описана система и рассмотрен правовой статус предприятий железнодорожного транспорта, особенности их хозяйственной деятельности. Определен правовой статус оператора инфраструктуры как экономически независимой некоммерческой хозяйственной организации, объединяющей субъектов рынка железнодорожного транспорта, основной задачей которого является обеспечение управления и координация функционирования железнодорожного транспорта.

Усовершенствована классификация предприятий железнодорожного транспорта в зависимости от исполняемых ими функций; правосубъектности; формы собственности.

Предложено кластерный подход к реформированию железнодорожного транспорта путем создания единого национального макрокластера как вертикально-горизонтальной интегрированной структуры, договорного объединения субъектов хозяйствования, а также региональных микрокластеров, как договорных региональных объединений субъектов хозяйствования, с целью обеспечения стабильного функционирования железнодорожного транспорта, возможности недискриминационного доступа перевозчиков к объектам железнодорожной инфраструктуры, независимо от формы их собственности для создания конкурентного рынка железнодорожных перевозок и удовлетворения потребностей потребителей в качественных транспортных услугах.

Обосновано необходимость принятия Стратегии кластерного развития железнодорожного транспорта и Концепции развития кластеров в железнодорожном транспорте, Региональной программы

развития железнодорожного кластера с учетом принципа государственно-частного партнерства и децентрализации, а также Закона Украины «О железнодорожном кластере».

Определены договоры, опосредующие деятельность субъектов хозяйствования в рамках создания и функционирования кластеров, обосновано их содержание, определены существенные условия.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, хозяйственно-правовое обеспечение, государственное регулирование, железнодорожный кластер, рынок железнодорожных перевозок, железнодорожные транспортные услуги, оператор инфраструктуры.

SUMMARY

Prokopyev Roman Yevhenovych. Economic and legal status of railway transport enterprises of Ukraine. – Qualified scientific work on the rights of manuscript.

The thesis for PhD in Law degree, specialty 12.00.04 «Economic law; economic and procedural law». – Yaroslav Mudryi National Law University, The Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2021.

The thesis is devoted to study theoretical provisions and to develop practical recommendations on improvement of legal regulation of the activity and the status of railway transport enterprises as well as the directions of railway transport reform.

The system of railway transport enterprises, peculiarities of their economic activity are determined. The legal status of the infrastructure operator is considered, its features are defined. The peculiarities of the legal status of JSC "Ukrzaliznytsia" at the present stage of railway transport reform are described. Attention is paid to the directions and means of state regulation in this area. The principles of legal regulation of railway transport in the EU are studied, the ways of reforming this branch in Ukraine are offered. The classification of railway transport enterprises depending on the functions they perform has been improved; legal personality; type of ownership. A cluster approach to railway transport reform by creating a single national macrocluster as well as regional microclusters is proposed. The agreements mediating the activity of economic entities within the framework of creation and functioning of clusters are determined, their content is substantiated, the essential conditions are established.

Keywords: railway transport enterprises, economic and legal support, state regulation, railway cluster, railway transportation market, railway transport services, infrastructure operator.

Підписано до друку 10.03. 2021. Формат 60х90 1/16
Папір офсетний. Віддруковано на різнографі.
Умовн. друк. арк. 0,7. Облік.-вид. арк. 0,9.
Тираж 100 прим. Зам № 872

Друкарня
Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого
61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77