

УДК 346.7:656.2

**І. М. РУДЯГА**

здобувач кафедри господарського права  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого, Харків  
e-mail: rud\_sinel@ua.fm



## **ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЯК ОБ'ЄКТ РЕФОРМУВАННЯ: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Стаття присвячена теоретико-правовому дослідженню актуальності для економіки держави проведення реформування залізничної галузі та подальшої успішної інтеграції у єдину європейську та світову транспортні системи.

**Ключові слова:** транспорт, залізничний транспорт, реформування, європейський досвід, євроінтеграція.

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

Залізниця є універсальним видом транспорту, що здійснюють перевезення усіх видів вантажів у міжрайонних і у внутрішньорайонних сполученнях, тобто забезпечують регулярні вантажні та пасажирські перевезення незалежно від природних та кліматичних умов, мають високу пропускну та провізну спроможність, високу економічність, ресурсозбережність та екологічні переваги щодо інших видів транспорту [1].

Питання реформування залізничної галузі України виникло досить нещодавно і є новим для нашої держави. Процес трансформації перебуває на початковому етапі, вже зараз проводиться ряд перетворень на законодавчому рівні

для здійснення успішного, раціонального та економічно вигідного процесу реорганізації. Однак для успішного завершення цього процесу і досягнення позитивних результатів потрібно здійснити розробку чіткої, раціональної стратегії формування конкурентного середовища, фінансового забезпечення впровадження та визначення шляхів найбільш ефективного досягнення поставлених завдань та цілей.

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

Проте дослідження структурних реформ у системі залізничного транспорту потребують подальшого доопрацювання та теоретичного обґрунтування з урахуванням науково-технічного осмислення результатів реструктуризації залізничного транспорту за кордоном та співвідношення наслідків зарубіжного досвіду трансформацій з можливими варіантами здійснення реформ в Україні, беручи до уваги специфіку її економічного, політичного та соціального розвитку [2].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми реформування залізничного транспорту знаходять відображення у працях як вітчизняних, так і іноземних вчених, таких, як А. В. Гречко, Г. Ю. Олійник, О. М. Гненний, Д. Г. Ейтутіс, О. Г. Дейнека, М. В. Макаренко, С. М. Резерп, Л. С. Федоров та ін. У своїх дослідженнях вони намагаються розв'язати важливе науково-практичне завдання щодо забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін і розвитку різних форм власності, а також здійснення ефективної побудови системи управління залізничним транспортом у сучасних умовах на шляху здійснення європейської інтеграції.

**Формулювання цілей.** Мета цієї статті полягає у визначенні основних напрямів та завдань реформування залізничного транспорту України і вибору моделі управління залізничним транспортом. А також у комплексному дослідженні зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту, здійсненні його аналізу для подальшого виділення негативних та позитивних наслідків перетворення з метою використання позитивних перетворень в основі реорганізації залізниць України.

**Виклад основного матеріалу.** Залізничний транспорт є одним із основних чинників динамічного розвитку економіки країни. Унаслідок своєї природи він ніколи не обмежувався однією державою, оскільки є відкритим економічним утворенням. Україна веде активну політику щодо своєї позиції у міжна-

родних організаціях із залізничного транспорту [3]. Зокрема, приєдналася до основних конвенцій та угод у галузі залізничного транспорту, у тому числі й до Європейського Союзу. Однією із пріоритетних цілей Європейського Союзу є посилення позицій залізничного транспорту в конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення його ефективності та застосування Транс'європейської залізничної магістралі [4].

Реформування залізничного транспорту за кордоном органічно вписується у глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів, країн існує свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи. Але основною причиною необхідності проведення кардинальних змін у країнах Західної Європи та залізницях країн Центральної і Східної Європи став різкий спад пасажирських, вантажних перевезень та невпинне погіршення економічного стану, незважаючи на фінансову підтримку з боку держави [5].

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

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

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

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

По-четверте, у всіх країнах, де впроваджується реформа залізниць, визначаються три форми власності: державна (муніципальна); часткова за участю держави (колективна); приватна [6].

При державній формі власності держава виконує дві функції: виступає як власник залізниць і як їх клієнт [6]. При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави і залізниці, служить контракт-план. Контракт-план (у випадку України — це контракт із керівництвом заліз-

ниць) — це угода між власником державного підприємства і його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, розподіляє ресурси, делегує повноваження або визначає принципи компенсації витрат на виконання збиткових завдань.

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

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

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

В основі структурних перетворень залізничного транспорту європейських країн лежить прийняття директив Європейським Союзом таких, як:

- директива ЄС № 91/440 «Про розвиток залізничних доріг Співтовариства» [6], яка спрямована на створення єдиної залізничної загальноєвропейської швидкісної системи комбінованих перевезень. Країни — учасниці ЄС відповідно до цієї директиви приступили до реформування господарської діяльності залізниць, в основі якого лежить не тільки докорінна зміна перевізного процесу з поділом інфраструктури та комерційної діяльності, а також і перегляд відносин власності [7];

- директива ЄС № 95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» визначає критерії, які застосовуються для видання, поновлення чи внесення змін до ліцензій, що призначаються державами-членами для залізничних підприємств, які були або будуть засновані у Співтоваристві. Особливістю є те, що перевізник може одержати нитку на графіку тільки в тому випадку, якщо він має ліцензію і сертифікат безпеки [8];

- директива ЄС № 95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою» усуває дискримінацію при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключається дискримінація стосовно чужих перевізників [9].

Директивою ЄС № 91/440 визначені основні підходи до реформування залізничної галузі, хоча у кожній країні — учасниці ЄС цей процес мав свої особливості.

Так, **Великобританія** була першою європейською країною, що стала на шлях приватизації залізниць. Основною причиною реформи залізничного транспорту у цій країні постала необхідність зняття надмірного фінансового навантаження на державний бюджет, але, у свою чергу, передбачалася ліквідація громіздкої структури управління галуззю.

Ключовими напрямками реформування були:

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

У результаті проведених реформ у 1994 р. було створено державну компанію Railtrack, яка повністю володіла інфраструктурою; пасажирськими перевезеннями займалися 25 компаній-операторів (TOC); створено три спеціальні лізингові компанії (ROSCO); адміністрації з пасажирських залізничних франшиз (OPRAF) був наданий контроль із виконання угод із франшиз кожної компанії-оператора (TOC); створено Rail Passenger Counsel (RPC), до компетенції якого входили розгляд справ пасажирів і привернення уваги регулюючих органів до проблем споживачів; створено 6 операторів вантажних перевезень, однак п'ять з них було куплено British, Welsh & Scottish Railways (EWS), яка зараз контролює більше ніж 90% вантажних перевезень. Роль держави зводилась лише до утримання організації, яка контролює роботу залізничного транспорту [10].

Перевагами реформування було таке: збільшення урядових грантів, зниження витрат на обслуговування інфраструктури, поява додаткових послуг у поїздах та вокзалах, скорочення субсидування урядом залізничного транспорту. Недоліки виявились у погіршенні утримання рухомого складу, конфлікті інтересів між великою кількістю суб'єктів залізничного транспорту, зниження інвестицій в основні засоби, збільшенні кількості аварій на залізницях.

Упровадження британського варіанта «європейської моделі» вимагає високої правової та управлінської культури, яка в Англії знаходиться досить на прогресивно високому рівні, хоча навіть це не забезпечило 100% якісного проведення реформи.

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

SBB — одна з найуспішніших залізниць світу з експлуатаційними показниками та технікою. Високий рівень технічної оснащеності обумовлений великими обсягами інвестицій, які держава вкладає в розвиток рухомого складу та інфраструктури. Керівництво швейцарських залізниць не

вважає доцільним здійснювати розмежування інфраструктури та перевезень і висловлюється досить негативно щодо приватизації. Вважає, що здійснення приватизації легше на залізницях, де головним користувачем є вантажоперевізник. Причина полягає у надзвичайно дешевій інфраструктурі. Інфраструктура для організації руху пасажирських поїздів значно дорожча, бо вимагає багато заходів щодо забезпечення безпеки руху та комфорту пасажирів.

Таким чином, висновками реформування залізниць у Швейцарії є:

– акціонування залізниць зі 100% власністю держави може забезпечувати прибуткову діяльність;

– можна не здійснювати розподіл структури управління залізничним транспортом на компанію інфраструктури та експлуатаційній компанії операторів;

– проведення приватизації не є обов'язковою умовою для успішного функціонування залізничного транспорту [10].

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

Для вирішення проблем, які виникли, потрібно було проведення негайної реформи, метою якої стало повернення залізниці конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Найбільш важливі моменти реформи німецьких залізниць можна звести до такого:

– звільнення «нових» залізниць від їхнього боргового тягаря і так званих «успадкованих боргів», за які нові комерційні структури не могли нести відповідальності;

– створення організаційної структури, що дозволила б об'єднаній системі залізничного транспорту ефективно перебороти існуючі недоліки системи і забезпечити незалежне і відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому;

– вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з управлінської точки зору;

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

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

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

– держава візьме на себе відповідальність за інвестиції, необхідні для того, щоб привести в належний стан систему залізничного транспорту колишньої НДР, і пасажирські залізничні перевезення будуть побудовані за регіональним принципом, тобто відповідальність за них переходить до федеральних земель, що будуть отримувати необхідні послуги у залізничній компанії, використовуючи для цього фінансові засоби, надані федеральними органами влади [5].

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

Завдання другого етапу реформи є реалізація на практиці структури управління залізничним транспортом. Із 1999 р. підприємство — Deutsche Bahn (залізниці Німеччини) набуває статусу багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією DBAG. У концерн, крім холдингової компанії, входять п'ять акціонерних товариств.

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

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

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



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

Переваги, отримані у процесі реформування залізниць у Німеччині, такі:

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

До недоліків реформування можна віднести те, що не було підвищено надійність локомотивного парку та надлишкову бюрократизацію, яка стримує доступ конкурентів до послуг інфраструктури [10].

**Польща** в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Нова структура в залізничній галузі зараз має назву PKP Polskie Linie Kolejowe (входить до складу PKP Group) і не є приватною фірмою. Це акціонерне товариство, акції якого закріплені в державній власності, проте господарською діяльністю займаються приватні структури [5].

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

У результаті реформи фінансове становище залізниць Швеції значно покращилось. Експлуатаційні витрати і чисельність персоналу знижувались щорічно. Значно підвищилась якість послуг, що надаються в пасажирських і вантажних перевезеннях. Це дозволило SJ посилити свої позиції на транспортному ринку. Також підвищився якісний рівень перевезень у приміському сполученні, які виконувались SJ [5].

Також слід розглянути процес реформування залізниць за «американською моделлю». Основна її відмінність від «європейської» — наявність декількох вертикально інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах,



з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Ця модель функціонує в США, Канаді, Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень і управління інфраструктурою, виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісний.

Світова практика (Західна Європа, Азіатсько-Тихоокеанський регіон, США) показує, що до реформування залізниць ці країни підійшли вже при сталій економіці. У цілому зарубіжний досвід не підтверджує однозначно, що поділ залізниць за видами діяльності є кращою формою управління залізничним транспортом. Хоча однією з найважливіших причин необхідності виділення інфраструктури є потреба у створенні умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і, насамперед, із автомобільним [12].

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

- по-перше, залишити залізниці в державній власності та закріпити за державою регулювання в інфраструктурі (як, наприклад, є у Швеції, Швейцарії);
- по-друге, здійснити розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури (як, наприклад, у Швеції, Німеччині);
- по-третє, створити акціонерні компанії, які будуть здійснювати перевезення на конкурентних засадах (як, наприклад, у Німеччині, Швеції, Англії, Польщі);
- по-четверте, відокремлення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній (як, наприклад, у Німеччині).

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

Для сектору залізниць України вкрай необхідні нові капітали і обслуговуючі підприємства для поновлення послуг. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових обслуговуючих підприємств, які пропонуватимуть нові і кращі послуги. Конкуренція примусить існуючі обслуговуючі підприємства поліпшити свою діяльність, як завжди буває, коли державні підприємства потрапляють в умови конкуренції. Відкритий доступ також дозволить транспортним підприємствам впроваджувати нові послуги, необхідні за відсутності обмежень, пов'язаних із кордонами між країнами, а також знайти нові ринки [13].

А, отже, потрібно визначити чітку економічну політику держави, особливо у сфері оптимізації залізничної галузі, яка за своїм механізмом складалася б із формування та здійснення офіційно затвердженого алгоритму застосування правових засобів державного впливу на зміст, структуру та динаміку внутрішньо- та зовнішньоекономічних відносин, шляхом відповідної корекції змісту правового господарського порядку [14].

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

На сьогодні, на жаль, між положеннями економічної політики держави та господарсько-правовим порядком відсутня сполучна ланка — господарсько-правова політика. Без неї концептуальна програма діяльності держави є мало-ефективною, адже господарсько-правові засоби впливу, а не тільки регулювання, не отримують прямого функціонального призначення [14].

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

Тому першочерговому вирішенню підлягають такі питання:

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

Проведення реформування залізничної галузі України є беззаперечним фактом, адже необхідна модернізація інфраструктури та рухомого складу з урахуванням можливостей залучення коштів приватних інвесторів, підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом розвитку конкуренції у сфері перевезень. Зараз стратегія проведення вказаної реформи потребує глибокого доопрацювання.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Олійник Г. Ю. Організаційно-економічний механізм корпоративного управління підприємствами транспорту та зв'язку : монографія / Г. Ю. Олійник, Т. І. Лозова, П. С. Єщенко, В. В. Жебка, С. Я. Салига. – К. : Логос, 2012. – 423 с.
2. Гречко А. В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А. В. Гречко // Економ. вісн. НТУ «КПІ». – 2009. – № 6. – С. 137–142.
3. Цветков Ю. М. Залізничний транспорт України на порозі реформування : підручник / Ю. М. Цветков, М. В. Макаренко, А. Д. Лашко та ін. – К. : ДЕДУТ, 2008. – 189 с.
4. Шапочка М. К. Впровадження Європейського досвіду в оптимізацію інфраструктури залізничного транспорту України / М. К. Шапочка, О. І. Рибіна // Зб. наук. пр. Нац. ун-ту держ. податк. служби України. – 2011. – № 1. – С. 615–623.
5. Лимар Н. М. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту / Н. М. Лимар // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 37. – С. 148–152.
6. Гненний О. М. Шляхом Європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу / О. М. Гненний, В. О. Задоя, Л. В. Марценюк // Зб. наук. пр. ДЕДУТ : Серія «Економіка і управління». – Вип. 30. – ДЕДУТ, 2014. – С. 32–43.
7. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества // Official. – № L 237. – 1991. – С. 25–28.
8. Директива Ради Європейського співтовариства 95/18 ЄС від 19.09.95 «Про розподіл виробничих потужностей інфраструктури і оплату за користування інфраструктурою залізниць» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994\\_952](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_952).
9. Директива Ради Європейського співтовариства 95/19 ЄС від 19.09.95 «Про розподіл виробничих потужностей інфраструктури і оплату за користування інфраструктурою залізниць» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994\\_952](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_952).
10. Бараш Ю. С. Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи / Ю. С. Бараш // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – Вип. 1. – С. 158–162.
11. Бех П. В. Досвід ФРН в області реструктуризації залізничного транспорту / П. В. Бех, О. В. Машков, Н. В. Руденко // Транспортні системи і технології перевезень : зб. наук. пр. ДНУЗТ. – Д., 2011. – Вип. 1. – С. 25–30.
12. Петренко О. О. Реформування залізничного транспорту – реалії та перспективи / О. О. Петренко // Зб. наук. пр. ДЕДУТ : Серія «Економіка і управління». – Вип. 27. – ДЕДУТ, 2014. – С. 119–124.
13. Стратегія відновлення життєдіяльності залізниць у країнах Європейського співтовариства : офіц. док. «Біла книга» / Коміс. Європ. співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція.

14. Задихайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави : автореф. дис ... д-ра юрид. наук : 12.00.04 / Д. В. Задихайло. – Х., 2013. – 38 с.

## REFERENCES

1. Barash Yu. S. (2003). Analiz reformuvannya struktur upravlinnya zaliznychnym transportom u rozvynenykh krayinax Yevropy. Dnipropetrovsk.
2. Bex P. V., Mashkov O. V., Rudenko N. V. (2011). Dosvid FRN v oblasti restrukturyzatsiyi zaliznychnogo transportu. Transporti systemy i texnologiyi perevezen: zb. nauk. prac DNUZT.
3. Gnennyj O. M., Zadoya V. O., Marcenyuk L. V. (2014). Shlyaxom Yevropejskoyi integratsiyi Ukrayiny: osoblyvosti reformuvannya zaliznych krayin svitu. Zbirnyk nauk. prac DETUT: Seriya «Ekonomika i upravlinnya».
4. Grechko A. V. (2009). Dosvid korporatyvnykh transformacij na zaliznycyax deyakyx krayin Yevropy. Ekonomichnyj visnyk NTUU «KPI»
5. Dyrektyva Rady Yevropejskogo spivtovarystva 95/18 YeS vid 19.09.95 «Pro rozpodil vyrobnychyx potuzhnostej infrastruktury i oplatu za kory`stuvannya infrastrukturoyu zaliznycz». Retrieved from: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994\\_952](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_952).
6. Dyrektyva Rady Yevropejskogo spivtovarystva 95/19 YeS vid 19.09.95 «Pro rozpodil vyrobnychyx potuzhnostej infrastruktury i oplatu za korystuvannya infrastrukturoyu zaliznycz». Retrieved from: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994\\_952](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_952).
7. Dyrektyva 91/440 YeS Soveta ot 29 iyulya 1991 goda, kasayushhayasya razvytyya zheleznyx dorog soobshhestva // Official. – №L 237. – 1991. – s. 25-28.
8. Zadyhajlo D. V. (2013). Pravovi zasady formuvannya ta realizatsiyi ekonomichnoyi polityky derzhavy: avtoref. dys ... d-ra yuryd. nauk. Kharkiv.
9. Lyman N. M. (2012). Zarubizhnyj dosvid reformuvannya zaliznychnogo transportu. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti
10. Olijnyk G. Yu., Lozova T. I., Yeshhenko P. S., Zhebka V. V., Salyga S. Ya (2012). Organizacijno-ekonomichnj mexanizm korporatyvnoho upravlinnya pidpnyemstvamy transportu ta zvyazku: monografiya. Kiev.
11. Petrenko O. O. (2014). Reformuvannya zaliznychnogo transportu – realiyi ta perspektyvy. Zbirnyk nauk. prac DETUT: Seriya «Ekonomika i upravlinnya». DETUT.
12. Strategiya vidnovlennya zhyttyediyalnosti zaliznych u krayinax Yevropejskogo spivtovarystva: Oficijnyj dokument «Bila knyga» / Komisiya Yevropejskogo spivtovarystva. Bryussel.
13. Czvyetkov Yu. M., Makarenko M. V., Lashko A. D. ta in. (2008). Zaliznychnyj transport Ukrayiny na porozi reformuvannya: pidruchnyk. Kiev
14. Shapochka M. K., Rybina O. I. (2011). Vprovadzhennya Yevropejskogo dosvidu v optymizatsiyu infrastruktury zaliznychnogo transportu Ukrayiny. Zbirnyk naukovyx prac Nacionalnogo universytetu derzhavnoyi podatkovoyi sluzhby Ukrayiny.

Стаття надійшла до редакції 23.10.2015.

**РУДЯГА И. Н.**

соискатель кафедры хозяйственного права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого, Харьков

## **ХОЗЯЙСТВОВАНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ КАК ОБЪЕКТ РЕФОРМИРОВАНИЯ: СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Статья посвящена теоретико-правовому исследованию актуальности для экономики государства проведения реформирования железнодорожной отрасли и дальнейшей успешной интеграции в единую европейскую и мировую транспортные системы.

**Ключевые слова:** транспорт, железнодорожный транспорт, реформирование, европейский опыт, евроинтеграция.

**I. M. RUDIANA**

PhD. Student of the Economic Law Department, Yaroslav Mudryi National Law University, Kharkiv

## **THE RAILWAY TRANSPORT ECONOMY AS A SUBJECT TO REFORMATION: COMPARATIVE AND LEGAL ASPECT**

**Problem setting.** An issue of reformation of the rail industry in Ukraine is new for our country. In order to achieve positive results, there is a need to develop a precise and rational strategy for formation of a competitive environment, financial support, and determination of ways of the most effective attainment of the established tasks and goals.

**Recent research and publications analysis.** Problems of the railway transport reformation are considered in scientific papers of both domestic and foreign scientists. Among them are A. V. Hrechko, H. Yu. Oliinyk, O. M. Hnennyi, V. O. Zadoiia, D. H. Eitutis, O. H. Deineka, M. V. Makarenko, S. M. Rezer, and L. S. Fedorova.

**Paper objective.** The paper objective consists in determination of the main directions and tasks of the railway transport reformation in Ukraine and the choice of a model for railway transport management.

**Paper main body.** The railway transport reformation abroad organically fits into the global tendency of economy liberalization.

Nowadays, there are two main models of railway transport functioning in developed countries:

- American (being mainly oriented towards private railroads);
- European (allows public administration as well as private railroads).

Both models are aimed at enhancement of efficiency and keeping technical equipment at a level being appropriate for servicing customers.

**Conclusions of the research.** To reform the rail industry in Ukraine successfully, the following matters should be immediately settled:

- the structure of ownership for technical infrastructure property;
- the system of the organizational and economic influence on relationships in the railway transport industry;
- the mechanism for regulation of relationships, which involves natural monopoly entities;
- interaction of natural monopolies entities and other business entities;
- standardization of economic competition rates;
- division of the economic industry into areas of servicing and its economic usage.

**Short Abstract to an article**

**Abstract.** The article is dedicated to theoretical and legal research of the reformation of the rail industry and its further successful integration into the single European and world transport systems.

**Key words:** transport, railway transport, reformation, European experience, European integration.