

**І. М. РУДЯГА**

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



## **ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ ЯК СУБ'ЄКТ ПРИРОДНОЇ МОНОПОЛІЇ: ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Стаття присвячена удосконаленню правового регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, виявленню недоліків існуючої нормативно-правової бази і шляхів їх усунення. Значну увагу приділено державному регулюванню діяльності такого суб'єкта природної монополії, як залізниці, що, у свою чергу, виступають особливого роду природною монополією та потребують специфічного законодавчого регулювання.

**Ключові слова:** транспорт, залізничний транспорт, монополія, природна монополія, антимонопольне регулювання, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

**Постановка проблеми.** Якісне, оперативне забезпечення потреб споживачів у ринковій економіці вимагає вмілого поєднання різних способів державного та недержавного регулювання. Запорукою досягнення бажаного результату є наявність як здорової економічної конкуренції з її багатьма конкуруючими суб'єктами, так і діяльності великих суб'єктів-монополістів.

Залізничний транспорт є однією з основних галузей інфраструктури національної економіки, що має низку особливостей, які забезпечують одні з найважливіших функціональних складових ефективної господарсько-економічної діяльності.

Істотний рівень монополізації національної економіки та неоднозначний вплив монополій на стан справ у економічній, соціальній та політичній сферах

країни визначають потребу пошуку шляхів розвитку господарської діяльності подібних структур з метою мінімізації негативних ефектів їх монопольного становища. Окреме місце серед них посідають природні монополії, які функціонують у найбільш значимих видах господарювання: ядерна та гідроенергетика, залізничний транспорт, нафтогазова промисловість, поштовий зв'язок, телекомунікації, житлово-комунальне господарство тощо. Розвиток вказаних галузей економіки сприяє прискоренню зростання національної економіки України та підвищує її привабливість для потенційних інвесторів.

Тому проблема ефективного функціонування природних монополій стає важливим завданням державного регулювання та стимулювання економічного розвитку країни. Таке завдання полягає в мінімізації отримання монополістами ренти від власного монопольного становища.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми природних монополій та регулювання діяльності у цій сфері досліджувалися переважно з економічної точки зору у працях вчених-економістів, зокрема Н. Белоусова, Є. Васильєва, В. Лівшиця, В. Паламарчука, Г. Філюка [1].

Також значний внесок у дослідження особливостей функціонування та регулювання діяльності природних монополій здійснили такі науковці, як В. Базилевич, Н. Белоусова, В. Венгер, І. Галиця, А. Городецький, Я. Жаліло, А. Колганов, В. Кривуцький, А. Френзель, А. Юданов, Л. Карбовник, О. Кисинець, Д. Напрієнко та ін., які розглядали правове поле діяльності природних монополій, особливості їх функціонування, а також приділяли увагу вдосконаленню механізмів державного регулювання діяльності природних монополій.

**Формулювання цілей.** Метою цієї статті є аналіз та удосконалення правового регулювання діяльності залізниць як суб'єкта природної монополії, що, у свою чергу, виступають переважно природною монополією та потребують специфічного законодавчого регулювання. Крім того, виявлення недоліків у існуючій нормативно-правовій базі щодо державного регулювання діяльності монополістичних утворень та шляхи їх усунення.

**Виклад основного матеріалу.** Здійснення трансформаційних завдань цивілізаційного характеру, особливо в економічній сфері, завдань, які пов'язані не тільки із заснуванням інститутів змішаної економіки та їх стабільним функціонуванням, а й із реалізацією довгострокових економічних стратегій підвищення конкурентоздатності національної економіки, вимагають стабільності та правонаступництва щодо реалізації державних програм економічного та соціального розвитку [2].

Будь-якій активній діяльності держави з метою здійснення керуючого впливу на зміст, характер та інтенсивність реалізації суспільних відносин має

передувати окрема підготовча фаза діяльності державного апарату, що зазвичай полягає у: вивченні стану та динаміки розвитку зазначених суспільних відносин; здійсненні їх політико-правової оцінки; прогнозуванні напрямів та параметрів наслідків процесу їх розвитку; створенні віртуальної оптимізованої моделі такого розвитку, що оцінюється як політично прийнятна; з'ясуванні ресурсних та інструментальних можливостей держави щодо ефективного впливу на об'єкт управління; формалізації доктринальних положень політики у документах, що мають юридичну силу і можуть виконувати функцію алгоритму діяльності органів держави та посадових осіб, спрямованого на досягнення визначених суспільних ефектів; контролі за реалізацією сформованої політики держави в процесі функціонування механізмів державного управління, з можливою подальшою модифікацією складових державної політики, що застосовується [3].

Одним із пріоритетних напрямів сучасної економічної політики в Україні є розвиток і підтримка конкуренції.

Однак існують такі галузі, де конкуренція з об'єктивних причин (технологічні особливості виробництва, характер попиту і пропозиції) неефективна або взагалі неможлива.

Товарні ринки, де присутній лише один суб'єкт господарювання, відповідно до законодавства України належать до природних монополій і підлягають державному регулюванню. Відсутність діючих конкурентних механізмів і загроза зловживання економічною владою суб'єктів таких монополій викликає необхідність створення спеціальної системи державного регулювання у сфері природних монополій. Вона необхідна для захисту інтересів споживачів товарів і послуг суб'єктів природних монополій, а також для підвищення економічної ефективності їхньої діяльності [4].

Діяльність суб'єктів господарювання, які працюють в умовах природної монополії, піддається регулюючому впливу з боку держави в країнах з ринковою економікою. У різних державах цей вплив здійснюється по-різному, але існують два основні шляхи: перший — створення спеціальних уповноважених органів регулювання, до сфери компетенції яких входить контроль за діяльністю фірм, у тому числі приватних, і другий — регулювання з боку держави як реалізація прав його власника на державні підприємства [5].

Сферам, у яких здійснюється діяльність суб'єктами природної монополії згідно зі ст. 5 Закону України «Про природні монополії», є:

- транспортування нафти і нафтопродуктів трубопроводами;
- транспортування природного і нафтового газу трубопроводами;
- розподіл природного і нафтового газу трубопроводами;

- зберігання природного газу в обсягах, що перевищують рівень, який встановлюється умовами та правилами здійснення підприємницької діяльності із зберігання природного газу (ліцензійними умовами);
- транспортування інших речовин трубопровідним транспортом;
- передача електричної енергії магістральними та міждержавними електричними мережами;
- розподіл електричної енергії (передача електричної енергії місцевими (локальними) електромережами);
- користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування;
- управління повітряним рухом;
- централізоване водопостачання та водовідведення;
- транспортування теплової енергії;
- спеціалізовані послуги у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України;
- захоронення побутових відходів [6].

Відповідно до зведеного переліку суб'єктів природних монополій станом на 13 травня 2016 р., який ведеться Антимонопольним комітетом України на підставі ст. 5 Закону України «Про природні монополії», публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» внесено до вищевказаного переліку. Також визначені межі діяльності ПАТ як суб'єкта природної монополії, які полягають у наданні послуг користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, керування диспетчерськими службами [7].

Так, ст. 4 Закону України «Про природні монополії» визначає, що державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах, визначених у ст. 5 цього Закону, здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій, які утворюються і функціонують відповідно до цього Закону [6].

У випадках, встановлених Законом, державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій може здійснюватися органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Якщо діяльність суб'єктів природних монополій, яка підлягає регулюванню згідно з цим Законом, спрямована на задоволення потреб окремого регіону, то функції державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, визначені цим Законом, можуть бути делеговані у встановленому по-

рядку Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям з наданням їм повноважень, передбачених ст. 14 цього Закону [6].

Слід погодитись із Л. Г. Кузьменком і С. В. Кузьменком, що державний вплив на діяльність суб'єктів природних монополій має бути спрямований на досягнення основних завдань регулювання в таких напрямках: а) регулювання повинно забезпечити захист інтересів споживачів послуг, які надаються суб'єктами природних монополій, а також недопущення зловживань своїм монопольним становищем цих суб'єктів; б) створення ефективної основи для оптимального функціонування та розширеного відтворення виробництва суб'єктів природних монополій шляхом створення сприятливих умов для повного покриття економічно виправданих витрат підприємств і відповідного інвестування в розвиток виробництва. При цьому діяльність суб'єктів природних монополій має регулюватися в такий спосіб, що забезпечує баланс інтересів усіх зацікавлених кіл, у тому числі держави [8]. Очевидно, що досягнення такої мети і виконання відповідних завдань вимагають досконалої юридичної конструкції (моделі) законодавчого забезпечення інституту природних монополій, яка б відповідала політико-правовим і соціально-економічним реаліям сьогодення [9].

Із викладеного вище можна зробити висновок, що одним із важелів державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій повинно бути створення національних комісій. Відповідно до Закону України «Про природні монополії» національні комісії регулювання природних монополій — це державні колегіальні органи, що утворюються, ліквідовуються та підпорядковуються Президенту України, підзвітні Верховній Раді України, діють на підставі положень, які затверджуються Президентом України. Так, сьогодні створені такі комісії, як Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг.

Також слід зазначити, що Національна комісія, яка здійснює державне регулювання у сфері транспорту, не була створена, а деякі функції, які повинна здійснювати комісія, були покладені на Державну адміністрацію залізничного транспорту України, відповідно до Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262, у тому числі формування і реалізація єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті [10]. Хоча ст. 12 Закону України «Про природні монополії» формування, зокрема цінової політики, віднесено до завдань комісії [6].

Варто погодитися з Н. О. Саніахметовою, що регулювання природних монополій слід віднести до такого типу державного регулювання, яке спрямоване на заміну конкуренції на товарному ринку. Конкуренція в таких галузях нестабільна і неефективна, однак відсутність регулювання природних монополій може призвести до підвищення цін і, отже, необґрунтованого збагачення виробників за рахунок споживачів. Державне регулювання в такому випадку означає регулювання цін природних монополій, обмеження чи усунення доступу конкурентів на ринок. Мета такого регулювання — утримувати витрати і ціни низькими, а обслуговування і якість — високими [11].

Оскільки питання законодавчого забезпечення державного регулювання такого суб'єкта природної монополії, як ПАТ «Укрзалізниця» майже не врегульоване, то воно потребує подальшого вивчення та доопрацювання.

Аналізуючи Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту, слід зробити висновок, що формування цінової політики на залізничному транспорті не належить до основних завдань адміністрації, а отже, може реалізовуватись не в повному обсязі та сприяти неефективному забезпеченню регулювання в цій сфері [10].

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

У цьому випадку слід звернути особливу увагу на те, що ПАТ «Укрзалізниця» як монополіст об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, впливає на тарифоутворення під час використання вказаної інфраструктури в процесі перевезень пасажирів та вантажу.

Крім того, особливістю вказаної монополії є й те, що держава виступає власником об'єктів інфраструктури, які забезпечують рух залізничного транспорту загального користування та є органом управління, а тарифи на залізничні перевезення мають статус засобу державного регулювання відносин промисловості. Тому при створенні Національної комісії, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, вона водночас отримує специфічне завдання промислової політики, адже тарифи на вантажні перевезення безпосередньо зачіпають такі галузі економіки, як металургія, сільське господарство, що виступають основними користувачами послуг перевезення вантажу залізничним транспортом.

Тому, на думку автора, а також на виконання Закону України «Про природні монополії», потрібно створити Національну комісію, що здійснюватиме регулювання у сфері транспорту, яка б провадила державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту.

Основним завданням Національної комісії, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, повинно бути здійснення державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту.

Шляхи реалізації основного завдання комісії полягають у такому:

1) формування і реалізація цінової та тарифної політики на ринку послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках;

2) сприяння створенню умов для розвитку конкуренції з метою виведення товарного ринку із стану природної монополії та ефективного задоволення попиту, а також сприяння розвитку конкуренції на суміжних ринках;

3) сприяння ефективному функціонуванню ринків послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, на основі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів господарювання, споживачів та держави;

4) здійснення державного контролю за додержанням встановлених тарифів на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках.

Із викладеного вище випливає, що комісія виконувала б основні функції, які пов'язані з:

– встановленням тарифів на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, які провадять діяльність на суміжних ринках;

– постійним моніторингом кон'юнктури ринку послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, які провадять діяльність на суміжних ринках.

Таким чином, у разі створення Національної комісії, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, потрібно буде внести ряд змін до законодавчих актів, зокрема, до Закону України «Про залізничний транспорт» щодо встановлення тарифів на залізничні перевезення, Закону України «Про природні монополії» стосовно визначення сфер діяльності суб'єктів природних монополій, а також суміжних ринків.

Так, ч. 1 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» може бути викладена в такій редакції: «Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України».

Також потрібно буде внести зміни до ст. 5 Закону України «Про природні монополії», а саме пункт «користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування» зазнає наступної трансформації: «Користування об'єктами інфраструктури залізничного транспорту, що забезпечують безпеку та рух залізничного транспорту загального користування».

Оскільки залізничні колії, вокзали та диспетчерські служби можна об'єднати у поняття «об'єкт інфраструктури залізничного транспорту», визначення якого наведене у постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту» від 11 липня 2013 р. № 494, відповідно до якого інфраструктура залізничного транспорту — це технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до об'єктів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом [12].

Враховуючи, що комісія повинна буде здійснювати державне регулювання діяльності не тільки суб'єктів природної монополії, а й суб'єктів, що провадять діяльність на суміжних ринках, то зазнає змін і ст. 6 Закону України «Про природні монополії» в пункті «внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним, повітряним, річковим та морським транспортом», який можна викласти в такій редакції: «внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, вантажів залізничним, повітряним, річковим та морським транспортом, а також пов'язані з ними послуги, перелік яких



визначає Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту».

Вказані вище зміни та перетворення дозволять створити необхідний та дієвий важіль державного регулювання у сфері залізничного транспорту як суб'єкта природної монополії.

**Висновки.** Традиційно управлінський підхід щодо проблеми здійснення впливу держави на економічні процеси з визначеною господарською метою, як правило, полягає в оптимізації елементів саме господарського механізму держави, а точніше — систематики організаційно-господарських відносин. Ця систематика складається із визначеного арсеналу господарсько-правових засобів державного регулювання господарської діяльності, серед яких зазвичай відбираються найбільш ефективні [13].

Природна монополія є відокремленою структурою національної економіки, існування якої економічно доцільне. Вона виникає внаслідок технологічних особливостей виробництва та його матеріальної бази.

Головне завдання державного регулювання природного монополізму полягає в тому, щоб не допустити необґрунтованого підвищення цін або обмеження обсягу продукції з боку суб'єктів природних монополій, які мають на меті поліпшити результати діяльності монополіста з погляду суспільства.

Методи регулювання діяльності суб'єктів природних монополій визначені в літературі як передбачені законом способи встановлення і застосування обов'язкових вимог до господарської діяльності і продукції суб'єктів природних монополій, використання яких обмежене в часі [14].

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

У цьому випадку слід звернути особливу увагу на те, що ПАТ «Укразалізниця» як монополіст об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, впливає на тарифоутворення під час використання вказаної інфраструктури в процесі перевезень пасажирів та вантажу.

Крім того, особливістю вказаної монополії є й те, що держава виступає власником об'єктів інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування та є органом управління, а тарифи на залізничні перевезення мають статус засобу державного регулювання відносин

промисловості. Тому при створенні Національної комісії, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, вона водночас отримує специфічне завдання промислової політики, адже тарифи на вантажні перевезення безпосередньо торкаються таких галузей економіки, як металургія, сільське господарство, що виступають основними користувачами послуг перевезення вантажу залізничним транспортом.

Таким чином, створення Національної комісії, що здійснювала б державне регулювання у сфері транспорту, забезпечить баланс інтересів споживачів, компаній-монополістів та держави в процесі прийняття рішень шляхом:

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

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Анохіна І. О. Правове регулювання діяльності суб'єктів природних монополій : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04 / І. О. Анохіна. – Д., 2005. – С. 21.
2. Задихайло Д. В. Державна економічна політика та завдання правового регулювання / Д. В. Задихайло // Право. – 2014. – С. 138–147.
4. Задихайло Д. В. Економічна політика держави в системі правового і законодавчого забезпечення / Д. В. Задихайло // Вісн. Нац. акад. прав. наук України. – 2013. – № 3. – С. 214–221.
5. Анохіна І. О. Напрями вдосконалення нормативно-правової бази регулювання діяльності суб'єктів природних монополій / І. О. Анохіна // Актуал. пробл. держави і права. – 2004. – Вип. 22. – С. 678–682.
6. Анохіна І. О. Поняття, принципи і методи регулювання діяльності суб'єктів природних монополій / І. О. Анохіна // Актуал. пробл. держави і права. – 2003. – Вип. 21. – С. 293–298.
7. Про природні монополії [Електронний ресурс] : Закон України від 20.04.2000 № 1682/III. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/print1458638647725129>.
8. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 13.05.2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=124914&schema=main>.
9. Кузьменко Л. Г. Основні напрями вдосконалення системи регулювання тарифів суб'єктів природних монополій / Л. Г. Кузьменко, С. В. Кузьменко // Наук. зап. НаУКМА. Економічні науки. – 2006. – Т. 56. – С. 67–70.
10. Федоренко В. Л. Національні комісії з регулювання природних монополій у системі центральних органів виконавчої влади: проблеми нормопроектного та управлінського забезпечення / В. Л. Федоренко // Вісн. Нац. акад. держ. управління при Президентові України. – 2010. – № 3. – С. 85–94.

11. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України [Електронний ресурс] : Постанова Каб. Міністрів України від 29.02.1996 р. № 262. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/262-96-п>.
12. Саниахметова Н. А. Регулирование предпринимательской деятельности в Украине: организационно-правовые аспекты / Н. А. Саниахметова / Одес. гос. юрид. акад. – Одесса, 1998. – С. 233.
13. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [Електронний ресурс] : Постанова Каб. Міністрів України від 11.07.2013 р. № 494. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-п>.
14. Задихайло Д. В. Економічна влада в контексті правового регулювання господарських відносин / Д. В. Задихайло // Вісн. Нац. акад. прав. наук України. – 2013. – № 4. – С. 163–171.
15. Тотьев К. Ю. Конкурентное право (правовое регулирование конкуренции) : учебник / К. Ю. Тотьев. – М. : Изд-во РДЛ, 2000. – С. 352.
16. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс] : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>.
17. 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. Anokhina I. O. (2005) Pravove rehuliuвання diialnosti subiektiv pryrodnykh monopolii : avtoref. dys. kand. yuryd. nauk: 12.00.04.
2. Zadykhailo D. V. (2014) Derzhavna ekonomichna polityka ta zavdannia pravovoho rehuliuвання. Pravo.
3. Zadykhailo D. V. (2013) Ekonomichna polityka derzhavy v systemi pravovoho i zakonodavchoho zabezpechennia. Visnyk Natsionalnoi akademii pravovykh nauk Ukrainy. 3.
4. Anokhina I. O. (2004) Napriamy vdoskonalennia normatyvno-pravovoi bazy rehuliuвання diialnosti subiektiv pryrodnykh monopolii. Aktualni problemy derzhavy i prava. 22.
5. Anokhina I. O. (2003) Poniattia, pryntsypy i metody rehuliuвання diialnosti subiektiv pryrodnykh monopolii. Aktualni problemy derzhavy i prava. 21.
6. Zakon Ukrainy «Pro pryrodni monopolii» vid 20.04.2000 № 1682/III Retrieved from: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/print1458638647725129>.
7. Zvedenyi perelik subiektiv pryrodnykh monopolii stanom na 13.05.2016 Retrieved from: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=124914&schema=main>.
8. Kuzmenko I. H., Kuzmenko S. V. (2006) Osnovni napriamy vdoskonalennia systemy rehuliuвання taryfiv subiektiv pryrodnykh monopolii. Nauk. zapysky naukma. ekonomichni nauky. 56.

9. Fedorenko V. I. (2010) Natsionalni komisii z rehuliuвання pryrodnykh monopolii u systemi tsentralnykh orhaniv vykonavchoi vlady: problemy normoproektnoho ta upravlyns'koho zabezpechennia. Visnyk natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry prezidentovi Ukrainy. 3.
10. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro zatverdzhennia polozhennia pro derzhavnu administratsiiu zaliznychnoho transportu Ukrainy» vid 29.02.1996 №262 Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/262-96-p>.
11. Saniahmetova N. A. (1998) Regulyovanie predprinimatel'skoj deyatel'nosti v Ukraine: organizacionno-pravovye aspekty. Odessa.
12. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro zatverdzhennia tekhnichnoho rehlyamentu bezpeky infrastruktury zaliznychnoho transportu» vid 11.07.2013 №494 Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-p>.
13. Zadykhailo D. V. (2013) Ekonomichna vlada v konteksti pravovoho rehuliuвання hospodarskykh vidnosyn. Visnyk Natsionalnoi akademii pravovykh nauk Ukrainy. 4..
14. Tot'ev K. YU. (2000) Konkurentnoe pravo (pravovoe regulyovanie konkurencii): Uchebnyk. M. Izd-vo RDL .
15. Zakon Ukrainy «Pro zaliznychnyi transport» vid 04.07.1996 №273/96-VR Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-vr>.
16. Zadykhailo D.dV.(2013) Pravovi zasady formuvannia ta realizatsii ekonomichnoi polityky derzhavy : avtoref. dys ... d-ra yuryd. nauk: 12.00.04. Kh.

Стаття надійшла до редакції 17.05.2016.

## **И. Н. РУДЯГА**

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

### **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ КАК СУБЪЕКТ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ: ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Статья посвящена усовершенствованию правового урегулирования деятельности субъектов естественной монополии, определению недостатков существующей нормативно-правовой базы и путей их усовершенствования. Акцент сделан на государственном регулировании деятельности такого субъекта естественной монополии, как железная дорога, что, в свою очередь, выступает особым субъектом естественной монополии и требует специфического законодательного регулирования.

**Ключевые слова:** транспорт, железнодорожный транспорт, монополия, естественная монополия, антимонопольное регулирование, Национальная комиссия, которая осуществляет государственное регулирование в сфере транспорта.

**I. M. RUDIAHA**

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

## **THE RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE AS A SUBJECT OF NATURAL MONOPOLY: AN ECONOMIC AND LEGAL ASPECT**

**Problem setting.** A significant level of the national economy monopolization, the ambiguous influence of monopolies on situations in the economic, social, and political fields of the country cause a need for search of ways for development of the similar organizations' economic activity for the purpose of minimization of negative effects of their monopolistic position.

**Recent research and publications analysis.** Scientists such as V. Bazylevych, N. Belousova, V. Venher, I. Halytsia, A. Horodetskyi, Ya. Zhalilo. A. Kolhanov, V. Kryvutskyi, A. Frenzel, A. Yudanov, L. Karbovnyk, O. Kysynets, D. Naprienko, etc. have considerably contributed to research of peculiarities of functioning and regulation of the natural monopoly activities. They have considered the legal area of the activities of natural monopolies, peculiarities of their functioning, and paid attention to improvement of mechanisms of government regulation of the natural monopoly activities.

**Paper objective.** An article objective is analysis and improvement of legal regulation of the activity of the railway transport as a subject of natural monopoly, which in turn constitutes a peculiar natural monopoly and needs specific legislative regulation.

**Paper main body.** Formation of national commissions is one of leverages of government regulation of the activity of the natural monopoly entities. According to the Law of Ukraine «On Natural Monopolies», National Commissions for Natural Monopolies Regulation are public collegial agencies, which are created, liquidated by the President of Ukraine, obey the President of Ukraine, report to the Verkhovna Rada of Ukraine, and act on the basis of Statements approved by the President of Ukraine. Nowadays, there are the following commissions: the National Commission for the State Regulation of Energy and Utilities; the National Commission for the State Regulation of Communications and Informatization; National Commission for State Regulation of Financial Services Markets.

The main goal of a national commission, which would carry out government regulation in the sphere of transport, should consist in carrying out government regulation of the activity of natural monopoly entities in the field of transport and business entities, which operate in adjacent markets in the transport field.

**Conclusions of the research.** A natural monopoly is an independent unit of the national economy, existence of which is not expedient. It is worth mentioning that there is a peculiar natural monopoly in the railway transport field, which needs effective means of government regulation and a specific legislative approach to carrying out the regulatory activity in the mentioned field of the national economy. There is a gap in the government regulation of

the transport field caused by inconformity of legislative acts regarding the status of the national commissions for natural monopolies regulation, absence of precisely determined authorities, rights, and obligations.

In this case, there is a need to take into account that PJSC «Ukrzaliznytsia» as a monopolist of infrastructure objects, which provides movement of public railway transport, influences tariff setting in usage of the mentioned infrastructure in the process of transportation of passengers and cargo.

Therefore, creation of a National Commission for Regulation in the Transport Field will provide the balance of interests of consumers, dominant companies, and the government in the process of decision-making.

#### **Short Abstract for an article**

**Abstract.** The article is dedicated to improvement of legal regulation of the activity of natural monopoly entities, indication of disadvantages of the existing normative and legal basis and ways of their elimination. The author pays considerable attention to government regulation of the activity of a natural monopoly entity such as railway transport, which, in turn, constitute a peculiar natural monopoly and requires specific legislative regulation.

**Key words:** transport, railway transport, monopoly, natural monopoly, anti-trust regulation, National Commission for Regulation in the Transport Field.