

І. М. РУДЯГА

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



ПИТАННЯ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОЇ ФОРМИ ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Стаття присвячена теоретико-правовому дослідженню організаційно-правової форми діяльності підприємств залізничного транспорту України. Особливу увагу приділено дослідженню організаційно-правової форми холдингу як комплексного явища, якому притаманні економічні та правові особливості, а також розробці можливого механізму запровадження вказаної моделі управління на залізничному транспорті України.

Ключові слова: транспорт, залізничний транспорт, організаційно-правова форма підприємств, акціонерне товариство, холдингова компанія, дочірнє підприємство.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки в Україні у ринкових господарських відносинах беруть участь суб'єкти господарювання різних форм власності та організаційно-правових форм. Здавалося б, поява нових суб'єктів господарювання «витісняє» державні підприємства на другий план у господарському житті. Однак у сучасному світі немає жодної країни, де б держава активно не займалася господарською діяльністю.

Крім того, перехід економіки України на ринкові засади функціонування призвів до трансформації форм власності та появи численних організаційно-правових форм підприємств. Різноманітність форм власності та її організаційно-правових видів, а разом з тим самостійність підприємців у виборі тієї або іншої організаційно-правової форми ускладнюють проблему обґрунту-

вання найбільш прийнятної й ефективної з них. Проте ефективність діяльності підприємств у ринковій економіці, особливо в умовах жорсткої конкуренції, безпосередньо залежить від адекватно обраної організаційно-правової форми підприємства [15].

Слід звернути увагу, що на сьогоднішній день залізнична галузь знаходиться в процесі реформування, що дає можливість системно підійти до питання вибору організаційно-правової форми для залізниць України з метою подальшого ефективного управління галуззю та успішної інтеграції в єдину європейську та світову транспортні системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних правників питанню створення і діяльності певних видів підприємств приділяли увагу О. Кібенко, А. Венедиктов, О. Вінник, О. Щербина, В. Мамутов, Н. Саніахметова, Г. Пронська, І. Лукач, В. Песков, Ж. Чевичалова та ін.

Формулювання цілей. Метою даної статті є проведення аналізу існуючих організаційно-правових форм господарських організацій, а також вибір можливої організаційно-правової форми для підприємств залізничного транспорту як стратегічно важливої галузі економіки України.

Виклад основного матеріалу. Стаття 55 Господарського кодексу України (далі – ГК) визначає, що суб'єктами господарювання є учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством.

Суб'єктами господарювання в тому числі є господарські організації, тобто юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку [4].

Юридична особа як правова категорія є сформованим та сприйнятим законодавством явищем. Так, ст. 80 Цивільного кодексу України визначає це поняття як організацію, створену та зареєстровану у встановленому законом порядку, яка наділяється цивільною правоздатністю і дієздатністю та можливістю бути позивачем та відповідачем у суді [7].

Зміст ст. 63 ГК України визначає, що в залежності від форм власності, передбачених законом, в Україні можуть діяти підприємства таких видів:

приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);

комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;

державне підприємство, що діє на основі державної власності;

підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності);

спільне комунальне підприємство, що діє на договірних засадах спільного фінансування (утримання) відповідними територіальними громадами – суб'єктами співробітництва [4].

До проведення процесу реформування залізниці здійснювали свою діяльність у формі державних підприємств, які були створені згідно із законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Цивільним і Господарським кодексами України, засновані на державній власності, підпорядковані Державній адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» і входили до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

Залізниці були юридичними особами, здійснювали свою діяльність на підставі та відповідно до чинного законодавства України та Статуту, який затверджувався уповноваженим органом управління – Міністерством інфраструктури України, за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Антимонопольним комітетом України. Мали зведений баланс, поточні, валютні та інші рахунки в установах банків, печатку із своїм найменуванням, інші печатки та штампи відповідно до чинного законодавства України. Несли відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах належного їм майна згідно з чинним законодавством, а також за неналежне дотримання вимог нормативних документів у сфері експлуатаційної діяльності.

Майно залізниць становили виробничі та невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображалась у самотійному балансі, які належали до державної форми власності і закріплювались за ними на праві господарського відання. Здійснюючи право господарського відання, залізниці володіли, користувались та розпоряджались майном на свій розсуд та вчиняли щодо нього будь-які дії, що не суперечили чинному законодавству, з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за погодженням з уповноваженим органом управління та Укрзалізницею. Відчуження основних фондів, що були державною власністю і закріплені за залізницями на праві господарського відання, здійснювалось у порядку, встановленому чинним законодавством, за погодженням з Укрзалізницею та уповноваженим органом управління. Кошти, одержані від продажу майнових об'єктів, що належали до основних фондів, використовуються відповідно до законодавства України та затвердженого фінансового плану залізниць.

Законом України від 23.02.2012 р. №4442 «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» визначено правові, економічні та організаційні особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, управління і розпорядження його майном.

Відповідно до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – ПАТ «Укрзалізниця»), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 р. № 735 «Питання публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”», публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”». Товариство утворено як публічне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття. До переліку підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, на базі яких утворилося публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», увійшли залізниці як регіональні філії [5].

ПАТ «Укрзалізниця» має цивільні права та обов’язки, у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України і наказами Міністерства інфраструктури України, іншими нормативно-правовими актами, Статутом та внутрішніми документами товариства, прийнятими відповідно до Статуту.

Товариство має право від свого імені вчиняти будь-які правочини та укладати будь-які договори, набувати майнові та немайнові права, нести обов’язки, виступати позивачем та відповідачем у суді, крім випадків, передбачених законодавством та Статутом.

ПАТ «Укрзалізниця» має самостійний баланс, печатку із своїм найменуванням, ідентифікаційним кодом та зображенням малого Державного Герба України. Товариство має право мати інші печатки, а також штампи і бланки із своїм найменуванням, власний знак для товарів і послуг та інші реквізити, необхідні для його діяльності.

Товариство має право відкривати поточні (у тому числі єдиний поточний рахунок із спеціальним режимом використання), валютні, депозитні та інші рахунки в установах банків як на території України, так і за її межами у порядку, визначеному законодавством.

ПАТ «Укрзалізниця» має у власності майно, що внесене до його статутного капіталу, та/або інше майно, набуте ним на підставах, що не заборонені законодавством. Товариство здійснює володіння, користування та розпорядження таким майном згідно з метою своєї діяльності з урахуванням вимог законодавства та Статуту.

За товариством закріплено на праві господарського відання державне майно, що передане йому відповідно до законодавства. Товариство здійснює користування та розпорядження цим майном відповідно до мети своєї діяльності з урахуванням обмежень, встановлених законом, іншими нормативно-правовими актами та Статутом.

ПАТ «Укрзалізниця» не відповідає за зобов'язаннями держави, а держава не відповідає за зобов'язаннями товариства, несе відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах належного йому майна, набутого на праві власності відповідно до законодавства [5].

На підставі рішення засідання правління ПАТ «Укрзалізниця» початком діяльності регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» визначено 01.12.2015 р.

На сьогодні Закон України «Про залізничний транспорт» визначає залізницю як відокремлений підрозділ публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі [2].

Таким чином, після проведення законодавчих змін залізниці втратили статус юридичних осіб, увійшли до складу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» як відокремлені підрозділи, які наразі мають суттєві обмеження щодо здійснення господарської діяльності, розпорядження майном та грошовими коштами, а також ускладнюється процес оперативного реагування на виробничі ситуації, які виникають під час здійснення господарської діяльності, пов'язаної зі здійсненням перевезень пасажирів, вантажу, тобто докорінним чином змінився механізм функціонування галузі.

Тобто прослідковується паралель управління, яка вже існує в публічному акціонерному товаристві «Національна акціонерна компанія “Нафтогаз України”», що є провідним підприємством паливно-енергетичного комплексу, однією з найбільших компаній України, засновником та єдиним акціонером якої є держава. Це вертикально-інтегрована нафтогазова компанія, яка здійснює повний цикл операцій з розвідки та розробки родовищ, експлуатаційного та розвідувального буріння, транспортування та зберігання нафти і газу, постачання природного і скрапленого газу споживачам.

До складу НАК «Нафтогаз України» входять три основних видобувних підприємства – ДК «Укргазвидобування», ВАТ «Укрнафта» та ДАТ «Чорноморнафтогаз», кожне з яких має розгалужену виробничу структуру, що забезпечує розвідку та видобуток газу, нафти і газового конденсату. Переробна база компанії складається з шести газопереробних заводів, що входять до складу ДК «Укргазвидобування» та ВАТ «Укрнафта». Транспортний напрямок бізнесу компанії уособлюють оператори газової та нафтової трубопроводних мереж України – ДК «Укртрансгаз» та ВАТ «Укртранснафта». ДАТ «Укрспецтрансгаз» є оператором з перевезення скраплених газів у межах України. Реалізацію газу на внутрішньому ринку України здійснює дочірня компанія «Газ України» [12].

У своїх попередніх статтях автор особливу увагу приділяла такій організаційно-правовій формі, як державне підприємство для залізничної галузі України, що, на її думку, була логічно вибрана для залізниць України як суб'єкта ринкових відносин, що займають монопольне становище. А також звертала увагу на майно, яке використовується в господарській діяльності такими підприємствами. Так, якщо розмежувати його на дві категорії: майно, яке повинно обов'язково перебувати в державній власності, тобто критичне майно, без якого здійснення господарської діяльності у сфері залізничних перевезень неможливе, та майно, використання якого можливе на залученні приватних інвестицій, тобто на конкурентних засадах, то це дозволить виділити єдиний господарський механізм функціонування залізничного транспорту, в якому буде поєднано природну монополію, послуги, що надаються на комерційних (ринкових) засадах, і забезпечення публічних інтересів суспільства (безпека руху, комфорт перевезень тощо).

Тому слід зазначити, що і під час діяльності в умовах акціонерного товариства можливі вищевказана трансформація та поділ майна, а також створення конкурентних засад на ринку перевезень пасажирів та вантажу залізничним транспортом. Крім того, у провідних країнах світу існує схожа модель діяльності акціонерних компаній, які здійснюють перевезення на конкурентних засадах, з розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури.

Ураховуючи, що на сьогодні вже пройшли певні зміни в діяльності підприємств залізничної галузі, а реформування триває, то маємо можливість розглянути деякі інші організаційно-правові форми, що також мають право на життя.

Тому можна розглянути таку організаційно-правову форму підприємств, як господарське об'єднання, яка була досить поширена в радянські часи.

Так, у період СРСР, до складу якого входила Україна, господарські об'єднання виконували роль проміжної ланки між управліннями підприємствами і управліннями органів державної влади, які керували певною галуззю народного господарства. Доктрина розвитку народного господарства базувалась на плановій економіці, концентрації виробництва і централізації системи управління [8].

Відповідно до чинного вітчизняного господарського законодавства господарське об'єднання – це об'єднання підприємств, утворене за ініціативою підприємств, незалежно від їх виду, які на добровільних засадах об'єднали свою господарську діяльність. Вони діють на основі установчого договору та/або статуту, який затверджується їх засновниками [4].

У випадку підприємств залізничної галузі це може бути державне господарське об'єднання, що утворене державними підприємствами за рішенням Кабінету Міністрів України, або у визначених законом випадках рішенням міністерств (інших органів, до сфери управління яких входять підприємства, що утворюють об'єднання), або рішенням компетентних органів місцевого самоврядування. Державне господарське об'єднання діє на основі рішення про його утворення та статуту, який затверджується органом, що прийняв рішення про утворення об'єднання.

Серед існуючих видів господарських об'єднань для залізничної галузі можна розглядати таке господарське об'єднання, як концерн, тобто статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності [4].

Але все ж таки при виборі вищевказаної організаційно-правової форми слід обов'язково врахувати радянський досвід та звернути увагу, що принципи здійснення сучасної української економіки суттєво відрізняються від економічних принципів радянських часів.

Стаття 126 ГК України визначає ще одну організаційно-правову форму господарських товариств – холдингову компанію, як публічне акціонерне товариство, яке володіє, користується, а також розпоряджається холдинговими корпоративними пакетами акцій (часток, паїв) двох або більше корпоративних підприємств (крім пакетів акцій, що перебувають у державній власності) [4].

Основними ознаками холдингової компанії є:

- наявність головної, стосовно дочірніх, компанії, яка здійснює над ними контроль у межах, визначених законодавством;
- холдингова компанія стоїть на чолі групи компаній;

– холдингова компанія здатна впливати на рішення, які приймаються дочірньою компанією;

– між холдинговою компанією і дочірніми підприємствами встановлюються відносини контролю [9].

Треба наголосити на тому, що холдингові компанії створюються переважно в межах великого і середнього бізнесу, що зумовлено тим, що холдингові компанії, як правило, акумулюють великий капітал, а тому основні переваги створення холдингових і дочірніх компаній пов'язані з ефектом масштабу виробництва. Об'єднуючи виробничий потенціал різних підприємств і господарських організацій, холдингові компанії можуть досягти за рахунок зменшення витрат і перерозподілу прибутку більшої ефективності у своїй діяльності. Створення холдингової групи також дозволяє консолідувати значні кошти, а отже, полегшити проведення деяких бізнесових процесів підприємства (наприклад, рекламної компанії). Однак це не означає, що малі підприємства не можуть створювати холдинг. Наприклад, для зменшення витрат та залучення нових інвестицій малі підприємства можуть створювати дочірні підприємства [9].

Причини створення холдингових компаній можуть бути досить різноманітними. Одні прагнуть певною мірою пом'якшити наслідки кризи, інші шукають шляхи формування гнучкої ринкової системи управління підприємствами, а треті намагаються під новими вивісками зберегти існуючі об'єднання, що вперто борються за своє збереження [13].

В Україні можна виділити переваги створення холдингових компаній, що склалися в силу об'єктивних історичних причин і відрізняються від тих, що виникають у більшості зарубіжних країн:

– по-перше, інтенсивне формування ринкової економіки, де холдинги є водночас і наслідком, і розвитком підприємницьких відносин;

– по-друге, необхідність пристосування до нових умов управління підприємствами старої вертикалі в особі міністерств, відомств через їх модифікацію;

– по-третє, створення великої кількості малих підприємств, які без об'єднання зусиль або без кооперації з більшими суб'єктами господарювання не можуть вижити в жорсткій конкуренції;

– по-четверте, у країнах з перехідною економікою, де правовий захист інвесторів у межах національної моделі управління є слабким, спостерігається високий рівень концентрації та інтеграції капіталів, одним із проявів яких є створення холдингових компаній [9];

– по-п'яте, збереження великих, стратегічно важливих для економіки підприємств в умовах економічної кризи [11].

Слід звернути увагу, що попри позитивні особливості й об'єктивні умови функціонування інститут холдингових компаній, як і будь-яке явище, має певні суперечності і проблеми, що впливають як з економічної, так і юридичної сутності холдингових компаній, а тому їх дослідження є важливим фактором, оскільки дозволить уникнути деяких з них за допомогою законодавчого закріплення регулювання діяльності холдингових компаній. Основними з цих проблем, на думку І. В. Лукач, є:

- суперечності у взаємовідносинах між акціонерами – власниками і менеджерами, що відображають особливості формування структури власності в акціонерних товариствах [9];
- проблеми управління розгалуженою структурою підприємств, які мають проводити єдину, узгоджену з центром, політику;
- значні витрати на висококласний менеджмент, який повинен керувати і, головне, контролювати всі господарські та фінансові процеси в групі підприємств;
- загроза створення монопольної групи на ринку в разі, якщо законодавством недостатньо чітко визначена залежність між підприємствами [9].

Попри вищезазначені негативні риси холдингові компанії тим не менше залишаються привабливою формою ведення господарської діяльності через їх численні позитиви. Слід також відмітити, що суб'єктивні (притаманні українській економіці) негативні риси холдингових компаній можуть бути усунені шляхом внесення відповідних змін до податкового, корпоративного законодавства та законодавства про захист економічної конкуренції [9].

Для процесу становлення холдингової системи як основної організаційної форми управління в нашій державі з перехідною економікою необхідні зміни суспільних, економічних і організаційних відносин. На даний час не тільки організація управління, а і старі традиційні методи господарської діяльності повинні змінюватись новими підходами, які враховують вимоги ринку [10].

З вищевикладеного можна зробити висновок, що організаційно-правова форма холдингу має право на існування й у залізничній галузі. Так як холдинг проводить єдину економічну політику, що забезпечується єдиним центром управління, таким чином існує єдина мета, яка об'єднує учасників такої організаційно-правової форми, у нашому випадку – забезпечення потреб держави, юридичних та фізичних осіб у залізничних перевезеннях, які здійснюються залізничним транспортом загального користування. Діяльність кожного учасника холдингу, який займає чітке місце в холдингу і здійснює встановлені холдинговою компанією функції, приводить до досягнення тих цілей та мети діяльності, які визначаються головною компанією. Крім того, до складу холдингу можуть входити юридичні особи, які безпосередньо не

здійснюють участь у виробничій діяльності, але опосередковано пов'язані із забезпеченням досягнення позитивних результатів іншими учасниками (наприклад, медичні заклади, навчальні центри).

Державна холдингова компанія утворюється органами, уповноваженими управляти державним майном, та/або державними органами приватизації. Єдиним акціонером державної холдингової компанії від моменту її утворення до завершення процедури приватизації або припинення є держава [3].

Таким чином, шляхом реорганізації підприємств залізничної галузі можливо було створити державну холдингову компанію «Укрзалізниця». Державна б володіла 100 відсотками акцій підприємств залізничного транспорту (залізниць, заводів, центрів). Після створення холдингу пройшов би процес виділення субхолдингів та корпоративних (дочірніх) підприємств – залізниць, центрів, заводів, які б не втратили статусу юридичних осіб, що досить важливо для діяльності галузі.

Державна холдингова компанія «Укрзалізниця» виступала б як складна за правовою природою компанія, що поєднувала приватний та публічний аспекти взаємовідносин. Особливістю публічного аспекту взаємовідносин було б те, що він включав у себе природну монополію, державне управління, безпеку і схоронність вантажу, забезпечення диспетчерського алгоритму перевезень, а також господарське регулювання діяльністю дочірніх компаній та залежних товариств.

Крім того, указаний холдинг здійснював би не тільки управління корпоративними правами, а також бізнес-технологічне управління диспетчерськими та іншими службами, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, і виступав як цілісний багатofункціональний майновий комплекс.

Також слід звернути увагу, що створення державної холдингової компанії не дозволило б провести приватизацію тієї частини активів підприємств залізничної галузі, що визначають її монопольне становище. У той же час у зазначеній організаційно-правовій формі можливо проведення виокремлення тієї частини активів і виробничих потужностей, які при здійсненні їх приватизації допомогли б залучити приватні інвестиції та організувати діяльність на конкурентних засадах без порушення діяльності корпоративних підприємств.

Виробничо-технологічна та фінансово-економічна взаємодія між холдинговою компанією, субхолдингами та корпоративними (дочірніми) підприємствами, які здійснюють окремі види діяльності, будувалася б з урахуванням спільних програм, планів дій та технічних (технологічних) регламентів, а також ефективної цінової політики та єдиної політики конкурсного відбору підрядників і постачальників товарів, робіт і послуг.

Цільовим станом указаної державної холдингової компанії був би ефективний змішаний холдинг, конкурентоспроможний на світовому транспортному ринку, що забезпечує утримання і розвиток залізничної інфраструктури, раціональне управління корпоративними (дочірніми) підприємствами, які здійснюють діяльність у сфері перевезень, логістики, ремонту технічних засобів та інших видів діяльності.

В основі холдингової компанії залишалася б головна компанія ПАТ «Укрзалізниця», що продовжувала здійснювати основні види діяльності:

- надання послуг з утримання та ремонту інфраструктури;
- технічне обслуговування та деповський ремонт локомотивного парку;
- технічне обслуговування вантажних і пасажирських вагонів на шляху прямування;
- надання послуг локомотивної тяги, утримання й експлуатація локомотивів [10].

Решта видів діяльності були б повністю або частково виділені з головної холдингової компанії і здійснювалися субхолдингами (залізницями), корпоративними (дочірніми) підприємствами ДХК «Укрзалізниця». Управління субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами забезпечувалося б корпоративними методами, включаючи управління пакетами акцій.

Система взаємодії із субхолдингами, корпоративними (дочірніми) підприємствами ДХК «Укрзалізниця» в рамках холдингової компанії здійснювалася б за двома основними напрямками:

1. Холдингова компанія провадить єдину політику в рамках холдингу на основі договорів з корпоративними (дочірніми) підприємствами, що входять до складу холдингу, а також здійснює роль керуючої компанії в інтересах всього холдингу.

2. Холдингова компанія здійснює ефективне управління активами субхолдингів, корпоративних (дочірніх) підприємств.

Основне завдання холдингової компанії полягало б в ефективному розвитку конкурентоспроможності на українському та світових транспортних ринках з урахуванням відповідальності національного перевізника та власника залізничної інфраструктури [10].

Також слід звернути увагу, що поняття «субхолдинг» на законодавчому рівні не закріплено, хоча його можна виокремити в тих холдингах, що утворюються як комплексні багаторівневі об'єднання. Тобто можна запропонувати таке визначення поняття: «субхолдинг» – це юридична особа (учасник холдингу), що знаходиться під безпосереднім контролем основної холдингової компанії і створена над корпоративними (дочірніми) підприємствами для забезпечення основної мети діяльності холдингу.

Таким чином, така організаційно-правова форма діяльності, як холдинг (холдингова компанія), є одним із найпоширеніших видів економічної концентрації та таким, що розвивається. Тому для ефективного розвитку холдингових відносин потрібно забезпечити чітку законодавчу, економічну політику держави, яка б включала в себе дієвий механізм нормативно-правового забезпечення вказаних відносин. Крім того, участь держави у процесах обмеження зловживання такими утвореннями монопольним становищем на ринках товарів, робіт та послуг здійснювалася шляхом державного контролю за їх діяльністю.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що серед існуючих організаційно-правових форм діяльності господарських товариств можна обрати дієву та таку, що забезпечуватиме потреби галузі в ефективному управлінні, здійсненні та виконанні першочергових завдань економічного розвитку країни. Тому питання потребує подальшого вивчення, а економістам-практикам залишається провести глибинний аналіз всіх макро- та мікроекономічних показників діяльності підприємства і виділити, яка саме організаційна форма буде найбільш ефективною в умовах сучасного економічного розвитку країни та з урахуванням цілої низки особливостей галузі, у тому числі територіальної розгалуженості залізничної мережі.

Висновки. Для оновлення роботи залізничної галузі України необхідно розробити нову структуру управління, яка б об'єднала в собі напрацьований раніше досвід, включаючи переваги та недоліки старої системи, допомогла б поліпшити роботу залізниць, зробити їх більш ефективними. Для досягнення мети реформування галузі необхідно здійснити зміну моделі організації діяльності господарського комплексу.

На сьогодні особливого значення набуває концентрація економічної влади держави щодо об'єктів технічної інфраструктури – залізничний, трубопровідний транспорт, морські порти, а також об'єкти, що забезпечують національну економічну безпеку – електроенергетичний комплекс України тощо. Це створює необхідні важелі для балансування загальної конфігурації розподілу економічної влади в національній економічній системі [6].

Таким чином, шляхом реорганізації підприємств залізничної галузі можливо було б створити державну холдингову компанію «Укрзалізниця». Держава б володіла 100 відсотками акцій підприємств залізничного транспорту (залізниць, заводів, центрів). Після створення холдингу пройшов би процес виділення дочірніх компаній та залежних товариств – залізниць, центрів, заводів, які б не втратили статусу юридичних осіб, що досить важливо для діяльності галузі.

Державна холдингова компанія «Укрзалізниця» виступала б як складна за правовою природою компанія, що поєднувала приватний та публічний аспекти взаємовідносин. Особливістю публічного аспекту взаємовідносин було б те, що він включав у себе природну монополію, державне управління, безпеку і схоронність перевезень, забезпечення диспетчерського алгоритму перевезень, а також господарське регулювання діяльністю дочірніх компаній та залежних товариств.

Крім того, вказаний холдинг здійснював би не тільки управління корпоративними правами, а також бізнес-технологічне управління диспетчерськими та іншими службами, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, і виступав як цілісний багатofункціональний майновий комплекс.

Також слід звернути увагу, що створення державної холдингової компанії не дозволило б провести приватизацію тієї частини активів підприємств залізничної галузі, що визначають її монопольне становище. У той же час у зазначеній організаційно-правовій формі можливо проведення виокремлення тієї частини активів і виробничих потужностей, які при здійсненні їх приватизації допомогли б залучити приватні інвестиції та організувати діяльність на конкурентних засадах без порушення діяльності корпоративних підприємств.

Тобто ключові зміни в системі управління залізничної галузі в процесі створення холдингу полягають у такому:

- формування корпоративного центру з організаційно-управлінською структурою за сферами управління;
- формування на базі управління залізницями регіональних центрів корпоративного управління;
- системне завершення виділення підприємств ремонтного комплексу (заводів);
- централізація функцій техніко-технологічного розвитку [10].

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Про транспорт [Електронний ресурс] : Закон України від 10.11.1994 р. №232/94-ВР. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
2. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс] : Закон України від 04.07.1996 р. №273/96-ВР. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>.
3. Про холдингові компанії в Україні [Електронний ресурс] : Закон України від 15.03.2006 р. №3528-IV. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3528-15>.
4. Господарський кодекс України [Електронний ресурс] : від 16.01.2003 р. №436-IV. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

5. Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [Електронний ресурс] : постанова Каб. Міністрів України від 02.09.2015 р. № 735. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-п>.
6. Задихайло Д. В. Холдингові об'єднання як форма концентрації економічної влади: правові позиції / Д. В. Задихайло // Юрист України. – 2013. – № 4. – С. 50–57.
7. Кочин В. В. Правова сутність юридичної особи / В. В. Кочин // Юрид. Україна. – 2013. – № 5. – С. 43–48.
8. Матеріали XII регіональної науково-практичної конференції, 9–10 лют. 2006 р. / Юрид. ф-т Львів. нац. ун-ту ім. І. Франка. – Львів, 2006. – С. 213–215.
9. Лукач І. В. Правове становище холдингових компаній : монографія / І. В. Лукач. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 240 с.
10. Олійник Г. Ю. Формування холдингової системи управління галуззю залізничного транспорту України / Г. Ю. Олійник // Наук. вісн. Херсон. держ. ун-ту. – 2014. – Вип. 6, ч. 2. – С. 21–27.
11. Омелянчик Н. И. Государственные акционерные и холдинговые компании в Украине: проблемы и перспективы / Н. И. Омелянчик, А. Ю. Рудченко, В. А. Чердаков // Акціонер. – 2002. – № 3. – С. 34–41.
12. Офіційний веб-сайт НАК «Нафтогаз України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.naftogaz.com>.
13. Панченко П. Холдинги и финансово-промышленные группы: точка зрения Анти-монопольного комитета Украины / П. Панченко // Юрид. практика. – 1995. – 1 груд. (№ 9–10).
14. Симоненко В. Про що свідчить українська модель корпоративного підприємництва / В. Симоненко // Банк. справа. – 2002. – № 3. – С. 29–37.
15. Черненко О. А. Організаційно-правові форми державного підприємства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / О. А. Черненко. – К., 2011. – 20 с.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy «Pro transport» vid 10.11.1994 № 232/94-VR. Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
2. Zakon Ukrainy «Pro zaliznychnyi transport» vid 04.07.1996 № 273/96-VR. Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>.
3. Zakon Ukrainy «Pro kholdynhovi kompanii v Ukraini» vid 15.03.2006 № 3528-IV. Retrieved from: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3528-15>.
4. Hospodarskyi kodeks Ukrainy vid 16.01.2003 № 436-IV. Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
5. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 02.09.2015 № 735 «Pytannia publichnoho aktsionernoho tovarystva «Ukrainska zaliznytsia». Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-п>.
6. Zadykhailo D. V. (2013). Kholdynhovi obiednannia yak forma kontsentratsii ekonomichnoi vlady: pravovi pozytsii. Yuryst Ukrainy. 4. 50-57.

7. Kochyn V. V. (2013). Pravova sutnist yurydychnoi osoby. Yurydychna Ukraina. 5. 43-48.
8. Materialy XII rehionalnoi naukovo-praktychnoi konferentsii, 9-10 liutoho 2006 r. (2006). Yurydychnyi fakultet Lvivskoho natsionalnogo universytetu im. Ivana Franka. 213-215.
9. Lukach I. V. (2008). Pravove stanovyshe kholdynhovyykh kompanii. K. Yurinkom Inter.
10. Oliinyk H. Iu. (2014). Formuvannia kholdynhovoi systemy upravlinnia haluzzii zaliznychnoho transportu Ukrainy. Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu. Vyp. 6. Chast. 2. 21-27.
11. Omelyanchik N. I., Rudchenko A. Yu., Cherdakov V. A. (2002). Gosudarstvennyie aktsionernyye i holdingovyie kompanii v Ukraine: problemy i perspektivy. Akzioner. 3. 34-41.
12. Ofitsiinyi veb-sait NAK «Naftohaz Ukrainy». Retrieved from: <http://www.naftogaz.com>.
13. Panchenko P. (1995). Holdingi i finansovo-promyishlennyye gruppyi: tochka zreniya Antimonopolnogo komiteta Ukrainy. Yuridicheskaya praktika.
14. Symonenko V. (2002). Pro shcho svidchyt ukrainska model korporatyvnoho pidpriemnytstva. Bankivska sprava. 3. 29-37.
15. Chernenko O. A. (2011). Orhanizatsiino-pravovi formy derzhavnogo pidpriemstva: avtoref. dys ... kand. yuryd. nauk. Kyiv.

Стаття надійшла до редакції 14.09.2016.

И. Н. РУДЯГА

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

ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ ФОРМЫ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Статья посвящена теоретико-правовому исследованию организационно-правовой деятельности предприятий железнодорожного транспорта Украины. Особого внимания заслуживает организационно-правовая форма холдинга как комплексное явление, которому присущи экономические и правовые особенности, а также разработка механизма внедрения указанной модели управления на железнодорожном транспорте Украины.

Ключевые слова: транспорт, железнодорожный транспорт, организационно-правовая форма предприятий, акционерное общество, холдинговая компания, дочернее предприятие.

I. M. RUDIAHA

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

A MATTER OF ORGANIZING AN ORGANIZATIONAL AND LEGAL FORM OF ECONOMIC MANAGEMENT IN THE RAIL TRANSPORT

Problem setting. In the modern phase of development of the Ukrainian economy, economic entities of different organizational and legal forms participate in market economic relations. Obviously, emergence of new economic entities outcompete state-owned companies in the economic activity. Nevertheless, there is no country in the world, where the government does not actively perform the economic activity.

Recent research and publication analysis. Domestic scientists O. Kibenko, A. Venedyktov, O. Vinnyk, O. Shcherbyna, V. Mamutov, N. Saniakhmetov, H. Pronska, I. Lukach, V. Peskov, Zh. Chyvchalova, etc. have paid attention to a matter of formation and the activity of particular types of companies.

Paper objective. The article purpose is to analyze current organizational and legal forms of economic organizations and to choice a possible organizational and legal form for rail transport companies as a strategically important industry of Ukraine.

Paper main body. Usually, holding companies accumulate large capital. As a result, the main advantages of formation of holding companies and investing in subsidiaries are concerned with economies of scale. Hence, holding companies are formed within the scope of large and medium-size businesses. Joining production potentials of different companies and business organizations, holding companies can operate more efficiently at the expense of expense reduction and profit redistribution. Formation of a holding group enables to consolidate large amounts of funds. This facilitates the conduct of some business processes of companies (for instance, an advertising campaign). However, this does not mean that small companies cannot found holdings. For example, small companies can set up subsidiaries in order to reduce expenses and involve new investments.

Therefore, a holding as an organizational and legal form may be applied in the rail industry. A holding follows a single economic policy provided by a single management center. Thus, there is a single goal, which unites participators of such organizational and legal form. In this case, this purpose consists in meeting needs of the state, legal entities, and individuals for rail transportation performed by public rail transport. An activity of each holding participator, which takes precise place in a holding and perform established functions, leads to achievement of those goals and purposes of the activity determined by a parent company. Moreover, a holding can include legal entities, which directly participate in the production activity and are indirectly related to providing gaining positive results by other members (e.g., medical establishments, educational centers).

Conclusion of the research. Nowadays, concentration of economic power of the state over technical infrastructure objects (rail and pipeline transport, seaports) as well as objects providing national economic security (an electric power complex of Ukraine) assumes especial importance. This forms necessary leverages for balancing general configurations of economic power distribution in the national economic systems.

Thus, it is possible to set up a state holding company «Ukrzaliznytsia» through reorganizing companies of the rail industry. The state would possess 100 percentages of shares of rail transport companies (railways, plants, centers). The next stage would consist in indication of subsidiaries and auxiliary partnerships (railways, plants, centers), which would have not lost the legal entity status. Such process is very important for existence of the industry.

Short Abstract for an article

Abstract. The article is dedicated to theoretical and legal research of an organizational and legal form of the activity of rail transport companies in Ukraine. The author focuses on examination of an organizational and legal form of a holding as a complex phenomenon, which includes economic and legal peculiarities and development of a possible mechanism of implementation of the mentioned management model in the rail transport industry.

Key words: transport, rail transport, organizational and legal form of a company, joint-stock company, holding company, subsidiary.