

ЦИВІЛЬНЕ ТА ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

УДК 346.2

Рябова Катерина Олексіївна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри господарського,

повітряного та космічного права

Навчально-наукового юридичного інституту

Національного авіаційного університету

k.riabova@ukr.net

ПРАВОВА ОСНОВА КОРПОРАТИЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОГО АКЦІОНЕРНОГО ПІДПРИЄМСТВА «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В КОНТЕКСТІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Стаття присвячена аналізу позитивних та негативних рис реформування залізничної галузі та аналізу правового становища Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Проаналізовано підходи різних вчених щодо реорганізації Державної адміністрації залізничного транспорту – «Укрзалізниця» в ПАТ «Укрзалізниця».

Ключові слова: транспорт, залізничний транспорт, підприємства залізничного транспорту, реформування залізничного сектору

Ryabova K. A. LEGAL BASIS OF CORPORATION OF UKRAINIAN PUBLIC JOINT STOCK COMPANY IN THE CONTEXT OF RAILWAY REFORM

The article is devoted to the analysis of positive and negative features of railway industry reform and analysis of the legal status of Public Joint Stock Company "Ukrainian Railways". The approaches of different scientists concerning the reorganization of the State Administration of Railway Transport - "Ukrzaliznytsya" into PJSC "Ukrzaliznytsya" are analyzed.

It is noted that the concept of railway reform is significantly different from similar processes in European countries. The planned steps to reform the industry will not achieve the main goal - increasing the competitiveness of Ukrainian enterprises in the field of international transport. Moreover, such a goal as reducing the cost of rail transport services will also not be achieved, since the replenishment of the authorized capital of PJSC "Ukrzaliznytsya" due to the introduction of property complexes of railway companies with their infrastructure is not sufficient in this direction.

Keywords: transport, railway transport, rail transport enterprises, railway sector reform

Постановка проблеми. Реформування залізничного сектору і реорганізація ДАЗТ «Укрзалізниця» в ПАТ «Укрзалізниця» шляхом корпоратизації є важливим кроком у зміні підходів до надання послуг залізничних перевезень. Дослідження правового статусу такого новоствореного підприємства є надважливим враховуючи його монополістичне становище на ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Даною проблематикою займаються наступні вчені Полтавська О.С., Тесленко Т., Буга С.П., Рудяга І.М. та ін.

Формування цілей статті. Метою статті є аналіз чинного законодавства, що регулює правове становище ПАТ «Укрзалізниця» та наукових досліджень з метою виявлення прогалин і проблемних моментів, що підлягають доопрацюванню в контексті реформування залізничного сектору і корпоратизації підприємства-монополіста ПАТ «Укрзалізниця».

Виклад основного матеріалу. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечуються державою [1].

Питання визначення шляхів приведення залізничної галузі до конкурентоспроможного і прибуткового

рівня постає не тільки в Україні. В деяких країнах Європейського Союзу цю проблему намагаються вирішити за рахунок збільшення кількості і підвищення сервісного рівня перевезень. Так, високошвидкісні залізниці LGV Великобританії, Франції, Німеччини, Бельгії, Голландії, Іспанії та Італії, прокладені протягом останніх 30 років, мають проектну швидкість лінії 300км/год або більше. Французька національна залізниця є світовим рекордсменом зі швидкості із зареєстрованою швидкістю 575 км/год на показовому пробігу по лінії LGV Est у 2007 році між Парижем та Страсбургом [2].

Реформування Укрзалізниці може відбутися за однією з трьох моделей. Перша модель – європейська – передбачає, що вагонами і локомотивами володіють приватні компанії, що конкурують між собою. Шляхами, вокзалами та іншою інфраструктурою володіє держава або держкомпанія, така як Укрзалізниця. Оператори-приватники платять за використання державної інфраструктури. З 1991 року в Європейському союзі послідовно проводилася лібералізація ринку залізничних перевезень. Від 2010 р. вільну конкуренцію встановлено на ринку пасажирських перевезень. Тоді ж стали з'являтися перші приватні пасажирські поїзди і почалося проникнення на сусідні ринки (наприклад, німецьких перевізників – у Польщу та Францію). Перевізники самі встановлюють тарифи і залучають клієнтів. Наглядає за свободою конкуренції держава. Однак, враховуючи українські реалії, є ризик дискримінації одних компаній на користь інших. Друга модель передбачає, що держава володіє й інфраструктурою, і рухомим складом, але на ринок залізничних перевезень допускаються приватні компанії, щоб завдяки конкуренції підвищити якість обслуговування. Третя модель реалізована у США, Канаді, Бразилії та Мексиці. Вона передбачає існування кількох залізничних компаній, подібних Укрзалізниці. Тобто в їхньому володінні перебувають шляхи і поїзди, а конкурують вони між собою внаслідок того, що пропонують перевезення за альтернативними маршрутами (з точки А в точку Б можна проїхати різними дорогами) [3].

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту [4].

За розмірами, обсягами перевізної роботи залізниці України займають друге місце на просторі колії 1520 мм. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. За обсягом пасажирських перевезень Україна займає 2-е місце в СНД і 4-е місце в Європі [5].

Підготовка до структурної реформи залізниць України відбувається вже декілька років. Так, протягом 2006 – 2009 рр. була подана ціла низка ґрунтовних документів. У 2006 р. – розроблена і схвалена розпорядженням КМУ № 651-р від 27 грудня 2006 р. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту; у 2008 р. – перший проект «Державної програми реформування залізничного транспорту»; 16 грудня 2009 р. була затверджена Постановою Кабінету Міністрів України № 1390 Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 рр., а з часом доповнена Постановою Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 р. № 1106 «Про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів від 16.12.2009 р. №1390»; у 2010 р. – Програма економічних реформ України на 2010–2014 рр. щодо розвитку транспортної інфраструктури «Багате суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» і Транспортна стратегія України на період до 2020 р., затверджена Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 р. № 2174 [6].

Міністерство інфраструктури зазначає, що метою проведення структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця» (в ракурсі виконання актів законодавства ЄС) є організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині Товариства. Це – найперша умова справедливого доступу до інфраструктури. Також трансформація державної залізничної компанії за видами бізнесу дозволить забезпечити прозорість фінансових потоків всередині товариства, підвищити якість управління кожним видом діяльності. Це дозволить Товариству підготуватися до появи приватних конкурентів на ринку залізничних перевезень. ПАТ «Укрзалізниця» утворено 5 функціональних філій: «Пасажирська компанія», «Воєнізована охорона», «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд», «Енергоремтранс», «Центр діагностики залізничної інфраструктури», а також представництво Товариства в Польщі та Словенії [7].

До проведення корпоратизації ПАТ «Укрзалізниця» управління залізничним транспортом загального користування здійснювала Державна адміністрація залізничного транспорту – «Укрзалізниця». До структури «Укрзалізниця» входили різнопрофільні підприємства: власне залізниці – статутні територіально-галузеві об'єднання, які, при централізованому управлінні, здійснювали перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі, спеціалізовані підприємства (Український державний центр «Укрспецвагон», Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень (Укррефтранс), Український центр механізації колійних робіт), вагоноремонтні заводи, підприємства по забезпеченню системи управління, експлуатації транзитних вантажів (Державне транспортно-експедиційне підприємство «Інтертранс» Український державний центр транспортного сервісу «Ліски»), матеріально-технічному забезпеченню, розрахункові центри, науково-дослідні та навчальні заклади, соціально- культурні заклади [8].

Метою реформи на залізницях є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, нової структури ринку залізничних перевезень [5]. В свою чергу, створення ПАТ

«Українська Залізниця» в процесі корпоратизації мало на меті зміну організаційної структури; прийняття нового Закону «Про залізничний транспорт України»; побудову ефективної і прозорої системи закупівель; зміну тарифної системи.

Реформування залізничного транспорту відбувається в т.ч. на підставі Директив європейського парламенту та Ради ЄС (які були затверджені розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 11.06.2008 р. № 821-р та від 15.04.2009 р. № 408-р), а також рекомендацій Всесвітнього банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, інших донорів і приватних інвесторів та знаходилося під постійним моніторингом цих організацій (наприклад, Європейської бізнес асоціації). На затвердження цих рекомендацій в Програмі економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» від 02.06.2010 р. було зазначено, що «мета реформи полягає в тому, щоб поліпшити якість наявних і здійснити будівництво нових об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення потреб економічного розвитку й підвищення якості життя громадян». Зокрема, було встановлено, що необхідними кроками для поліпшення управління в залізничному секторі є: функціональний поділ державних активів Укрзалізниці, створення на їхній базі акціонерних товариств; підвищення ефективності корпоративного управління; продаж непрофільних активів і подальша часткова або повна приватизація сегментів, які не є природними монополіями; забезпечення недискримінаційного доступу приватних операторів до інфраструктурної мережі [9, с. 80]

Інфраструктурою загального користування опікуватиметься оператор інфраструктури (публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»), за яким інфраструктуру закріплено на праві господарського відання. Роботу з перевезень забезпечуватимуть: перевізник – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»; перевізники, що мають свій рухомий склад (локомотиви або локомотиви та вагони), та оператори залізничного рухомого складу, які вже сьогодні працюють на залізницях [5].

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 [10, с. 221].

Разом з тим, в літературі висловлюються думки проти перетворення ДАЗТ України «Укрзалізниця» на публічне акціонерне товариство (ПАТ), що на 100% знаходитиметься у власності держави, його реорганізацію у вертикально інтегровану структуру (холдинг із дочірніми компаніями за сферами діяльності) і наділення винятково функціями оперативного господарювання. Так, на думку Сичова В.О., в результаті Укрзалізниця повинна одержати право самостійно розподіляти фінансові ресурси на необхідні проекти, ліквідувати перехресне субсидування, підвищувати рентабельність і налагоджувати співробітництво з міжнародними фінансовими структурами в питанні щодо одержання кредитів. Головна мета реформи – підвищення прибутковості Укрзалізниці, яка поступово призведе до пропорційного росту обсягів виробництва, заробітних плат працівників компанії, збільшення відрахувань до держбюджету тощо. Закон надає право майбутньому ПАТ створювати й виділяти зі свого складу певні активи, які не підпадають під обмеження. Це в першу чергу підприємства непрофільних видів діяльності, вони можуть бути акціоновані й продані. Але головним є те, що після реформи ця компанія буде зовсім іншою структурою, яка володітиме винятково інфраструктурою, системами сигналізації, зв'язку, вокзалами, будівлями, розташованими по коліях, інженерними спорудженнями й т. ін., тобто принципово неприбутковими, але необхідними об'єктами, утримання яких потребує значних капіталовкладень. І сьогодні ця державна частина Укрзалізниці поки не планується до приватизації. А от усі інші активи, насамперед рухомий склад (спочатку вагони, а потім і локомотивний парк), більшою мірою вже зараз передаються або плануються до передачі приватним компаніям із метою створення конкурентного середовища. Тим самим турбота про розвиток і модернізацію винятково витратної та практично неприбуткової частини компанії – інфраструктури – залишається за державою, а найбільш прибуткові активи будуть контролюватися приватними компаніями [11].

Одночасно законодавець змінює абзац 8 пункту г) ч. 2 ст. 5 Закону України «Про приватизацію державного майна», і вказує, що не підлягають приватизації «магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт». Це майно залишається державною власністю та закріплюється за Товариством на праві господарського відання. Проте в основному це активи, які пов'язані з функціями держави щодо забезпечення безпеки та регулювання дорожнього руху, що не дають швидкого прибутку при використанні та потребують великих капіталовкладень. При цьому законодавчо закріплено можливість приватизувати об'єкти освіти, майно яких внесено до статутного капіталу публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування (абзац 10 пункту б) ч. 2 ст. 5 Закону України «Про приватизацію державного майна»). Одночасно вказаним Законом виключили з переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, «майнові комплекси підприємств залізничного транспорту з їх інфраструктурою на території України», загальною кількістю 29 об'єктів, серед яких всі 6 залізниць України, державні проектно-вишукувальні

інститути залізничного транспорту, вагоноремонтні заводи та ін. [9, с. 82].

Відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» товариство утворюється як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття. Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту. Засновником Товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України.

У державній власності перебуває 100 відсотків акцій Товариства, які забороняється відчужувати, передавати в управління, заставу, використовувати для формування статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання та вчиняти щодо них інші правочини, наслідком яких може бути їх відчуження з державної власності. Управління корпоративними правами держави стосовно Товариства здійснює Кабінет Міністрів України. Управління корпоративними правами держави, переданими до статутного капіталу Товариства, здійснює Товариство.

Магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт, є державною власністю та закріплюються за Товариством на праві господарського відання.

Майнові комплекси підприємств залізничного транспорту з їх інфраструктурою, які виключаються з переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, та переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, але можуть бути корпоративізовані, використовуються виключно для їх внесення до статутного капіталу Товариства відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування».

Висновки. Проведений аналіз свідчить про те, що концепція реформування залізничної галузі суттєво відрізняється від аналогічних процесів в країнах Європи. Намічені кроки до реформування галузі не досягнуть основної мети – підвищення конкурентоздатності українських підприємств на ниві міжнародних перевезень. Більше того, така мета як зниження вартості послуг підприємств залізничного транспорту також не буде досягнута, оскільки поповнення статутного капіталу ПАТ «Укрзалізниця» за рахунок внесення до нього майнових комплексів підприємств залізничного транспорту з їх інфраструктурою не є достатнім в даному напрямленні.

Список використаних джерел:

1. Про транспорт: Закон України № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, N 51, ст.446
2. Полтавська О.С. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні / О.С. Полтавська // <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/25405/1/63-470-476.pdf>
3. Кореспондент. И помчат поезда. Чего ждаты от реформирования железнодорожной отрасли / И. Кореспондент // [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://korrespondent.net/business/3392689-korrespondent-ypomchat-poezda-cheho-zhdaty-otreformirovaniya-zheleznodorozhnoi-otrasly>
4. Міністерство інфраструктури України // [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <https://mtu.gov.ua/timeline/Zaliznichniy-transport.html>
5. Про затвердження Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року: наказ Міністерства інфраструктури України № 547 від 21 грудня 2015 року [Електронний ресурс]- Режим доступа: rada.gov.ua
6. Тесленко Т. Основні аспекти реформування залізниць України / Т. Тесленко // [Електронний ресурс] - Режим доступа: <http://eadnurt.diit.edu.ua:8080/jspui/bitstream/123456789/2869/1/Teslenko2.pdf>
7. Міністерство інфраструктури України // [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>
8. Окландер М.А. Концептуальні особливості маркетингової системи підприємства залізничного транспорту / М.А.Окландер, І.О.Жарська // [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2400/1.pdf>
9. Буга С.П. Щодо реформи «Укрзалізниці» / С.П. Буга // *Правова держава.* – 2015. – 19. – С. 80-83.
10. Рудяга І.М. Залізничний транспорт України як суб'єкт природної монополії : господарсько-правовий аспект / І.М. Рудяга // *Економічна теорія та право.* – 2016. – № 2 (25). – С. 216-227.
11. Сичов Валерій Олександрович Залізнична реформа: веління часу або Європи? / В.О.Сичов // [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://n-uditor.com.ua/uk/component/na_archive/267?view=material

12. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України № 4442-VI від 23 лютого 2012 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy Pro transport : vid 10 lystopada 1994 roku № 232/94-VR [Law of Ukraine on Transport from November 10 1994, № 232/94-VR]. (1994). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Information from the Verkhovna Rada of Ukraine*, 51, Art. 446 [in Ukrainian].
2. Poltavska, O.S. Svitovyi dosvid rozvytku zaliznychnoho transportu ta perspektyvy yoho rozvytku v Ukraini [World experience of development of railway transport and prospects of its development in Ukraine]. (n.d.). *ena.lp.edu.ua*. Retrieved from <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/25405/1/63-470-476.pdf> [in Ukrainian].
3. Korrespondent. Y pomchat poezda. Cheho zhdat ot reformyrovanyia zheleznodorozhnoi otrasly [Correspondent. And the trains will be rushing. What to expect from the reform of the railway industry]. (n.d.). *korrespondent.net*. Retrieved from <http://korrespondent.net/business/3392689-korrespondent-y-pomchat-poezda-cheho-zhdat-otreformyrovanyia-zheleznodorozhnoi-otrasly> [in Ukrainian].
4. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. (n.d.). *mtu.gov.ua*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/timeline/Zaliznichny-transport.html> [in Ukrainian].
5. Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy № 547 Pro zatverdzhennia Stratehichnoho planu rozvytku zaliznychnoho transportu na period do 2020 roku [The Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine № 547 On Approval of the Strategic Plan for the Development of Rail Transport for the period up to 2020]. (2015, December 21). *rada.gov.ua*. Retrieved from <http://www.rada.gov.ua> [in Ukrainian].
6. Teslenko, T. Osnovni aspekty reformuvannia zaliznyts Ukrainy [The main aspects of reforming the railways of Ukraine]. (n.d.). *eadnurt.diit.edu.ua*. Retrieved from <http://eadnurt.diit.edu.ua:8080/jspui/bitstream/123456789/2869/1/Teslenko2.pdf> [in Ukrainian].
7. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. (n.d.). *mtu.gov.ua*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznchnogo-transportu.html> [in Ukrainian].
8. Oklander, M.A., & Zharska, I.O. Kontseptualni osoblyvosti marketynhovoï systemy pidpriemstva zaliznychnoho transportu [Conceptual features of the marketing system of the enterprise of railway transport]. (n.d.). *dspace.oneu.edu.ua*. Retrieved from <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2400/1.pdf> [in Ukrainian].
9. Buha, S.P. (2015). Shchodo reformy «Ukrzaliznytsi» [Regarding the Ukrzaliznytsia reform]. *Pravova derzhava – Constitutional state*, 19, pp. 80-83 [in Ukrainian].
10. Rudiaha, I.M. (2016). Zaliznychnyi transport Ukrainy yak subiekt pryrodnoi monopolii : hospodarsko-pravovyi aspekt [Railway transport of Ukraine as a subject of a natural monopoly: economic and legal aspect]. *Ekonomichna teoriia ta pravo – Economic theory and law*, 2 (25), 216-227 [in Ukrainian].
11. Sychov, V.O. Zaliznychna reforma: velinnia chasu abo Yevropy? [Rail Reform: Time Or Europe?]. (n.d.). *n-uditor.com.ua*. Retrieved from http://n-uditor.com.ua/uk/component/na_archive/267?view=material [in Ukrainian].
12. Zakon Ukrainy Pro osoblyvosti utvorennia aktsionerного товариства залізничного транспорту загального користування : vid 23 liutoho 2012 roku № 4442-VI [Law of Ukraine on the peculiarities of creating a joint-stock company of general-purpose railway transport from February 23 2012, № 4442-VI]. (2012). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Information from the Verkhovna Rada of Ukraine*, 49, Art. 553 [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 15.03.2018

УДК 347.626.

Леонідова Олена Олексіївна
кандидат юридичних наук, доцент
завідувач кафедри правознавства
Центральноукраїнського інституту ПрАТ «ВНЗ «МАУП»
leonidova84@mail.ru

ШЛЮБНИЙ ДОГОВІР: ПИТАННЯ СЬОГОДЕННЯ

У статті досліджено поняття шлюбного договору, порядок укладення шлюбного договору та здійснена порівняльно-правова характеристика шлюбного договору в окремих країнах Європи. При цьому основну увагу приділено характеристиці новел Сімейного кодексу України щодо шлюбного