**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

**кафедра адміністративного та господарського права**

**Кваліфікаційна робота**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_магістра\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(рівень вищої освіти)

на тему Залізничний транспорт, рухомий склад, як об`єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.

Виконав: студент магістратури, групи\_\_\_\_\_\_

спеціальності

спеціальності 081 право

Маз Д.А.

Керівник ст. викл., к.ю.н. Ш.Н. Гаджиєва

Рецензент\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Запоріжжя – 2020

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет\_\_\_юридичний \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Кафедра\_\_адміністративного та господарського права \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Рівень вищої освіти\_\_\_магістр\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Спеціальність \_\_\_\_\_081 право\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_року

**З А В Д А Н Н Я**

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Маз Денис Андрійович \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема роботи (проекту) Залізничний транспорт, рухомий склад, як об`єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.

керівник роботи Гаджиєва Ш.Н.,

ст. викл. кафедри адміністративного та господарського права, к.ю.н.,

затверджені наказом ЗНУ від «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_року №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Строк подання роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Вихідні дані до роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посадаконсультанта | Підпис, дата |
| завданнявидав | завданняприйняв |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. Дата видачі завдання\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
| 1. | Затвердження теми роботи в результаті опрацювання та обговорення з науковим керівником у відповідності до магістерської програми |  |  |
| 2.  | Узгодження проекту плану та завдання до магістерської роботи |  |  |
| 3. | Збір та вивчення джерел інформації для написання дипломної роботи; |  |  |
| 4.  | Складання плану дипломної роботи |  |  |
| 5. | Написання першого розділу |  |  |
| 6. | Попередній звіт керівника і студента про хід виконання завдання на дипломну роботу на кафедрі |  |  |
| 7. | Складання схематичних матеріалів  |  |  |
| 8. | Збір статистичних даних  |  |  |
| 9. | Написання вступу, висновків |  |  |
| 10. | Виправлення зауважень |  |  |
| 11.  | Підготовка презентації та захист роботи |  |  |

Студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Маз Д.А. Залізничний транспорт, рухомий склад, як об’єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.. – Запоріжжя, 2020. – 104 с.

Кваліфікаційна робота складається зі 104 сторінки, перелік посилань містить 98 джерел.

У системі суспільних перетворень, в яких перебуває українська держава, проблема формування правового механізму забезпечення суспільних відносин була і залишається ключовим питанням. Незважаючи на всі інституційні зміни, процеси приватизації, формування окремих інструментів організаційно-господарського впливу лишається дуже багато проблем, пов’язаних з формуванням в Україні сучасної розвиненої моделі публічно-правового регулювання. Тому важливим є дієвий механізм формування та реалізації державної транспортної політики, у тому числі й у залізничній сфері.

Загальновідомими є плани держави щодо реформування залізничної галузі. На сьогодні створено концепцію функціонування залізничного транспорту в умовах структурних перетворень, кінцевою метою є залучення в галузь постійного та потужного обсягу інвестиційних ресурсів та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту як такого. Саме для того, щоб така оптимізація у сфері залізничних перевезень була ефективною, має місце проведення наукового моделювання публічно-првового регулювання функціонування залізничного транспорту України в умовах після проведення реформ.

Метою кваліфікаційної роботи є всебічне вивчення та комплексний аналіз публічно-правового регулювання залізничного транспорту.

Об’єктом дослідження є суспільні відносини у сфері публічно-правового регулювання залізничного транспорта.

Предметом дослідження є залізничний транспорт, рухомий склад, як об’єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.

ЗАЛІЗНИЦЯ, ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ, ПРИРОДНА МОНОПОЛІЯ, ПУБЛІЧНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ, РУХОМИЙ СКЛАД, ТРАНСПОРТ.

SUMMARY

Maz D.A. Railway, rolling stock, as an object of public law regulation: international legal, national, regional and legal aspects .. - Zaporizhia, 2020. - 107 p.

The qualification work consists of 123 pages, the list of references contains 98 sources.

In the system of social transformations in which the Ukrainian state resides, the problem of forming a legal mechanism for ensuring public relations has been and remains a key issue. In spite of all the institutional changes, the processes of privatization, the formation of certain instruments of organizational and economic influence, there remain many problems related to the formation in Ukraine of a modern developed model of public legal regulation. Therefore, an effective mechanism for the formation and implementation of state transport policy, including in the railway sector, is important.

The state's plans to reform the rail industry are well known. Today, the concept of railway transport functioning in the context of structural transformations has been created, the ultimate goal is to attract a constant and powerful volume of investment resources and increase the efficiency of railway transport as such. It is in order for such optimization in the field of rail transportation to be effective that there is a scientific simulation of public-private regulation of the functioning of the railway transport of Ukraine in the post-reform conditions.

The purpose of the qualification work is a comprehensive study and comprehensive analysis of public legal regulation of rail transport.

The subject of the study is public relations in the field of public legal regulation of rail transport.

The subject of the research is railway transport, rolling stock, as an object of public law regulation: international legal, national, regional legal aspects.

RAILWAY, RAILWAY TRANSPORT, NATURAL MONOPOLY, PUBLIC LEGAL REGULATION, MOVEMENTS, TRANSPORT.

ЗМІСТ

|  |  |
| --- | --- |
| РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА………………………………. | 9 |
| РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА………………………………………. | 34 |
| 2.1. Система публічно-правового регулювання залізничною галуззю України………………………………………………………. | 34 |
| 2.2. Основні напрями державного регулювання залізничним транспортом України…………………………………………………. | 38 |
| 2.3. Міжнародний досвід публічно-правового регулювання залізничною галуззю…………………………………………………. |  |
| 2.4. Проблеми публічно-правового регулювання сфери залізничного транспорту …………………………………………….. | 83 |
| ВИСНОВКИ………………………….……………………………………….. | 89 |
| ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ………….………………………… | 92 |

РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

У системі суспільних перетворень, в яких перебуває українська держава, проблема формування правового механізму забезпечення суспільних відносин була і залишається ключовим питанням. Незважаючи на всі інституційні зміни, процеси приватизації, формування окремих інструментів організаційно-господарського впливу лишається дуже багато проблем, пов’язаних з формуванням в Україні сучасної розвиненої моделі публічно-правового регулювання. Тому важливим є дієвий механізм формування та реалізації державної транспортної політики, у тому числі й у залізничній сфері.

Загальновідомими є плани держави щодо реформування залізничної галузі. На сьогодні створено концепцію функціонування залізничного транспорту в умовах структурних перетворень, кінцевою метою є залучення в галузь постійного та потужного обсягу інвестиційних ресурсів та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту як такого. Саме для того, щоб така оптимізація у сфері залізничних перевезень була ефективною, має місце проведення наукового моделювання публічно-првового регулювання функціонування залізничного транспорту України в умовах після проведення реформ.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є всебічне вивчення та комплексний аналіз публічно-правового регулювання залізничного транспорту.

Відповідно до визначеної мети, поставлено і вирішено такі завдання:

- надати правову характеристику сучасного стану сфери залізничного транспорту України;

- з’ясувати сучасний стан законодавчого регулювання діяльності у сфері залізничного транспорту та визначити перспективи його систематизації;

- визначити особливості публічно-правового регулювання залізничного транспорту в Україні;

- дослідити зарубіжний досвід проведення реформування залізничного транспорту та сформувати основні підходи до реформування залізничної галузі України.

*Об’єктом дослідження* є суспільні відносини у сфері публічно-правового регулювання залізничного транспорта.

*Предметом дослідження* є залізничний транспорт, рухомий склад, як об’єкт публічно-правового регулювання: міжнародно-правовий, національний, регіонально-правовий аспекти.

*Ступінь наукової розробки проблеми.* Теоретичну основу дослідження склали роботи вітчизняних вчених-господарників, таких як: О. А. Беляневич, О. Ю. Битяк, О. М. Вінник, Д. В. Задихайло, Г. Л. Знаменський, І. М. Кравець, В. К. Мамутов, В. С. Мілаш, О. П. Подцерковний, К. В. Плавшуда, В. В. Резникова, А. В. Семенишин, В. А. Устименко, О. В. Шаповалова, В. С. Щербина та ін. Нормативну базу дослідження склали міжнародні нормативно-правові акти та національне законодавство.

*Опис проблеми, що досліджується.* Транспортна галузь України являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності і форм власності, які розробляють і (або) виробляють продукцію (виконують роботи та надають послуги) певних видів, які мають однорідне споживче або функціональне призначення.

За роки незалежності транспортна галузь в Україні набула нових якісних стимулів для зростання. Вона забезпечує створення 13% ВВП, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) складає 35% від загальної вартості виробничого потенціалу країни. В галузі працює 5% зайнятого населення України.

Транспорт сам по собі представляє найбільшу галузь народного господарства. Так, основні фонди транспорту становлять близько 15% загальнодержавних, на транспорті трудяться майже 10% загального числа робітників та службовців.

Соціально-політичні функції транспорту містяться в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями й цим сприяти їхньому обєднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові й туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей; полегшує їх фізичну працю, зокрема при переміщенні значних обсягів вантажів та інше. Транспорт забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами і людьми й сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну (культурне значення транспорту).

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалася завжди. За всіх часів транспорт розглядався як один із найважливіших факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, вантажів постачання, забезпечення об’єктів тилових служб і військового виробництва. Він є також органічною частиною багатьох видів військової зброї.

Під структурою транспорту розуміється склад, кількісні співвідношення і форми взаємозв'язку окремих галузей і виробництв. Показниками галузевої структури є: число самостійних галузей, співвідношення усіх видів транспорту в загальному обсязі перевезень вантажів всього транспортного комплексу, питома вага галузей транспорту, частка пасажирського та вантажного транспорту. На практиці планування та облік галузевої структури транспорту визначають шляхом знаходження питомої ваги галузей у загальному обсязі транспортного виробництва.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Метою державного управління транспортом є організаційне забезпечення нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів. Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

На думку багатьох дослідників залізничної сфери, успішність її розвитку, насамперед, залежить від визначення державою ролі залізничного транспорту в загальній транспортній системі країни, від упровадження державної політики в цій системі, шляхів фінансування соціальних пасажирських перевезень, утримання й розвитку залізничної інфраструктури, створення рівних умов для міжгалузевої конкуренції, вироблення соціального консенсусу тощо. В цілому ж економічні вигоди ефективної діяльності залізничного транспорту можна оцінити з позиції національного та міжнародного рівнів.

На національному рівні (в т.ч. на регіональному рівні) заходи оптимізації роботи залізничного транспорту дозволяють успішно здійснювати політику, яка забезпечує інтеграцію на загальнодержавному рівні та відкриту взаємодію всіх процесів розвитку, з метою раціоналізації виробничих та інших господарських процесів.

На міжнародному рівні – дозволяє забезпечити доступ на іноземні ринки, підвищуючи конкурентоспроможність вітчизняних товарів, що створює умови для більш рівної участі в міжнародній торгівлі й потенційних вигодах, які із цієї участі випливають.

Управління транспортною системою України здійснюється за галузево- територіальним принципом. За територіально-галузевим принципом серед органів державного управління транспортом можна виділити дві групи субєктів. Перша група – це центральні галузеві органи управління: Міністерство інфраструктури України, державні служби окремих видів транспорту, органи управління залізниць, органи юридичних осіб – підприємств транспорту.

Друга група субєктів – місцеві органи управління. Це місцеві ради, державні адміністрації, інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції (наприклад, підрозділи державтоінспекції).

Стосовно транспортної системи як об’єкта, на який здійснюють регулюючий вплив державні та представницькі органи, доцільним є визначення кола функцій управління. Такі функції мають наступні основні риси:

 є зовнішнім проявом властивостей об'єкта управління – суспільних відносин у транспортній сфері;

 мають цілеспрямований, уособлений та самостійний характер;

є об'єктивно необхідними для здійснення процесу управління;

 реалізуються певними методами; характеризують зміст діяльності щодо управління транспортною системою.

Виходячи з викладеного вище, можна зробити висновок, що під функцією управління слід розуміти зовнішній прояв властивостей суб'єкта управління, який характеризується самостійністю, здійснюється специфічними методами залежно від об'єкта управління (певної сфери суспільних відносин) з метою досягнення певних результатів.

Основні засади діяльності підприємств транспорту визначає Закон України «Про транспорт», у якому, зокрема, встановлено характер відносин між підприємствами транспорту і органами влади, які будуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів. Важливе місце в процесі державного управління транспортом займають підзаконні акти. Наприклад, вимоги до спеціальної охорони та супроводу вантажів встановлюються Кабінетом Міністрів України (Постанова від 22.02.1994 р. №106 «Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом»). Порядок охорони та супроводу таких вантажів встановлюється Міністерством інфраструктури України (Наказ «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України» №18 від 20.01.1997 р.). Перелік військових вантажів, порядок охорони і супроводу їх караулами встановлюються Міністерством оборони України за погодженням з Міністерством інфраструктури України (Наказ міністра оборони України від 9.12.1997 р. №451 «Положення про охорону та супровід військових вантажів при їх перевезенні залізничним і водним транспортом»). Організаційно-правову основу державного управління транспортом складає система органів державної влади і місцевого самоврядування, наділених управлінською компетенцією щодо транспорту України. Органи управління можуть здійснювати тільки такі повноваження, які віднесені до їх компетенції. У процесі реалізації своєї компетенції органи управління мають право видавати нормативні акти, що може бути віднесено до юридичного виду управлінської діяльності. Органи управління здійснюють управлінський вплив правовими методами, під якими розуміється спосіб здійснення управлінських функцій відповідно до вимог чинного законодавства і правової доктрини.

В умовах формування в Україні ринкових відносин співвідношення адміністративних і економічних методів повинно змінюватися на користь останніх.

Адміністративні методи управління повинні бути обґрунтованими, тобто будь-який адміністративний акт планування, регулювання діяльності сфери транспорту повинен враховувати реальні суспільни умови. Мінінфраструктури є центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури. Основними завданнями Міністерства є:

формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку;

 формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;

 участь у межах своїх повноважень у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики та політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку.

Спеціалізованим державним органом транспорту у складі Міністерства інфраструктури України, призначеним для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану (в особливий період) є Державна спеціальна служба транспорту); постановою Кабінету Міністрів України від 08.09.2004 р. №1190 утворено Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті. Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування базуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів.

Законодавство забороняє місцевим органам влади і самоврядування втручатися у господарську діяльність підприємств транспорту, залучати їх експлуатаційний персонал на інші роботи.

У той же час Закон України «Про транспорт» зобовязує органи управління транспортом сприяти місцевим органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно здійснювати заходи щодо захисту навколишнього природного середовища, розробляти і проводити узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координувати роботу, повязану з запобіганням аваріям і порушенням на транспорті, а також організовувати взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Органи місцевої влади і самоврядування в межах своїх повноважень надають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (у тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об’єднують кошти підприємств, організацій, колективних господарських підприємств і фермерських господарств, а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших обєктів транспорту.

Державне регулювання транспортної галузі передбачається на всіх видах транспорту. Воно має своїм завданням організаційно забезпечити подальший розвиток та удосконалення діяльності транспортної системи України і на цій основі сприяти більш повному задоволенню матеріальних і культурних потреб суспільства.

Управління в галузі транспорту має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту і споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишньою природного середовища від шкідливого, впливу транспорту (ст. 3 Закону України «Про транспорт»).

Відповідно до Закону України «Про транспорт» транспорт є комплексною галуззю інфраструктури, у яку входять такі види транспорту: залізничний, річковий, морський, автомобільний, повітряний, трубопровідний та ін.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо- транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Провідне значення для залізничного транспорту України обумовлено двома основними факторами: техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту та збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України й світу з географічним положенням українських залізниць. Залізничний транспорт – складова єдиної транспортної системи України. Розрізняється транспорт загального користування і відомчий транспорт.

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торгівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров’я, фізичної культури і спорту, культури, науково-дослідні, проектно- конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковано. 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) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

Територією України проходять 3 залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан’європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколійні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія).

Державне регулювання – це сукупність інструментів, за допомогою яких держава встановлює вимоги до підприємств і громадян. Воно включає закони і допоміжні інструменти, що створюються державою та державними органами управління.

Цілі та завдання публічно-правового регулювання залізничним транспортом визначено у стаття 4 Закону України «Про залізничний транспорт»: «…з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови й порядок організації діяльності залізничного транспорту». Закон України «Про залізничний транспорт» зазначає, що підприємства залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів державного регулювання та ринкових відносин.

Державне регулювання залізничним транспортом має оперативний характер, оскільки пов’язане з рухом, а тому й механізми регулювання мають постійно враховувати швидкозмінне середовище. Прийняття регулятивних рішень, пов’язаних з розвитком залізничного транспорту, відбувається в умовах випадкових явищ та конкретних ситуацій, тому від управлінців вимагається досвід самостійного знаходження потрібної інформації, здатність приймати ризиковані, але необхідні рішення. Серед представників вчених кругів немає єдиного погляду на сутність поняття «державне управління залізничним транспортом». Зокрема, в літературі наводяться різні визначення зазначеного поняття, його функції і принципи.

Можна цілком погодитися із думкою Хахлюка А.М., який визначив залізничний комплекс як багато- або міжгалузевий комплекс підприємств не лише безпосередньо залізничного транспорту з власним комплексом технічних засобів та споруд до яких, зокрема, відносяться рухомий склад, станції, обладнання автоматики та телемеханіки, диспетчерська централізація, колійне господарство, призначених для пасажирських та вантажних перевезень, але й підприємств і організацій, що постачають технічні та матеріальні засоби для залізниць.

Головною складовою залізничного комплексу, безумовно, є безпосередньо залізничний транспорт, який, в свою чергу, у відповідності до чинного законодавства, є виробничо-технологічним комплексом організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначеного для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам. Якименко Н. В. визначає державне управління в галузі залізничного транспорту як інструмент реалізації національних інтересів, що дозволяє розглядати її як елемент, здатний впливати не тільки на ефективність економічного розвитку, але і на передумови розширення співпраці держав і зміцнення інтеграційних процесів.

Дослідження Сущенко Р. розкривають поняття «державне регулювання розвитку залізничної галузі», як процес вироблення мети одержавння стійкого прибутку, конкурентних переваг, а також виживання в довгостроковій перспективі відповідно до своєї місії в зовнішньому середовищі, яке динамічно розвивається. Такий підхід вимагає чіткого визначення державно-управлінського поняття державне регулювання розвитку залізничної галузі, розроблення науково обгрунтованих концептуальних положень та моделі ефективного державного регулювання.

Чеховська М. М. наголошує на забезпеченні ефективного державного управління залізничною галуззю за такими принципами, як: надійність; якісне транспортне забезпечення потреб клієнтури; технічна та технологічна безпечність; екологобезпечність; суспільний характер перевезень, їх доступність; фінансова прозорість; дотримання балансу інтересів (держава – користувач – залізниця); міжгалузевий характер розвитку. Тобто передбачається, що залізничний транспорт повинен бути інтегрований з іншими видами транспорту не лише для розвитку економіки, але й для забезпечення конкурентоспроможності української транспортної системи на глобальному транспортному ринку.

Зокрема, на сьогоднішній день для залізничного комплексу є актуальними наступні її принципи: різноманітності форм власності на засоби виробництва, оскільки на зміну державній власності прийшла акціонерна, приватна власність тощо; вільного підприємництва, адже створюються нові суб’єкти господарської діяльності, діяльність яких прямо або опосередковано пов’язана із залізничною галуззю, зокрема безпосередньо із перевізною діяльністю; договірних відносин між господарюючими суб’єктами, що є характерним вже тривалий час, зважаючи на законодавчо врегульовану необхідність закріплення прав та обов’язків сторін, що надають товари або послуги; ринкового ціноутворення, який безперечно діє на підприємствах транспортного машинобудування та елементи якого поступово впроваджуються в тарифну політику залізничних перевезень.

 Основними принципами державного регулювання формування ринку залізничних транспортних послуг за Гудковою В. є: збереження мережевого перевізника як єдиного господарюючого суб’єкта, що надає послуги в інфраструктури і послуги з перевезення; наявність на ринку залізничних перевезень локальних перевізників, що здійснюють на умовах публічного договору перевезення в окремих сегментах ринку залізничних перевезень; виділення послуг за поданням вагонів і контейнерів для здійснення залізничного перевезення з складу комплексної послуги із залізничного перевезення при збереженні послуг за поданням локомотивів у складі даної комплексної послуги; забезпечення організації залізничних перевезень з участю 2 і більш залізничних інфраструктур і перевізників; формування інституту власників залізничного рухливого складу (локомотивів, вагонів, контейнерів і ін.) і визначення вимог, що пред’являються до них, а також правових основ їх взаємодії з власниками інфраструктури залізничного транспорту, перевізниками, користувачами послуг залізничного транспорту; формування конкурентного ринку послуг пасажирських і вантажних терміналів; формування конкурентного ринку транспортно-експедиторських послуг; можливість здійснення господарюючими суб’єктами окремих робіт і послуг з прохань власників інфраструктури, перевізників, власників вантажних і пасажирських терміналів.

Принципи управління залізничним транспортом: системність; багатовимірність та ієрархічність; цілеспрямованість. Остапюк Б. Я. у своїх дослідженнях стверджує, що ефективне управління залізничним транспортом при його включенні до світової мережі міжнародних транспортних коридорів повинно ґрунтуватися на таких принципах конкурентної боротьби, як: системність, науковість, фінансова підтримка, інноваційність, правова забезпеченість, інформованість, прогресивний розвиток. Ці принципи зумовлюють нарощення конкурентних переваг і, як наслідок, забезпечення ефективності тільки залізничного транспорту. Саме тому, окремої уваги потребує застосування принципів конкурентної боротьби, до яких належать: паритетність, передбачуваність, синергізм, адаптивність, партнерство, ситуаційність, мотивобезперервності, надійності та терміновості виконання перевезень з мінімальними витратами транспортування

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» основним призначенням залізничної інфраструктури є обслуговування товарних та пасажирських потоків із забезпеченням їх переміщення за допомогою транспортних засобів (рухомого складу). При цьому інфраструктура виконує дві важливі функції: регулюючу, яка полягає у здійсненні впливу на характер та якість функціонування окремих елементів інфраструктури та регулювання їх взаємодії; забезпечуючу, яка полягає у створенні умов для переміщення ресурсів (вантажів і пасажирів) у часі та просторі. Чим вищий рівень розвитку інфраструктури, тим нижчими виявляються в підсумку витрати підприємців на перевезення вантажів, тим швидше і безпечніше здійснюються перевезення, тим більше комфорту і задоволення від поїздки отримують пасажири.

Для виконання завдань державної політики в сфері розвитку зазалізничного транспорту виділяють такі функції: забезпечення національної безпеки і цілісності економіки країни, збалансованості і стабільності розвитку регіонів, вирішення проблем суспільства, сприяння реалізації соціальної політики держави стосовно громадян країни тощо. Одним із важливих елементів нетарифного регулювання є також контрольні та наглядові функції. Роль, яка відводиться залізничному транспорту в державі, завдання покладені на залізничний транспорт і функції, що він виконує, обумовлюють необхідність і доцільність державного регулювання і контролю за його діяльністю.

Фактори, що визначають розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту, можна розподілити на зовнішні та внутрішні. Зовнішні фактори обумовлюються функціонуванням суб’єктів, що належать до зовнішнього середовища залізничного транспорту (підприємства, що здійснюють виробничу, логістичну, науково-дослідну та іншу діяльність) та діями держави щодо підтримки залізничного транспорту. Внутрішні фактори обумовлюються функціонуванням суб’єктів внутрішнього середовища залізничного транспорту (залізниці, промислові підрозділи залізничного транспорту).

На основі результатів наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених, особливостей розвитку сучасної державної політики в сфері залізничного транспорту систематизовано функкції, принципи та завдання системи державного управління залізничною галуззю (рис.1.6.). Залізничний транспорт порівняно з іншими галузями є сферою з найбільшою часткою державної власності і високим рівнем адміністрування усіх транспортних відносин.

Залізничний транспорт має значну кількість суб'єктів і об'єктів. Тому діяльність суб'єктів господарювання та суб'єктів управління з питань використання відповідних об'єктів (засобів) залізничного транспорту регулюється нормативно-правовими актами. Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Управління транспортом здійснюється відповідними органами державної виконавчої влади. Представлено система державного управління залізничною галуззю в Україні. Залізничний транспорт порівняно з іншими галузями є сферою з найбільшою часткою державної власності і високим рівнем адміністрування усіх транспортних відносин. Відносини залізниць із місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та місцевими представницькими органами базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України.

До компетенції цих органів належать контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії. Вищий орган загальної компетенції – Кабінет Міністрів України приймає постанови, на підставі яких забезпечує загальне керівництво усіма видами транспорту.

Центральним органом виконавчої влади у цій галузі є Міністерство інфраструктури України. Завдання Міністерства інфраструктури інфраструктури України: здійснення державного управління транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення та розвитку транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях; забезпечення взаємодії та координації роботи усіх видів транспорту; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств всіх форм власності; забезпечення входження транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи. Головним органом управління залізничним транспортом загального користування є Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця), який, відповідно до чинного законодавства, у своїй роботі є підвідомчим Міністерству інфраструктури України. Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу.

Основними функціями Укрзалізниці є: організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях; забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення; розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту; вживання заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності роботи.

Державне агентство залізничного транспорту (Агентство) реалізовує державну політику, виконує контроль рівноправного доступу до інфраструктури, координирує діяльность ПАТ «Укрзалізниця», перевізників, операторів, промислового транспорту, метрополітенів. НКРТ (Національна комісія з питань регулювання транспорту) – виконує завдання формування тарифної політики на ринку транспортних послуг, створення умов для розвитку конкуренції з метою виведення товарного ринку із стану природної монополії та ефективного задоволення попиту, а також створення рівних можливостей для доступу споживачів до ринку транспортних послуг.

Державний орган з безпеки на транспорті реалізує державну політику у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському транспорті та забезпечує державний нагляд за безпекою руху Комісія з розслідування аварій створюється наказом керівника органу, що його проводить, з метою обстеження місця нещасного випадку (аварії), розгляду і оцінки відповідності умов праці вимогам нормативних актів про охорону праці; встановлення обставин і причин, що призвели до нещасного випадку, визначення осіб, які допустили порушення нормативних актів, а також розробки заходів щодо запобігання подібним випадкам.

На місцеві органи державної виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під’їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв’язком та транспортним сполученням із населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізницях.

На Україні функціонують 1447 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання.

Інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень становить 5 291 одиницю, які експлуатуються понад встановлений нормативний термін (9 більше 28 років), що складає 61,5% інвентарного парку. Крім того, частка вагонів віком від 10-20 років становить 2,8%, а віком до 10 років – лише 6%. Темпи старіння парку пасажирських вагонів значно опереджають його оновлення, загальний коефіцієнт зносу становить 86,6%. Загальний парк вантажних вагонів становить 111,1 тис. одиниць, повністю амортизовано 89,8%. Експлуатаційна протяжність головних колій становить 20997,4 км (75% – безстикові колії), електрифікованих колій – 9990 км (44,3%). Діяльність Укрзалізниці регулювалось Положенням про Державну адміністрацію залізничного транспорту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 2621, та іншими нормативними актами. Укрзалізниця це орган управління залізничним транспортом загального користування, який підвідомчий Міністерству інфраструктури України. До сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об’єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту.

Повноваження, права та обов’язки залізниць визначаються їх статутами та Законом України «Про залізничний транспорт». Затвердження статутів залізниць здійснюється Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економічного розвитку та торгівлі та Антимонопольним комітетом України. Законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постановою Кабінету Міністрів від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця” створено публічне акціонерне товариства «Українська залізниця», 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту.

Механізм державного управління залізничною галуззю є досить складним з розгалудженою системою органів держаного регулювання, кожен з яких виконує відповідні функції. Завдання державного управління реалізуються в процесі повсякденного функціонування органів управління, зв’язаних з підприємствами транспорту управлінськими відносинами.

Результат функціонування зазначеної системи впливає на розвиток траспортної галузі. Тому, ефективний розвиток залізничного транспорту, який складає основу транспортної системи країни, є необхідною умовою для сталого функціонування всіх галузей економіки, забезпечення статусу України як великої транзитної держави, сприянню її соціального і економічного зростання, економічній безпеці та обороноздатності.

В умовах, що сформувалися, зростає необхідність цілеспрямованого державного регулювання функціонування вітчизняного транспорту з розробкою конкретних програм відновлення працездатності і конкурентоспроможності залізничного транспорту окремо, з урахуванням технологічних та технічних особливостей і ролі в народному господарстві, а також діяльності галузей, що забезпечують розвиток транспорту (машинобудування, приладобудування, дорожнього будівництва, металургії тощо). Згідно з Законом України «Про транспорт», розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково- технічного прогресу і забезпечується державою.

Серед основних підзаконних нормативно-правових актів, котрі регулюють господарську діяльність та цивільно-правові відносини на залізничному транспорті, можна виділити постанови Кабінету Міністрів України. Основними є постанови: «Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом» від 22 лютого 1994 р.; «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» від 29 лютого 1996 р.; «Про посилення контролю за ввезенням і транзитом підакцизних товарів залізничним транспортом» від 4 березня 1997 р.; «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19 березня 1997 р.; «Про перелік робіт (послуг), що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та Порядок розподілу доходних надходжень від основної діяльності залізничного транспорту» від 16 лютого 1998 р.; «Про заходи державної підтримки залізничного транспорту» від 2 червня 1998 р. та від 23 квітня 1999 р.; «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 18 січня 2001 р.; «Про встановлення пільгового тарифу на перевезення дітей залізничним транспортом» від 28 липня 2004 р.. Особливістю правового регулювання у сфері залізничного транспорту є те, що ця діяльність, окрім усього, регулюється Законом України «Про природні монополії».

Окрім вітчизняних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність у сфері залізничних перевезень, основними актами законодавства є міжнародні конвенції, ратифіковані Верховною Радою України. Так, 5 червня 2003 р. Україна приєдналася до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р., основною метою якої є сприяння, поліпшення і полегшення з будь-якого погляду міжнародного залізничного сполучення шляхом: встановлення єдиного правопорядку в правових галузях, сприяти, з врахуванням особливих державних інтересів, подоланню в найкоротший строк ускладнень щодо перетину кордонів під час міжнародного залізничного перевезення, якщо лише причини цих ускладнень належать до компетенції держав; сприяти інтероперабельності і технічній гармонізації в залізничному секторі шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів; шляхом встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні.

Самою Конвенцією передбачається можливість прийняття необхідних спеціальних угод державами-учасницями Конвенції, а також залізницями. Міжнародною організацією розроблено низку додаткових постанов до конвенцій. Вони регулюють особливості перевезення швидкопсувних вантажів, а також небезпечних вантажів, перевезення вантажів у контейнерах, кур'єрською швидкі

Держава встановлює тарифи на транспортні послуги відповідно до законодавства України. Рівень тарифів на транспорті визначається згідно з нормативними витратами на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України.

Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України. Збір за користування шляхами сполучень України транспортними засобами іноземних власників і плата за транзитні перевезення здійснюються в порядку, що встановлюється Кабінету Міністрів України.

 Особливий режим майна підприємств транспорту проявляється у встановленому особливому порядку набуття та реєстрації прав на транспортні засоби (Цивільний кодекс України визначає транспортні засоби як джерела підвищеної небезпеки, як майно, на яке поширюються режим нерухомого майна (ст. 181) і підвищені вимоги щодо технічного стану цього майна та умов експлуатації). Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, обєднаннями, установами та організаціями Міністерства інфраструктури України, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об’єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих рад, належать до комунальної власності. Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об’єднань, установ, організацій і громадян. Транспортні засоби, які належать транспортним підприємствам та особам, які здійснюють їх експлуатацію, повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат.

Правовий режим земель транспорту має спеціальне регулювання. Землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям транспорту згідно з Земельним кодексом України для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об’єктів транспорту.

Запроваджено режим ліцензування транспортних послуг. Ліцензування вирішує такі завдання: забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту. Ліцензії на здійснення транспортної діяльності видаються Міністерством інфраструктури України та іншими уповноваженими на це органами в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України та Міністерством інфраструктури України.

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу і матеріально- технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року розроблена для комплексного розв’язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження евроінтеграційного курсу

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Загальні проблеми, що потребують розв’язання:

Відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об’єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;

Незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;

Відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб’єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі;

Недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;

Згідно зі стратегією перелік завдань, що необхідно виконати для розв’язання проблем: удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних; виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в транспортній галузі та продуктивності праці державних службовців (система підготовки персоналу) у зазначеній галузі; використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв’язків України та на основі комплексного системного підходу до координації роботи всіх видів транспорту та національної транспортної моделі; забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон.

Дуже важливим для підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень є: розмежування регуляторних та управлінських функцій; впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів щодо запобігання та протидії корупції; впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу; забезпечення розвитку сервісів доступу до публічної інформації; посилення діалогу між споживачами послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування; впровадження сервісів електронного надання адміністративних послуг в транспортній галузі; оптимізації та покращення управління державними ресурсами; завершення структурної реформи ПАТ “Укрзалізниця”, зокрема запровадження вертикально-інтегрованої системи управління з належним стратегічним плануванням ресурсів в короткостроковій перспективі, а також забезпечення відокремлення оператора інфраструктури від вантажних та пасажирських перевізників; необхідність прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС;

Для забезпечення розвитку залізничного транспорту необхідно: лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України “Про залізничний транспорт” та відповідних підзаконних актів; реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки); структурна реформа ПАТ “Укрзалізниця” — фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника. Підвищення рівня безпеки залізничних перевезень, а саме: запровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті відповідно до законодавства ЄС; запровадження процедур державної сертифікації безпеки для залізничних підприємств; утворення органу з розслідування транспортних пригод на залізничному транспорті.

*Апробація результатів роботи.* Результати кваліфікаційної роботи були обговорені на засіданнях кафедри конституційного та трудового права Запорізького національного університету. Положення даної кваліфікаційної роботи були враховані автором в ході підготовки наукових статей для опублікування в українській науковій періодиці, під час участі у роботі наукових конференцій: щорічна науково-практична конференція «Запорізькі правові читання» м. Запоріжжя, 06 травня 2019 р., Всеукраїнська науково-практична конференція «Правова освіта та правова наука в умовах сучасних трансформаційних процесів» м. Запоріжжя, 20 листопада 2019 р., Збірка студентських наукових статей «Майбутні юристи про проблеми права в Україні» м. Запоріжжя, грудень 2019 р.

РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

2.1. Система публічно-правового регулювання залізничною галуззю України

Фактори впливу на структуру транспортного комплексу України



Правові засади реалізації державного управління транспортом

України



Основні завдання державного управління транспортом



Напрями державного регулювання транспортом



Система органів державного управління транспортною галуззю



Функції, принципи та завдання державного управління залізничною галуззю



Система державного управління залізничною галуззю в Україні



Основні завдання Укрзалізниці



Проблеми залізниць України



2.2. Основні напрями державного регулювання залізничним транспортом України

Проект Закону України Про залізничний транспорт України

Цей закон визначає правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування залізничного транспорту України.

Розділ I

Загальні положення

Стаття 1. Визначення термінів

1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:

1) багаж - речі, що відправляються пасажиром за окрему плату у багажному вагоні, який прямує в тому ж напрямку, що і пасажир;

2) безпека руху на залізничному транспорті (далі - безпека руху) - стан захищеності інтересів фізичних та юридичних осіб, при якому зменшується ризик виникнення залізничних транспортних подій, попереджається чи нейтралізується завдання шкоди життю, здоров’ю та майну фізичних та юридичних осіб, навколишньому природному середовищу внаслідок таких подій;

3) вантаж — речі, прийняті у встановленому порядку для перевезення у вантажних вагонах, контейнерах, а також порожні вагони, контейнери та інший залізничний рухомий склад, що прийнятий до перевезення;

4) вантажобагаж - речі, що перевозяться в пасажирських і поштово-багажних поїздах;

5) вантажовідправник (відправник) - фізична чи юридична особа, яка довіряє вантаж перевізнику і укладає договір перевезення;

6) вантажоодержувач (одержувач) - фізична чи юридична особа, уповноважена на отримання вантажу, багажу, вантажобагажу та зазначена у договорі перевезення;

7) володілець під'їзної колії – суб’єкт господарювання, який на підставі права власності чи іншого речового права на під’їзну колію володіє та здійснює її експлуатацію;

8) залізничні колії загального користування - залізничні колії, що з’єднують залізничні станції між собою або залізничні станції з державним кордоном України, а також залізничні колії у межах залізничних станцій (головні, приймально-відправні, сортувальні, вантажно-вивантажувальні та інші колії, призначені для здійснення операцій перевізного процесу);

9) залізнична станція – роздільний пункт, відкритий у встановленому законом порядку, який має колійний розвиток, що дозволяє виконувати операції з формування, розформування, приймання, відправлення, схрещення і обгону поїздів, операції з обслуговування пасажирів та приймання, видачі, навантаження, вивантаження вантажів, багажу, вантажобагажу, маневрові роботи, технічні операції з поїздами, а також підготовку залізничного рухомого складу, контейнерів до перевезення;

10) залізнична транспортна подія (далі — подія) — подія, що трапилася на залізничному транспорті, у тому числі дорожньо-транспортна подія на залізничному переїзді, та призвела до загибелі або травмування людей, пошкодження технічних засобів, вантажу, залізничного рухомого складу, об’єктів залізничного транспорту, дезорганізації руху чи завдала шкоди навколишньому природному середовищу;

11) залізничний рухомий склад — тяговий залізничний рухомий склад, вантажні, пасажирські та багажні вагони, призначені для здійснення перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, для маневрових робіт, і функціонування залізничного транспорту та обслуговування інфраструктури;

12) залізничний транспорт - виробничо-технологічний комплекс, який включає інфраструктуру залізничного транспорту загального користування стратегічного значення, інфраструктуру залізничного транспорту загального користування, під’їзні колії, залізничний рухомий склад та інше майно, яке призначене для забезпечення потреб держави, фізичних та юридичних осіб в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях, надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності, видів діяльності;

13) інвестиційна програма – це комплекс заходів, затверджений в установленому порядку і спрямований на підвищення рівня надійності, доступності, безпеки, екологічності та забезпечення ефективного використання об’єктів інфраструктури, який сформовано у вигляді плану використання коштів щодо будівництва (реконструкції, модернізації) об'єктів інфраструктури та підтримання їх в належному техніко-економічному стані з визначенням об'єктів та обсягів інвестування, джерел фінансування, зобов’язань учасників та графіка виконання інвестиційних заходів з відповідними техніко-економічними розрахунками та обґрунтуваннями, що підтверджують доцільність та ефективність передбачуваних інвестицій;

14) інфраструктура залізничного транспорту загального користування стратегічного значення (далі – стратегічна інфраструктура) — залізничні колії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для здійснення перевезень, а саме: залізничні станції, посадкові платформи та шляхи доступу до них (пішохідні тунелі і мости, переходи через залізничні колії, частина привокзальної площі, які забезпечують доступ до залізничних колій загального користування), тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, а також об’єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт;

15) інфраструктура залізничного транспорту загального користування (далі- залізнична інфраструктура) - майно, яке не входить до стратегічної інфраструктури, у тому числі пасажирські вокзали, залізничні логістичні центри, допоміжні будівлі, споруди та інші об’єкти, що безпосередньо не використовуються для здійснення перевезень.

 Стратегічна інфраструктура та залізнична інфраструктура далі разом по тексту– інфраструктура.

16) Залізничний логістичний центр - виробничо-перевантажувальний комплекс суб’єкта господарювання будь-якої форми власності;

17) маневрова робота – будь-які переміщення тягового залізничного рухомого складу з вагонами або без вагонів, що здійснюються під’їзними та станційними коліями під час виконання операцій формування/розформування поїздів, доступу до об’єктів сервісного та технічного обслуговування;

18) машиніст - особа, яка у встановленому порядку отримала право на керування тяговим залізничним рухомим складом;

19) оперативна сумісність (інтероперабельність) - здатність залізничного транспорту підтримувати безпечний рух залізничного рухомого складу, яка відповідає необхідному рівню якості роботи і залежить від технічних, технологічних, організаційних, кваліфікаційних умов, яких необхідно дотримуватися для відповідності суттєвим вимогам;

20) оператор інфраструктури (далі – оператор інфраструктури) — суб’єкт господарювання, що створює, утримує та експлуатує інфраструктуру та надає послуги з доступу до неї;

21) оператор залізничного рухомого складу (далі — оператор залізничного рухомого складу) — суб’єкт господарювання, який надає залізничний рухомий склад у користування на договірних умовах та/або використовує рухомий склад у своїй господарській діяльності;

22) пасажир — фізична особа, що здійснює поїздку в поїзді на підставі проїзного документа (квитка) (групового, електронного проїзного документа) або перебуває з проїзним документом (квитком) на території залізничної станції, залізничного вокзалу, пасажирського зупинного пункту перед поїздкою або безпосередньо після неї;

23) пасажир з обмеженою мобільністю — пасажир, що має труднощі під час користування послугами залізничного транспорту, такий, як особа з інвалідністю (включаючи осіб з ураженням опорно-рухового апарату, зокрема тих, які пересуваються на кріслах колісних, з психічними, інтелектуальними або сенсорними ураженнями, порушеннями органів зору, слуху та мови) або з будь-якої іншої причини, зокрема, через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час надання послуг, доступних для всіх пасажирів;

24) перевезення пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом — перевезення пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом від станції відправлення до станції призначення відповідно до укладеного договору;

25) перевезення у приміському залізничному сполученні (далі — приміське сполучення) — перевезення пасажирів в межах однієї або двох сусідніх адміністративно-територіальних одиниць (область, район);

26) перевезення у внутрішньому залізничному сполученні (далі — внутрішнє сполучення) — перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу між залізничними станціями в межах України за єдиним перевізним/проїзним документом на весь маршрут перевезення;

27) перевезення в міжнародному залізничному сполученні — перевезення залізничним транспортом пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу між Україною та іноземними державами, у тому числі транзитом територією України, під час якого пасажири, вантажі, багаж та вантажобагаж перетинають державний кордон України;

28) перевізний документ — документ, що підтверджує укладення договору на перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу (транспортна залізнична накладна, багажна, вантажобагажна квитанція);

29) перевізник — суб’єкт господарювання будь-якої форми власності, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом за умови, що послуги тягового залізничного рухомого складу забезпечуються цим суб’єктом, а також суб’єкт господарювання, який надає послуги тягового залізничного рухомого складу;

30) під’їзні колії – залізничні колії, що з’єднують колії загального користування, в чому числі через інші під’їзні колії, з окремими суб’єктами господарювання, а також залізничні колії, що з’єднують суб’єктів господарювання між собою та використовуються для здійснення окремих операцій перевізного процесу. Під’їзні колії та розміщені на них споруди не відносяться до стратегічної інфраструктури;

31) підсистеми – частини залізничної системи: структурна (інфраструктура, енергозабезпечення, рухомий склад, система сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів) та функціональна (рух та управління рухом, технічне обслуговування, інтегровані інформаційні засоби для обслуговування пасажирів та вантажів);

32) планований період – це період на який здійснюється формування та розрахунок тарифу з доступу до стратегічної інфраструктури та складає один рік.

33) правила обслуговування громадян залізничним транспортом – затверджений Кабінетом Міністрів України нормативно-правовий акт, що визначає загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж або вантажобагаж у межах України;

34) проїзний документ (квиток) — документ установленого зразка, що посвідчує право пасажира на проїзд залізничним транспортом та є договором на перевезення пасажира та його ручної поклажі;

35) ручна поклажа — майно пасажира, яке перевозиться разом з ним і за своїми розмірами може бути розташоване на місці, призначеному для його перевезення;

36) свідоцтво машиніста – документ, який підтверджує, що машиніст відповідає медичним вимогам, має базову освіту та загальні професійні вміння для керування тяговим залізничним рухомим складом та здав відповідні іспити;

37) сертифікат авторизації - документ, який засвідчує впровадження системи управління безпекою оператора інфраструктури або володільця під’їзної колії та виконання ними встановлених вимог, необхідних для безпечного будівництва, технічного обслуговування та експлуатації інфраструктури або під’їзної колії;

38) сертифікат безпеки - документ, який засвідчує впровадження системи управління безпекою перевізника та виконання ним встановлених вимог, необхідних для безпечного використання відповідної інфраструктури;

39) сертифікат машиніста – документ, в якому зазначають інфраструктуру, по якій машиніст має право керувати поїздами, та рухомий склад, яким машиніст має право керувати на зазначеній інфраструктурі;

40) система управління безпекою – структурована та задокументована сукупність технічних, технологічних, кваліфікаційних та організаційних заходів, передбачених прийнятим оператором інфраструктури, перевізником, володільцем під’їзної колії нормативним документом і спрямованих на забезпечення безпечного перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом;

41) складові оперативної сумісності — компоненти, групи компонентів, збірні одиниці або вузли обладнання, що встановлені або призначені для встановлення у підсистему, від якої прямо або опосередковано залежить оперативна сумісність залізничного транспорту;

42) суспільно важливі перевезення пасажирів залізничним транспортом – це послуги з перевезення пасажирів у внутрішньому та приміському сполученні, організація яких, з огляду на їх вплив на соціальний, екологічний і регіональний розвиток держави або окремих регіонів, забезпечується Кабінетом Міністрів України, відповідним державним органом або органом місцевого самоврядування, і які надаються на компенсаційній основі шляхом відшкодування понесених витрат або /і надання виключних прав;

43) технічне розслідування подій – процес, що здійснюється для встановлення обставин та організаційних, кваліфікаційних і технічних причин виникнення подій, розроблення профілактичних заходів по запобіганню їх виникненню та рекомендацій щодо безпеки;

44) технічні специфікації оперативної сумісності — нормативно-правовий акт, який встановлює суттєві вимоги до підсистем залізничного транспорту або частин підсистем з метою забезпечення оперативної сумісності залізничного транспорту;

45) тяговий залізничний рухомий склад — локомотиви, моторвагонний та інший рухомий склад, що має тягові властивості для здійснення і забезпечення перевізного процесу на залізничному транспорті суб’єктами господарювання різної форми власності.

Стаття 2. Сфера дії цього Закону

1. Дія цього Закону поширюється на відносини, пов’язані з функціонуванням залізничного транспорту, за виключенням вказаних у частині 2 цієї статті.

2. Дія цього Закону не поширюється на технологічний залізничний транспорт, тобто розміщені на території підприємств залізничні колії, що не з’єднані з залізничними коліями загального користування та під’їзними коліями, та транспортні засоби, інше майно, що призначені для переміщення у виробничих цілях в межах території таких підприємств сировини, матеріалів, обладнання, засобів, продукції та відходів виробництва.

Стаття 3. Законодавство про залізничний транспорт

1. Відносини, пов’язані з організацією, функціонуванням та експлуатацією залізничного транспорту, регулюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, цим Законом, Законами України «Про транспорт», «Про природні монополії», «Про ціни і ціноутворення», «Про захист економічної конкуренції», «Про охорону праці», іншими законами України, міжнародними договорами, іншими законами України та нормативно-правовими актами України, що регулюють діяльність залізничного транспорту України.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов’язковість якого надана Верховною Радою України, встановлені інші правила, ніж ті, що передбачені в цьому Законі, застосовуються правила міжнародного договору України.

2. Окремі питання роботи залізничного транспорту під час перевезення пасажирів, вантажів, багажу та вантажобагажу в міжнародному сполученні регулюються актами міжнародних організацій у сфері залізничного транспорту, учасником яких є Україна.

Стаття 4. Основи та принципи функціонування залізничного транспорту в Україні

1. Залізничний транспорт у взаємодії з іншими видами транспорту забезпечує задоволення потреби фізичних та юридичних осіб у перевезеннях залізничним транспортом, сприяє створенню умов для розвитку економіки та забезпечення єдності економічного простору на території держави.

2. Функціонування залізничного транспорту здійснюється виходячи з таких принципів:

безпека транспортної діяльності для життя і здоров’я людини, навколишнього природного середовища;

доступність та належна якість послуг, у тому числі пасажирам з обмеженою мобільністю;

поєднання інтересів держави з інтересами учасників ринку залізничних перевезень та їх взаємна відповідальність;

розвиток конкуренції та формування розвинутого ринку послуг залізничного транспорту;

рівність учасників ринку залізничних перевезень незалежно від форми власності;

забезпечення прозорості та рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури;

забезпечення державного контролю за діяльністю суб’єктів господарювання у сфері залізничного транспорту незалежно від форми власності в частині забезпечення безпеки руху;

забезпечення сталого функціонування в умовах надзвичайних ситуацій та в особливий період;

збереження цілісності та забезпечення безперебійного функціонування інфраструктури.

Розділ II

Державне регулювання у сфері залізничного транспорту

Стаття 5. Державне управління у сфері залізничного транспорту

1. Державне управління у сфері залізничного транспорту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на залізничному транспорті, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, державною спеціалізованою експертною установою з технічного розслідування подій на транспорті, іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади в межах їх повноважень з метою:

ефективного, безпечного і якісного функціонування залізничного транспорту, а також його комплексного розвитку;

балансу інтересів держави, оператора інфраструктури, перевізників та користувачів послуг;

безперервності перевізного процесу;

формування конкурентного ринку залізничних послуг;

безпеки руху та екологічної безпеки;

пожежної та техногенної безпеки;

охорони праці та промислової безпеки;

своєчасного реагування на надзвичайні ситуації, що виникають під час транспортних подій з небезпечними вантажами, та ліквідації їх наслідків;

рівноправного та недискримінаційного доступу до послуг інфраструктури усім користувачам, які заінтересовані в отриманні цих послуг;

ефективного використання стратегічної інфраструктури, що безпосередньо використовується для забезпечення процесу перевезень.

Розвиток залізничного транспорту України здійснюється на основі стратегій та програм розвитку залізничного транспорту України на відповідний період, які затверджуються Кабінетом Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту.

2. До повноважень Кабінету Міністрів України у сфері залізничного транспорту належать:

1) спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади для забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері залізничного транспорту;

2) затвердження Порядку організації суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом та умов їх надання (стандарти якості, методи розрахунку тарифів, порядок компенсацій та надання виключних прав перевізникам, затвердження типового договору щодо надання послуг суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом);

 3) затвердження порядку накладення штрафних санкцій за нецільове використання інвестиційної складової тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури;

4) забезпечення надання суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні, визначення органу, уповноваженого на організацію суспільно важливих перевезень у внутрішньому сполученні та критеріїв визначення маршрутів суспільно важливих перевезень у внутрішньому сполученні;

5)затвердження правил рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури;

6) інші повноваження, передбачені цим та іншими законами.

3. До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, належать:

1) формування та реалізація державної політики у сфері залізничного транспорту, безпеки на залізничному транспорті;

2) визначення пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту;

3) реалізація державної політики з питань міжнародного співробітництва у сфері залізничного транспорту;

4) забезпечення здійснення заходів у сфері залізничного транспорту щодо виконання завдань з мобілізаційної підготовки та цивільного захисту в умовах надзвичайних ситуацій та в особливий період;

5) затвердження правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом, правил перевезення вантажів залізничним транспортом;

6) затвердження порядку державної реєстрації та ведення реєстру залізничного рухомого складу, порядку ведення реєстрів стратегічної інфраструктури та під’їзних колій, сертифікатів авторизації, сертифікатів безпеки, свідоцтв машиністів;

7) затвердження порядку оформлення проїзних документів (квитків), що використовуються на залізничному транспорті

8) забезпечення організації та укладення договору щодо надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні;

9) виконання функцій компетентного органу України у сфері перевезення небезпечних вантажів;

10) затвердження порядку визначення залізничних станцій та дільниць малодіяльними;

11) забезпечення здійснення управління оператором інфраструктури;

12) погодження поданої оператором інфраструктури інвестиційної програми, включаючи короткостроковий план інвестицій;

13) інші повноваження, передбачені цим та іншими законами;

4. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, має право отримувати від учасників ринку інформацію, необхідну для виконання ним своїх повноважень, відповідно до положень цього Закону.

5. До повноважень Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, щодо державного регулювання у сфері залізничного транспорту належать:

1) державне регулювання цін на залізничному транспорті в межах визначених повноважень та контроль за їх дотриманням;

2) прийняття Методики формування тарифу на обов’язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури та контроль за її застосуванням;

3) нагляд за рівноправним доступом до стратегічної інфраструктури;

4) затвердження інвестиційних програм оператора інфраструктури;

5) затвердження порядку зарахування коштів на спеціальний рахунок оператора інфраструктури від інвестиційної складової тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури, контроль за його дотриманням та цільовим використанням цих коштів;

6) розгляд скарг стосовно рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури, під’їзних колій, розподілення пропускної спроможності стратегічної інфраструктури, рівня та/або структури тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури;

7) видача ліцензій на право провадження видів діяльності у сфері залізничного транспорту та нагляд за дотриманням ліцензійних умов;

8) погодження порядку рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури;

9)інші повноваження, передбачені цим та іншими законами.

6. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту має право:

1) приймати рішення про вжиття заходів для сприяння ефективній конкуренції на ринку залізничного транспорту та забезпечення його належного функціонування;

2) накладати санкції на суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у сфері залізничного транспорту, які порушили свої обов’язки відповідно до цього Закону та інших актів законодавства в порядку встановленому законом;

3) в межах встановленої компетенції видавати обов’язкові для виконання суб'єктами господарювання, що провадять діяльність у сфері залізничного транспорту  рішення в порядку встановленому законом;

4) рекомендувати оператору інфраструктури внести зміни до порядку доступу до стратегічної інфраструктури з метою дотримання принципу недискримінаційності.

Рішення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту є обов'язковим для усіх осіб, яких стосується це рішення.

Фінансування Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України та з інших незаборонених діяльність джерел.

7. Реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на залізничному транспорті у межах повноважень, визначених цим Законом та іншими актами законодавства.

8. До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту належать:

1) забезпечення здійснення заходів щодо запобігання виникненню надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, своєчасного реагування на такі ситуації та ліквідації їх наслідків

2) ведення реєстрів залізничного рухомого складу, стратегічної інфраструктури, під’їзних колій;

3) контроль за дотриманням мінімальних норм якості послуг перевезень пасажирів залізничним транспортом;

4) видача, доповнення, поновлення, призупинення дії та анулювання сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;

5) ведення реєстрів сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;

6) контроль за функціонування впровадженої перевізником, оператором інфраструктури, володільцем зовнішніх під’їзних колій системи управління безпекою руху;

7) видача, поновлення, призупинення дії та анулювання свідоцтв (дублікатів) машиніста та ведення реєстру свідоцтв машиніста;

8) забезпечення проведення іспитів кандидатів в машиністи щодо професійно-психологічної придатності та загальної професійної компетентності;

9) видача дозволу на введення в експлуатацію структурних підсистем;

10) підготовка та оприлюднення щорічного звіту з безпеки на залізничному транспорті;

11) інші повноваження, передбачені цим та іншими законами.

Рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту є обов'язковим для усіх осіб, яких стосується це рішення.

9. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту має право:

1) отримувати інформацію, яка є необхідною для належного виконання функцій, передбачених цим Законом або іншими актами законодавства, від будь-якого суб’єкта владних повноважень, учасників ринку залізничного транспорту;

2) ініціювати консультації та громадські обговорення;

3) ініціювати і проводити перевірки щодо функціонування систем управління безпекою;

4) видавати обов’язкові для виконання учасниками ринку рішення;

5) накладати санкції на учасників ринку (крім споживачів), які порушили свої обов’язки відповідно до цього Закону та інших актів законодавства;

6) встановлювати заборону експлуатації залізничного рухомого складу, який створює загрозу безпеці руху, життю та здоров’ю людей, навколишньому природному середовищу, шляхом видачі приписів до усунення порушень вимог нормативних актів з питань безпеки руху;

7) тимчасово зупиняти рух залізничного рухомого складу, встановлювати заборону або обмеження експлуатації інфраструктури в разі наявності загрози безпеці руху, життю та здоров’ю людей, навколишньому природному середовищу шляхом видачі приписів до усунення порушень вимог нормативних актів з питань безпеки руху.

10. Рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, державної спеціалізованої експертної установи з технічного розслідування подій на транспорті можуть бути оскаржені у судовому порядку.

Стаття 7. Ліцензування на залізничному транспорті.

1. Ліцензуванню підлягає господарська діяльність з перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним рухомим складом залізничними коліями загального користування.

Ліцензія засвідчує фінансову спроможність та професійну компетентність ліцензіата на провадження такої діяльності.

2. Ліцензія не дає права доступу до стратегічної інфраструктури.

3. Ліцензування на залізничному транспорті здійснюється відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності».

Умови отримання ліцензії та вимоги до ліцензіатів встановлюються в ліцензійних умовах, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 8. Тарифна політика на залізничному транспорті

1. Тарифна політика у сфері залізничного транспорту формується з урахуванням таких принципів:

економічна обґрунтованість тарифу;

прогнозованість тарифів;

забезпечення розвитку конкурентного середовища у сфері пасажирських та вантажних залізничних перевезень;

стимулювання оператора інфраструктури до оптимізації використання стратегічної інфраструктури та зменшення витрат на утримання, без шкоди для забезпечення безпеки руху та покращення якості послуг з доступу до стратегічної інфраструктури;

забезпечення єдності структури і системи побудови тарифу на всій території України;

стимулювання підвищення якості послуг;

гласність та відкритість процедур регулювання.

Державно регульований тариф повинен бути економічно обґрунтованими та враховувати витрати на утримання, функціонування та відновлення протягом нормативного строку експлуатації основних засобів та нематеріальних активів оператора інфраструктури.

2. На залізничному транспорті під час провадження господарської діяльності тарифи на роботи (послуги) визначаються за державними регульованими та вільними тарифами, а також тарифами, що визначаються відповідно до діючих міжнародних договорів України.

3. Державному регулюванню на залізничному транспорті підлягає тариф на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури. Тариф на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури розробляється оператором інфраструктури строком на один рік на підставі методики формування тарифу на обов’язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури та погоджується Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

4. Фінансові результати діяльності оператора інфраструктури мають представляти собою баланс між повними витратами на утримання та розвиток інфраструктури, включаючи амортизацію і інвестиційну складову, з однієї сторони, та доходами від надання послуг з доступу до інфраструктури і додаткових надходжень від іншої діяльності, з іншої сторони.

5. Прибуток, отриманий від іншої діяльності, в тому числі і від іншої операційної діяльності, частково може використовуватись як одне з джерел фінансування інвестиційної програми aбо операційної діяльності оператора інфраструктури з надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури.

6. Використання оператором інфраструктури доходів, отриманих від надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури, для фінансування будь-якої іншої діяльності, крім операційної діяльності оператора інфраструктури з надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури та інвестиційних програм, заборонене.

7. Оператор інфраструктури може використовувати економетричні та статистичні моделі для розрахунку планованих витрат відповідно до параметрів, визначених оператором інфраструктури, та за умови спроможності оператора інфраструктури обґрунтувати Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, що значення кожного з таких параметрів об’єктивно може бути кількісно обчисленим та зареєстрованим в порядку, визначеному чинним законодавством України.

8. Для повного відшкодування витрат від надання обов'язкових послуг з доступу до стратегічної інфраструктури, оператор інфраструктури під час розроблення тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури може (за погодження із Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту), вводити підвищені тарифні ставки та знижені тарифні ставки, на основі ефективних, прозорих, і недискримінаційних принципів, для визначених сегментів стратегічної інфраструктури та/чи транспортного ринку послуг перевезень (далі-сегмент). Знижки не можуть бути нижчими за рівень витрат, безпосередньо пов’язаних з рухом поїзду. Сумарний розмір знижок у складі знижених тарифних ставок не повинен бути більшим ніж сумарні надходження від надбавок у складі підвищених тарифних ставок.

9. Система розроблення тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури має враховувати, як мінімум, такі елементи (якщо інше не встановлено оператором інфраструктури), за погодженням з Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту:

розподіл доходів та витрат оператора інфраструктури від операційної діяльності за сегментами;

можливість використання тарифних надбавок для оптимізації рівня дохідності сегментів із від’ємним або низьким рівнем операційної рентабельності;

фактичний фінансовий результат оператора інфраструктури за попередній плановий період;

інвестиційні плани.

Такі елементи можуть бути враховані як у сукупності так й окремо один від одного.

10. Під час встановлення державно регульованого тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури до складу такого тарифу обов’язково включається інвестиційна складова, яка спрямовується на виконання інвестиційної програми.

Порядок розрахунку інвестиційної складової та включення її до складу тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури визначається методикою формування тарифу на обов’язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури.

Інвестиційна складова спрямовується виключно на витрати, передбачені інвестиційною програмою. Використання зазначених коштів у будь-яких інших цілях забороняється.

Кошти інвестиційної складової зараховуються на спеціальні рахунки, відкриті для цих цілей оператором інфраструктури.

Порядок зарахування цих коштів на спеціальний рахунок, використання зазначених коштів і здійснення контролю за їх використанням встановлюється Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту.

Використання зазначених коштів у будь-яких інших цілях забороняється.

11. За нецільове використання коштів, які знаходяться на вказаних рахунках, сплачується штраф у розмірі 200 відсотків використаної за нецільовим призначення суми коштів. Порядок, процедура прийняття та оскарження рішень Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту визначається в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Штраф накладається Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, на підставі відповідного рішення та зараховується до Державного бюджету України. Оператор інфраструктури, на якого накладено штраф, сплачує його протягом 30 календарних днів з дня одержання рішення про накладення штрафу, за виключенням оскарження рішення про накладення штрафу. Примусове стягнення штрафу здійснюється на підставі рішення суду.

11.2. Рішення, прийняті Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, можуть бути оскаржені в судовому порядку.

12. Розрахунки за роботи (послуги) на залізничному транспорті, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифу, проводяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін.

13. Тарифи на суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів залізничним транспортом, умови фінансової компенсації перевізнику або надання виключних прав визначаються організатором відповідних перевезень (Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади, місцеві органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування) та зазначаються у договорах, що укладаються такими органами із перевізником.

14. Тарифи на перевезення в міжнародному залізничному сполученні визначаються відповідно до міжнародних договорів та законодавства України.

Стаття 9. Планування розвитку стратегічної інфраструктури

1. Планування розвитку стратегічної інфраструктури здійснюється у відповідності до Стратегії розвитку транспорту, розробленої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту та затвердженої Кабінетом Міністрів України. Стратегія розвитку може включати короткострокові (на 5 років), середньострокові (на 10 років) та довгострокові (на 20 років) плани розвитку.

2.Розвиток стратегічної інфраструктури здійснюється відповідно до затвердженої Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, інвестиційної програми, яка розробляється оператором інфраструктури.

3. Інвестиційна програма розробляється на період, який становить 5 років, та включає короткостроковий план інвестування, розрахований на планований період - на наступний календарний рік.

До інвестиційної програми включаються відомості щодо:

об’єктів інфраструктури, придбання, створення або розвиток яких є доцільним у наступні 5 років;

джерел фінансування;

строків реалізації;

техніко-економічне обґрунтування із визначенням строку окупності та економічного ефекту від впровадження;

аналіз можливого впливу інвестиційної програми на структуру та рівень тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури та інша інформація відповідно до Методики формування тарифу на обов’язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури.

До короткострокового плану інвестування, крім детального переліку об’єктів капітальних інвестицій, джерел фінансування по кожному об’єкту та строків їх реалізації, включається також затверджена в установленому порядку проектно-кошторисна документація або затверджені в установленому порядку розрахунки вартості запланованих витрат.

Обсяги інвестиційної програми визначаються, виходячи з технічного стану основних фондів, принципів економічної ефективності та доцільності запровадження відповідних заходів, їх узгодженості із діючими довгостроковими стратегіями розвитку транспорту України та залізничної галузі, а також з урахуванням їх впливу на рівень тарифу на обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури.

4. З метою формування тарифу оператор інфраструктури не пізніше, ніж за 120 днів до початку планованого періоду, подає центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту інвестиційну програму, включаючи короткостроковий план інвестицій, на погодження.

Після погодження інвестиційної програми, включаючи короткостроковий план інвестицій, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту та з метою формування тарифу оператор інфраструктури не пізніше, ніж за 90 днів до початку планованого періоду, подає Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту інвестиційну програму, включаючи короткостроковий план інвестицій, для затвердження.

Інвестиційна програма, включаючи короткостроковий план інвестицій, яка подається оператором інфраструктури, на погодження та затвердження, має містити наступні складові:

заяву встановленої форми;

розрахунок тарифу;

пояснювальну записку з детальною інформацією про оператора інфраструктури (характеристики інфраструктури, зміни, що відбулись після останнього перегляду тарифу, форма власності підприємства та інше);

затверджені та погоджені в установленому порядку норми планованих витрат;

довідку про чисельність та оплату праці персоналу оператора інфраструктури, задіяного у процесі надання обов'язкових послуг з доступу до інфраструктури;

діючий штатний розпис оператора інфраструктури на планований період з інформацією по динаміці чисельності персоналу за категоріями за останні 3 роки;

довідку про очікувану балансову вартість основних засобів з розбивкою за групами, станом на початок року планованого періоду із зазначенням інформації про балансову вартість та середній по групі залишковий строк використання активів;

розшифровки статей планованих витрат (попередня повна виробнича калькуляція планових витрат);

перелік заходів щодо об’єктів капітальних інвестицій та витрат на їх реалізацію, розрахованих на період 5 років та передбачених у планованому періоді, які виконуються за рахунок таких джерел із зазначенням запланованих джерел фінансування таких, як власні кошти оператора інфраструктури (прибуток), власні кошти оператора інфраструктури (амортизація), власні кошти оператора інфраструктури (інше), державна підтримка, кошти місцевих бюджетів, кошти приватних інвесторів, а також будь-які інші джерела фінансування, не заборонені законодавством. Плановані витрати на ремонтні роботи повинні бути підтверджені державними, галузевими нормативами витрат ресурсів, кошторисами, дефектними актами, актами обстеження, висновками експертних комісій та спеціалізованих організацій, комерційними пропозиціями, прайсами, графіками ремонтів, наказами підприємства, відповідними договорами (за наявності) тощо;

напрямки використання доходів від операційної діяльності та обґрунтування відповідності пропонованої інвестиційної програми існуючим довгостроковим стратегіям розвитку, Національній транспортній стратегії України та Стратегії розвитку залізничного транспорту загального користування;

планований сукупний обсяг обов'язкових послуг з доступу до інфраструктури (в одиницях, визначених оператором інфраструктури);

та інші документи відповідно до Методики формування тарифу на обов’язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури.

Документи подаються в електронному вигляді (розрахунки, калькуляції, інформація щодо капітальних інвестицій подаються у формі електронних таблиць) в порядку, визначеному чинним законодавством України.

Інформація про фактично здійснені капітальні інвестиції (в тому числі стан виконання ремонтних робіт) надається Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту щоквартально наростаючим підсумком та за підсумками року

Стаття 10. Організація суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом

1. Кабінет Міністрів України, відповідні центральні органи виконавчої влади, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування є організаторами суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом згідно визначених повноважень та сфер управління.

2. Організація суспільно важливих перевезень у внутрішньому сполученні здійснюється уповноваженим Кабінетом Міністрів України органом за рахунок коштів Державного бюджету України.

Організація суспільно важливих перевезень у приміському сполученні здійснюється місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування за рахунок коштів Державного бюджету України та місцевих бюджетів.

У разі якщо маршрут суспільно важливих перевезень у приміському сполученні проходить через територію декількох адміністративно-територіальних одиниць, відповідні місцеві органи виконавчої влади або органи місцевого самоврядування можуть спільно забезпечувати такі перевезення на умовах співфінансування.

3. Надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів здійснюються виключно на підставі договору, що укладається між організатором перевезень і перевізником відповідно до законодавства.

Організатори послуг з суспільно важливих перевезень пасажирів можуть надавати такі послуги самостійно, в межах території власних повноважень.

4. Надання послуг з суспільно важливих перевезень пасажирів здійснюється на компенсаційній основі, в тому числі шляхом надання виключних прав.

 Розмір компенсації перевізникам за надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів повинен бути достатнім для покриття понесених витрат і обґрунтованої частини прибутку, які визначаються в договорі, за домовленістю Сторін.

Наслідки не виконання умов договору щодо надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом будь-якою стороною, визначаються в договорі.

5. Організатори надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом зобов’язані оприлюднювати щорічний звіт щодо виконання зобов’язань з організації суспільно важливих перевезень, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації.

Стаття 11. Відносини з місцевими органами виконавчої влади і органами місцевого самоврядування

1. Відносини суб’єктів господарювання у сфері залізничного транспорту з місцевими органами виконавчої влади і органами місцевого самоврядування базуються на договірній основі відповідно до законодавства України.

2. На місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під’їздів до залізничних станцій, пасажирських зупинних пунктів, вокзалів з урахуванням потреб пасажирів з обмеженою мобільністю, забезпечення транспортного сполучення з населеними пунктами за місцем розташування станцій, вокзалів, створення сприятливих умов для функціонування телекомунікаційних мереж загального користування та повноцінного надання телекомунікаційних послуг.

Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування взаємодіють з оператором інфраструктури, перевізниками, власниками вантажів, іншими суб’єктами господарювання у сфері залізничного транспорту залізничного транспорту з метою підвищення ефективності використання транспортних засобів, злагодженої роботи з іншими видами транспорту, створення (у тому числі на пайових засадах) підприємств з перевезення пасажирів у приміському сполученні, розвитку транспортної інфраструктури, експлуатації малодіяльних станцій щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів.

Для забезпечення перевезень пасажирів місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування мають право придбавати залізничний рухомий склад.

Стаття 12. Правовий режим використання земель залізничного транспорту

1. Правовий режим земель, що надаються в користування для потреб залізничного транспорту, визначається відповідно до Земельного кодексу України, цього Закону, законів України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Про транспорт».

2. До земель залізничного транспорту належать землі смуг відведення під залізничними коліями, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріпними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

3. Для забезпечення безпечної експлуатації залізничних колій, електричних та телекомунікаційних мереж, інших пристроїв та об’єктів залізничного транспорту загального користування та під’їзних колій, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селів, снігових заметів та інших небезпечних впливів, створюються охоронні зони. Порядок створення охоронних зон, їх розмір та режим користування ними визначаються Кабінетом Міністрів України.

Стаття 13. Правовий режим майна залізничного транспорту

1. Об’єкти залізничного транспорту можуть перебувати у державній, комунальній або приватній власності та використовуються відповідно до вимог, визначених цим Законом та іншими актами законодавства.

2. Об’єкти стратегічної інфраструктури є державною власністю та закріплюються за оператором інфраструктури на праві господарського відання.

Об’єкти, визначені в абзаці першому цієї частини, не підлягають приватизації, продажу під час провадження у справі про банкрутство, на них не може бути звернене стягнення за рішенням суду та іншими виконавчими документами, накладено арешт. Щодо цих об’єктів не можуть здійснюватися правочини, наслідком яких може бути їх відчуження.

Порівняльна таблиця до проекту Закону України «Про залізничний транспорт України»

|  |  |
| --- | --- |
| Зміст положення (норми) чинного законодавства | Зміст відповідного положення (норми) проекту акта |
| Кодекс України про адміністративні правопорушення |
| Відсутня | Стаття 18852. Невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспортуНевиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, щодо усунення порушень законодавства з безпеки та регулювання ринку на залізничному транспорті, а також створення перешкод для виконання покладених на них обов’язків – тягне за собою накладення штрафу від ста до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. |
| Стаття 224. Органи залізничного транспортуОргани залізничного транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил користування засобами цього транспорту, правил щодо охорони порядку та безпеки руху, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному транспорті, правил пожежної безпеки на залізничному транспорті ([статті 109](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran840#n840), [110](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran854#n854), [частина перша статті 120](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran953#n953), [частина перша статті 133](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran1103#n1103), [частина перша статті 134](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran1139#n1139), [частини абзац другий статті 135](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran1144#n1144), [стаття 136](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran1164#n1164)). Від імені органів залізничного транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право:начальники станцій та їх заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів);контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори-інструктори пасажирських поїздів, ревізори по контролю доходів, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, начальники дистанцій сигналізації та зв’язку;начальник Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та його заступники, начальники служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, начальники відділів (секторів) служби (загону) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, старші інструктори та інструктори служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, начальники груп воєнізованої охорони залізниць, старші в місці розташування станцій посадові особи відомчої воєнізованої охорони залізниць.Розмір штрафу, що накладається начальниками пасажирських поїздів (механіками-бригадирами пасажирських поїздів), дорожніми майстрами, начальниками відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, не може перевищувати двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. | Стаття 224. Органи залізничного транспортуОргани залізничного транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил користування засобами цього транспорту, правил щодо охорони порядку та безпеки руху, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному транспорті, правил пожежної безпеки на залізничному транспорті, правопорушення у галузі господарської діяльності, пов’язаної з перевезенням пасажирів і вантажів, надання послуг з доступу до інфраструктури (статті 109, 110, частина перша статті 120, частина перша статті 133, частина перша статті 134, абзац другий статті 135, статті 136, 18852).Від імені органів залізничного транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право:1) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою статті 109, статтею 110, частиною першою статті 133 цього Кодексу, - керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, начальники поїздів;2) за адміністративні правопорушення, передбачені частинами другою – четвертою, шостою статті 109, частиною першою статті 120, статтею 136 цього Кодексу, - керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, начальник підрозділу воєнізованої охорони на залізничному транспорті та його заступники; 3) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною п’ятою статті 109 цього Кодексу, - керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, начальники станцій та їх заступники;4) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою статті 134, абзацем другим статті 135 цього Кодексу, - керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту, та його заступники, начальники поїздів, контролери-ревізори пасажирських поїздів. |
| Стаття 255. Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення(…)центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (статті 136, 141, 142, 164 - в частині, що стосується правопорушень у галузі господарської діяльності, пов'язаної з перевезенням пасажирів і вантажів); | Стаття 255. Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення(…)центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту (статті 136, 141, 142, 164 — у частині, що стосується правопорушень у галузі господарської діяльності, пов’язаної з перевезенням пасажирів і вантажів, надання послуг з доступу до інфраструктури стаття 18852).доповнити новим абзацом такого змісту: Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (стаття 164 в частині, що стосується порушень провадження господарської діяльності, пов’язаної з перевезенням пасажирів і вантажів). |
| Закон України “Про транспорт” |
| Стаття 9. Майно підприємств транспорту1. Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. | Стаття 9. Майно підприємств транспорту1. Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. Правовий режим майна залізничного транспорту визначається Законом України “Про залізничний транспорт України”. |
| Стаття 16-1. Державний нагляд (контроль) за діяльністю суб’єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб (…) що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, або центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на наземному транспорті, і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, мають право:(…)(…)що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, або на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, Президентом України. | Стаття 16-1. Державний нагляд (контроль) за діяльністю суб’єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб (…) що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту або центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на наземному транспорті, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, мають право: (…)що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту або на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, Президентом України. |
| Стаття 16-2. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті | Стаття 16-2. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспортіслова «залізничний транспорт» у всіх відмінках виключити. |
| Нова | «Стаття 16-4 Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту іЦентральний органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки залізничного транспорту: веде облік та здійснює аналіз причин катастроф, аварій, залізничних транспортних пригод на залізничному транспорті;забезпечує здійснення заходів щодо запобігання виникненню надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, своєчасного реагування на такі ситуації та ліквідації їх наслідків; веде облік пожеж на залізничному транспорті; здійснює нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища залізничним транспортом; здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства, норм і стандартів на залізничному транспорті; готує пропозиції щодо призначення органів з оцінки відповідності для проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері залізничного транспорту, бере участь у розробленні проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів з питань технічного регулювання у цій сфері, організовує підготовку та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності; здійснює в межах визначених повноважень державне регулювання діяльності суб'єктів господарювання у сфері безпеки залізничного транспорту;реалізує державну політику з питань безпеки на залізничному транспорті; здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на залізничному транспорті;веде реєстри залізничного рухомого складу, інфраструктури загального користування, під’їзних колій;здійснює контроль за дотриманням мінімальних норм якості послуг перевезень пасажирів залізничним транспортом;здійснює видачу, доповнення, поновлення, призупинення дії та анулювання сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;веде реєстри сертифікатів авторизації та сертифікатів безпеки;здійснює контроль за контроль функціонування впровадженої перевізником, оператором інфраструктури, володільцем зовнішніх під’їзних колій системи управління безпекою руху;здійснює видачу, поновлення, призупинення дії та анулювання свідоцтв (дублікатів) машиніста та ведення реєстру свідоцтв машиніста;забезпечує проведення іспитів кандидатів в машиністи щодо професійно-психологічної придатності та загальної професійної компетентності;видає дозвіл на введення в експлуатацію структурних підсистем;здійснює підготовку та оприлюднення щорічного звіту з безпеки на залізничному транспорті;здійснює інші повноваження, визначені законами |
|  Стаття 22. Залізничний транспорт і його склад1. До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.  | Стаття 22. Залізничний транспорт і його склад1. Залізничний транспорт — виробничо-технологічний комплекс, який включає інфраструктуру залізничного транспорту загального користування стратегічного значення, інфраструктуру залізничного транспорту загального користування, під’їзні колії, залізничний рухомий склад та інше майно, яке призначене для забезпечення потреб держави, фізичних та юридичних осіб в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях, надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності, видів діяльності. |
|  Стаття 23. Землі залізничного транспорту 1. До земель залізничного транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту відповідно до чинного законодавства України. До складу цих земель входять землі, які є смугою відведення залізниць, а саме землі, надані під залізничне полотно та його облаштування, станції з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, захисні і укріплюючі насадження, службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту.  | Стаття 23. Землі залізничного транспорту1. До земель залізничного транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту відповідно до чинного законодавства України. До складу цих земель входять землі смуг відведення під залізничними коліями, станції з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, захисні і укріпні насадження, службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту. |
| Закон України «Про страхування» |
| Стаття 7. Види обов’язкового страхуванняВ Україні здійснюються такі види обов’язкового страхування: | «50) страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю, здоров’ю пасажирів та третіх осіб.»; |
| Закон України “Про природні монополії” |
| Стаття 4. Органи, які здійснюють державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках1. Державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах, визначених у статті 5 цього Закону, здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій, які утворюються і функціонують відповідно до цього Закону з особливостями, встановленими законом. { Абзац перший частини першої статті 4 із змінами, внесеними згідно із Законом N 1540-VIII ( 1540-19 ) від 22.09.2016 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 в установленому порядку Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям з наданням їм повноважень, передбачених статтею 14 цього Закону.  відсутня | Стаття 4. Органи, які здійснюють державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках1. Державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах, визначених у статті 5 цього Закону, здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій, які утворюються і функціонують відповідно до цього Закону з особливостями, встановленими законом. { Абзац перший частини першої статті 4 із змінами, внесеними згідно із Законом N 1540-VIII ( 1540-19 ) від 22.09.2016 }  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 в установленому порядку Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям з наданням їм повноважень, передбачених статтею 14 цього Закону.  Регулювання суб’єктів природних монополій, які провадять господарську діяльність на ринку залізничного транспорту, та суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність на суміжних ринках здійснюється з урахуванням особливостей, визначених Законом України “Про залізничний транспорт України”. |
| Стаття 5. Сфери діяльності суб'єктів природних монополій 1. Відповідно до цього Закону регулюється діяльність суб’єктів природних монополій у таких сферах:(…)користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; | Стаття 5. Сфери діяльності суб'єктів природних монополій 1. Відповідно до цього Закону регулюється діяльність суб’єктів природних монополій у таких сферах:(…)обов’язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури; |
| Закон України “Про управління об’єктами державної власності” |
| Стаття 11. Особливості управління та обмеження щодо розпорядження 5. Господарська організація, у статутному капіталі якої є корпоративні права держави, за підсумками календарного року зобов'язана спрямувати частину чистого прибутку на виплату дивідендів згідно з порядком, затвердженим Кабінетом Міністрів України. Частина чистого прибутку Державної керуючої холдингової компанії, яка за підсумками календарного року має бути спрямована на виплату дивідендів, визначається її наглядовою радою.Господарськими товариствами енергетичної галузі, 100 відсотків акцій (часток, паїв) яких знаходяться у статутних капіталах господарських товариств, акціонером яких є держава і володіє в них контрольним пакетом акцій, чистий прибуток, з якого розраховуються та сплачуються дивіденди, зменшується на суму цільових коштів (обсяг інвестиційної складової), що надійшли у складі тарифу і спрямовуються на виконання інвестиційних проектів, рішення щодо яких приймаються Кабінетом Міністрів України, та на обсяг повернення кредитних коштів (у складі тарифу), що були запозичені для фінансування капітальних вкладень на будівництво (реконструкцію, модернізацію) об'єктів згідно з відповідними рішеннями Кабінету Міністрів України. | Стаття 11. Особливості управління та обмеження щодо розпорядження 5. Господарська організація, у статутному капіталі якої є корпоративні права держави, за підсумками календарного року зобов'язана спрямувати частину чистого прибутку на виплату дивідендів згідно з порядком, затвердженим Кабінетом Міністрів України. Частина чистого прибутку Державної керуючої холдингової компанії, яка за підсумками календарного року має бути спрямована на виплату дивідендів, визначається її наглядовою радою.Господарськими товариствами енергетичної галузі, 100 відсотків акцій (часток, паїв) яких знаходяться у статутних капіталах господарських товариств, акціонером яких є держава і володіє в них контрольним пакетом акцій, чистий прибуток, з якого розраховуються та сплачуються дивіденди, зменшується на суму цільових коштів (обсяг інвестиційної складової), що надійшли у складі тарифу і спрямовуються на виконання інвестиційних проектів, рішення щодо яких приймаються Кабінетом Міністрів України, та на обсяг повернення кредитних коштів (у складі тарифу), що були запозичені для фінансування капітальних вкладень на будівництво (реконструкцію, модернізацію) об'єктів згідно з відповідними рішеннями Кабінету Міністрів України.Акціонерним товариством залізничного транспорту загального користування, єдиним акціонером якого є держава, чистий прибуток, з якого розраховуються та сплачуються дивіденди, зменшується на суму цільових коштів (обсяг інвестиційної складової), що надійшли у складі тарифу і спрямовуються на виконання затверджених у встановленому порядку інвестиційних програм, а також на суму нарахованої амортизації на об’єкти інфраструктури загального користування, що передані акціонерному товариству залізничного транспорту загального користування на праві господарського відання.У зв’язку з цим абзаци четвертий — дев’ятий вважати відповідно абзацами п’ятим — десятим; |
| Закон України “Про охоронну діяльність” |
| Стаття 6. Забезпечення охоронної діяльності3. Умови охорони небезпечних і цінних вантажів при перевезенні та їх перелік визначає Кабінет Міністрів України. | Стаття 6. Забезпечення охоронної діяльності3. Умови охорони небезпечних і цінних вантажів при перевезенні та їх перелік визначає Кабінет Міністрів України. Перелік вантажів, які підлягають обов’язковій охороні підрозділами воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту. |
| Закон України “Про ліцензування видів господарської діяльності” |
| Стаття 7. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню 24) перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;Відсутній | Стаття 7. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню 24) перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;24-1) перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним рухомим складом залізничними коліями загального користування; |

2.4. Проблеми публічно-правового регулювання сфери залізничного транспорту

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року розроблена для комплексного розв’язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження евроінтеграційного курсу

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації евроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс’європейську транспортну мережу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Пасажирські перевезення, зокрема приміські залізничні, стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів. Так, в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип “користувач платить за послуги”) та не запроваджено механізм реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.

Однак світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність стрімкого об’єднання транспортних технологій та регіональних проектів мобільності. Транспорт стає все більш енергозберігаючим та “зеленим”, безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2030 року замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі. Зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною тенденцією на всіх видах транспорту. Залізничні перевезення із швидкістю 350 кілометрів на годину стають реальністю, а технології “Маглев” вже зараз забезпечують швидкість 500 кілометрів на годину і більше.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу покращити його конкурентоспроможність, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва та торгівлі.

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Загальні проблеми, що потребують розв’язання:

Відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об’єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;

Незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;

Відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб’єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі;

Недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;

Згідно зі стратегією перелік завдань, що необхідно виконати для розв’язання проблем: удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних; виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в транспортній галузі та продуктивності праці державних службовців (система підготовки персоналу) у зазначеній галузі; використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв’язків України та на основі комплексного системного підходу до координації роботи всіх видів транспорту та національної транспортної моделі; забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон.

Дуже важливим для підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень є: розмежування регуляторних та управлінських функцій; впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів щодо запобігання та протидії корупції; впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу; забезпечення розвитку сервісів доступу до публічної інформації; посилення діалогу між споживачами послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування; впровадження сервісів електронного надання адміністративних послуг в транспортній галузі; оптимізації та покращення управління державними ресурсами; завершення структурної реформи ПАТ “Укрзалізниця”, зокрема запровадження вертикально-інтегрованої системи управління з належним стратегічним плануванням ресурсів в короткостроковій перспективі, а також забезпечення відокремлення оператора інфраструктури від вантажних та пасажирських перевізників; необхідність прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС;

Для забезпечення розвитку залізничного транспорту необхідно: лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України “Про залізничний транспорт” та відповідних підзаконних актів; реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки); структурна реформа ПАТ “Укрзалізниця” — фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника. Підвищення рівня безпеки залізничних перевезень, а саме: запровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті відповідно до законодавства ЄС; запровадження процедур державної сертифікації безпеки для залізничних підприємств; утворення органу з розслідування транспортних пригод на залізничному транспорті.

ВИСНОВКИ

Здійснивши комплексний аналіз національного та міжнародного законодавства, правової доктрини та вирішивши завдання дослідження, зроблено наступні висновки. Законодавство про залізничний транспорт складається з великого масиву взаємопов’язаних між собою нормативно-правових актів різної юридичної сили, що регулюють дані відносини, тому воно потребує систематизації за методом кодифікації-реформи аби забезпечити реальне верховенство закону в регулюванні таких правовідносин; привести правові норми в галузі залізничного транспорту у відповідність до вимог законодавства Європейського Союзу; усунути прогалини, колізії та суперечності у діючих правових нормах.

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.

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», 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. Отже, ще однією особливістю зазначеної 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.

Комплекс публічних інтересів щодо функціонування залізничного транспорту в Україні отримав державне, в тому числі нормативно-правове регулювання, оскільки публічні інтереси суспільства і держави, які виникають у цій галузі, є загальнонаціональними (безпека руху, соціальна гарантованість, доступність тощо), тому вони визнані державою і виступають об’єктом її правового захисту за для попередження кризових явищ та забезпечення оптимальних умов функціонування державно-організованого суспільства і конкурентоспроможної економіки.

Визначені проблемні питання у сфері публічно-правового регулювання залізничного транспорту. Відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об’єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку. Незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств. Відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб’єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі. Недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг.

На основі вивчення національного та міжнародного законодавства, можемо зазначити шляхи удосконалення публічно-правового регулювання залізничного транспорту. Дуже важливим для підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень є: розмежування регуляторних та управлінських функцій; впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів щодо запобігання та протидії корупції; впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу; забезпечення розвитку сервісів доступу до публічної інформації; посилення діалогу між споживачами послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування; впровадження сервісів електронного надання адміністративних послуг в транспортній галузі; оптимізації та покращення управління державними ресурсами; завершення структурної реформи ПАТ “Укрзалізниця”, зокрема запровадження вертикально-інтегрованої системи управління з належним стратегічним плануванням ресурсів в короткостроковій перспективі, а також забезпечення відокремлення оператора інфраструктури від вантажних та пасажирських перевізників; необхідність прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС;

Для забезпечення розвитку залізничного транспорту необхідно: лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України “Про залізничний транспорт” та відповідних підзаконних актів; реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки); структурна реформа ПАТ “Укрзалізниця” — фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника. Підвищення рівня безпеки залізничних перевезень, а саме: запровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті відповідно до законодавства ЄС; запровадження процедур державної сертифікації безпеки для залізничних підприємств; утворення органу з розслідування транспортних пригод на залізничному транспорті.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. «Укрзалізницю» очікує корінне реформування… // УНІАН. – 2011. – http://economics.unian.ua/transport/466714-ukrzaliznitsyu-ochikue-korinnereformuvannya.
2. Messerlin, Patrich A. Measuring the cost of protection in Europe. – Washington, DC, IIE, 2001.-XV, 415 p.
3. Orlova N. E-government as a basis for economic development in Ukraine/ N.Orlova // Ecoforum. – 2012. - Volume 1, Issue1(1), р.3. - https://doaj.org/article/1c8b32dae23c45d9ab8b606486d1080d.
4. The 2015 European Railway Performance Index // Combined Transport Magazine. – http://combinedtransport. eu/european-railway-performance-index.
5. Антощишина Н. І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС / Н. І. Антощишина // Ефективна економіка. – 2013. –http://www.m.nayka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=2423\\
6. Біла Книга – Транспорт «План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» // Генеральна дирекція з питань пересування та транспорту Європейська Комісія. – Європейський Союз: Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі, 2011. – 28 с.
7. Біля 30% норм ЄС у сфері транспорту імплементовано до законодавства України // Урядовий портал. – 2015. – http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\_id=248134659&cat\_id=244 277212
8. Бостан С. Особливості розвитку транскордонного співробітництва України в контексті реалізації її регіональної політики / С. Бостан // Квадрівіум. –ttp://www.quadrivium.org.ua/ua/articles/view?obj%5Buserinput\_id%5D=335061
9. Васильєв О.В. Формування інвестиційної стратегії залізничного транспорту України / О.В. Васильєв // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали Х Ювілейної міжнар. наук.-практ. конф., 17 листопада – 14 грудня 2014 р., Київ, Україна / Державний економіко-технологічний університет транспорту. – Київ: ДЕТУТ, 2014. – с.10-12.
10. Волинчук Ю.В. Транспортна логістика: навч. посібник / Ю.В. Волинчук; Луцький національний технічний університет. – Луцьк, 2014. – Електрон. аналог друк. вид.: http://elib.lutskntu. com.ua/book/fb/ep/2014/14-17/page14.html
11. Впровадження європейських стандартів щодо підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні // Центр адаптації державної служби до стандартів Європейського Cоюзу. –2015. –http://center.h4.ukrindex.com/pres-tsentr/novini/item/1808- %D0%B2%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%B4%D0%B6% D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-....
12. Гнатенко Л.А. Нормативно-законодавче регулювання діяльності залізничного транспорту органами державної влади / Л.А. Гнатенко / Національна бібліотека України ім.В.І.Вернадського. – http://www.irbisnbuv. gov.ua/.../cgiirbis\_64.exe?.
13. Господарський кодекс України від 16.01.2003 №436-IV // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2003. http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15
14. Гоцуляк М. Транспортна галузь в системі національної економіки України / М. Гоцуляк, П. Лагоденко // Проблеми та перспективи розвитку науки на початку третього тисячоліття у країнах СНД: матеріали ХVІІІ Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. – 2013. –http://oldconf.neasmo.org.ua/node/1879
15. Гудкова В. Структурно-функціональний аналіз державного регулювання розвитку залізничного транспорту / В. Гудкова, Ю.Тютюн // Залізничний транспорт. Серія: Економіка і управління: зб. наук. пр. ДЕТУТ. – 2015. – Вип.33. – С. 70-77.
16. Гурнак В.М. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту / В.М. Гурнак, Г.П. Савіцька // Економіка. Менеджмент. Бізнес. – Київ, 2013. – journals.dut.edu.ua/index.php/emb/article/download/
17. Двуліт З. Аутсорсинг та державно-приватне партнерство під час реформування залізничного транспорту / З.Двуліт, С.Черевичний / Залізничний транспорт. Серія: Економіка і управління: зб. наук. пр. ДЕТУТ. – 2013. – Вип. 23-24. – С. 123-129.
18. Дєгтяр А.О. Особливості формування стратегії розвитку залізничного транспорту України / А.О. Дєгтяр // Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін. Серія: Державне управління: зб. наук. пр. Донецького державного університету управління. – Маріуполь, ДонДУУ, 2016. – Вип. 298. – Т. ХVІI. – с. 5-11.
19. Ейтутіс Г. Аналіз продуктивності залізниць України / Г. Ейтутіс, О. Никифорук, В. Карпов. // Залізничний транспорт: зб. наук. пр. ДЕТУТ. – 2015. – №31. – С. 64–77.
20. Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифорук, О. Бойко. // Економіст. – 2012. – №8. – С. 64–69.
21. Інформація про Українські залізниці / Міністерство інфраструктури України. – 2016. – http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html
22. Історична довідка // Реніональна філія «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця». – 2016. – http://www.railroad.od.ua/history/
23. Кабінет Міністрів України затвердив програму оновлення парку локомотивів // Всеукраїнська транспорта газета «Магістраль». – 2011. – http://www.magistral-uz.com.ua/news/kabinet-ministriv-ukraini-zatverdivprogramu- onovlennja-parku-lokomotiviv.html
24. Калат Я. Шляхи підвищення ефективності функціонування єврорегіонів в умовах імплементації Угоди про асоціацію між Україною і ЄС / Я. Калат // Інститут транскордонного співробітництва та європейської інтеграції – http://www.icci.com.ua/post/abouticci
25. Квартальна інформація за І квартал 2013 // Львівська залізниця. – http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/issuer\_info/Info\_2013\_1kv.htm
26. Квартальна інформація за І квартал 2013 // Донецька залізниця. –http://www.railway.dn.ua/dop/2013\_1.html
27. Коломійченко В. А. Основи визначення інвестиційної складової / В.А. Коломійченко. // Зб. наук. пр. Державного економіко-технологічного університету транспорту. – 2014. – №28. – С. 33–42.
28. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року, 9 травня 1980 року // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2003. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\_291
29. Конституція України. Закон України «Про внесення змін до Конституції України» №2222-IV від 8.12.2004 р. : прийнята на п'ятій сесії Верхов. Ради України 28 черв. 1996 р. – Київ : Велес, 2005. – 48 с. – (Серія видань «Офіційний документ»).
30. Концепція реформування залізничного транспорту // Науково-практичний журнал «Залізничний транспорт України». – 2016. –https://railway.wordpress.com/2006/10/09/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%8 6%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F- %D1%80%D0%B5%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D1%83%D0%B2% D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F/
31. Корнійчук М.П. Технологія галузі і технічні засоби залізничного транспорту: навч.посіб. / М.П. Корнійчук, Н.В. Липовець, Д.О. Шамрай. – К.: Дельта, 2006. – 500 с.
32. Корпоритазиція Укрзалізниці – перший крок реформи залізничного транспорту / Міністерство інфраструктури України. – 2016. – Режим доступу: http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html
33. Корпоритазиція Укрзалізниці – перший крок реформи залізничного транспорту / Міністерство інфраструктури України. – 2015. http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html
34. Кравчук О. В. Можливості використання проектного фінансування в оновленні рухомого складу залізничного транспорту / О. В.Кравчук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2010. - №9. – С. 114-117.
35. Краченко С. Збитки Донецької залізниці за минулий рік сягнули понад 1 млрд грн / С. Краченко // Тиждень. – 2015. – http://tyzhden.ua/News/132895
36. Кредитні рейтинги // Укрзалізниця. – 2016. –http://www.uz.gov.ua/about/investors/credit\_ratings/ (дата звернення: 22.11.2016). – Назва з екрана.
37. Кучерина Л. А. Державне регулювання розвитку залізничного транспорту / Л. А. Кучерина // Ефективна економіка. – 2013. –http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2391
38. Легенький Г. Проблеми розвитку транзитних перевезень та шляхи їх вирішення / Г. Легенький, А. Новикова. – 2007. – №7. – С. 8.
39. Матвієнко В.В. Державне управління залізничною галуззю України: проблеми та перспективи / В.В. Матвієнко // Держава та регіони. Серія: Державне управління: зб. наук. пр. – Запоріжжя: КПУ, 2016. – №1. – С.93-98.
40. Матвієнко В.В. Державний механізм реформування залізничної галузі: європейський EEюu1076 досвід / В.В. Матвієнко // Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін. Серія: Державне управління: зб. наук. пр. – Маріуполь: ДонДУУ, 2015. – Т. ХVІ. – Вип. 297. – С.122-132.
41. Матвієнко В.В. Досвід реалізації проекту twinning у сфері залізничного транспорту / Н.С.Орлова, В.В. Матвієнко // Україна – ЄС. Сучасні технології, економіка та право: матеріали ІІ міжнар. наук.-практ. конф., 19-23 квітня 2016 р., Словацька Республіка, Польща / Черніг. нац. технол. ун-т. – Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2016. – С.190-192.
42. Матвієнко В.В. Інноваційно-інвестиційні засади стійкого розвитку базових галузей національного господарства : [колективна монографія] / В.В. Матвієнко, Н.А. Кулікова [та ін.] ; заг. ред. В. П. Ільчука. – Чернігів : Чернігів. нац. технол. ун-т, 2016. – 396 с. (Розділ 5, п. 5.4.). - С. 270-280.
43. Матвієнко В.В. Напрями реформування залізничного транспорту в умовах єврорегіонального співробітництва / В.В. Матвієнко // Транскордонне співробітництво, як вектор розвитку малого та середнього бізнесу України з країнами V-4. – Bratislave: Vysoka skola economie a manazmentu, 2016. – С.108-116.
44. Матвієнко В.В. Напрямки державної стратегії розвитку залізничного транспорта в Україні / В.В. Матвієнко // Економіко-правові виклики 2017 року: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 14 січня 2017 р., Львів, Україна / Національна академія наукового розвитку. – Львів, 2017. – С. С. 35-37.
45. Матвієнко В.В. Напрямки підвищення інвестиційної привабливості національних залізниць України / В.В. Матвієнко. Н.С. Орлова // Інвестиції: практика та досвід. Серія: Державне управління. – Київ, 2016. - №15. - С. 52-57.
46. Матвієнко В.В. Основні напрями державного регулювання залізничним транспортом України / В.В. Матвієнко // Актуальні проблеми державного управління. Серія Державне управління: зб. наук. пр. – Х. : «Магістр», 2016. – №1(49). – С. 19-25.
47. Матвієнко В.В. Основні напрями державного управління транспортом України в умовах реформування / В.В. Матвієнко // Державне управління в контексті адміністративної реформи: матеріали всеукр. наук. - практ. інтернет-конф., 17-18 грудня 2015 р., Маріуполь, Україна / Дон. держ. ун-т управління. – Маріуполь: ДонДУУ, 2015. – С.37-40.
48. Матвієнко В.В. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні / В.В. Матвієнко // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2016. – №8. – 2016. – http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=994
49. Матвієнко В.В. Пріоритети інноваційного розвитку залізничного транспорту України /В.В. Матвієнко // Соціально-економічні, політико- правові та соціокультурні процеси в Україні та світі: матеріали міжнар. наук.- практ. конф., 02-03 червня 2016 р., Київ, Україна / Київський університет імені Бориса Грінченка. – Київ: КУБГ, 2016. – С.134-135.
50. Матвієнко В.В. Проблеми розвитку державного регулювання залізничної галузі в Україні / В.В. Матвієнко // Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи: матеріали наук.-практ. конф., 25 березня 2016 р., Харків, Україна / Харківський регіональний інститут Національна академія державного управління при Президентові України. – Харків: Харківський регіональний інститут Національна академія державного управління при Президентові України, 2016. – С. 220-223.
51. Матвієнко В.В. Розвиток транспортної галузі України в умовах євроінтеграції /В.В. Матвієнко// Інноваційний розвиток і транскордонна безпека: економічні, екологічні, правові та соціокультурні аспекти: матеріали IV міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 21 грудня 2015 р., Чернігів, Україна / Черніг. нац. технол. ун-т. – Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2015. – c. 307- 309.
52. Матвієнко В.В. Стратегічні напрями модернізації залізничного транспорту України як результат реформування галузі / В.В. Матвієнко // Держава та регіони. Серія: Державне управління: зб. наук.пр. – Запоріжжя: КПУ, 2016. – № 3(2016). – С.117-122.
53. Матвіїва І. Б. Європейське залізничне законодавство / І. Б. Матвіїва. – Київ, 2006. – 494 с.
54. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту // Міністрество інфраструкури. – 2016. – http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichnadopomoga- es-u-sferi-transportu.html
55. Мороз В. В. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту / В. В. Мороз, О. Г. Кубай. – 2012. – http://www.rusnauka.com/10\_DN\_2012/Tecnic/4\_106325.doc.htm
56. Мохова Ю.Л. Механізми функціонування залізничної галузі в країнах Європейського Союзу / Ю.Л. Мохова // Держава та регіони. Серія: Державне управління: зб. наук.пр. – Запоріжжя: КПУ, 2016. - №3. – С. 134- 140.
57. Мохова Ю.Л. Стратегія розвитку державного регулювання залізничної галузі в україні / Ю.Л. Мохова // Проблеми і перспективи економіки та управління. – Чернігів : Черніг. нац. технол. ун-т, 2016. – № 3 (7). – С.90-95.
58. Носова О. В. Національна економіка: навч.посіб. / О.В. Носова. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 512 с.
59. Оновлення локомотивного парку залізниць України в рамках Урядової Програми зменшить експлуатаційні витрати на 1,1 млрд грн. / Укрзалізниця. – 2013. – http://www.uz.gov.ua/press\_center/up\_to\_date\_topic/page-15/357502/
60. Орлова В. М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України / В. М. Орлова. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №31. – С. 52–56.
61. Остапюк Б. Я. Принципи ефективного управління залізничним транспортом у системі національного господарства в умовах глобалізації / Б. Я. Остапюк // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2014. - № 10. – с. 192-197.
62. Південна залізниця // Укрзалізниця. – Електрон. дані. – 2016. http://www.uz.gov.ua/about/general\_information/railways/south\_railway/
63. Полтавська О. С. Проблеми та пріоритети інноваційного розвитку залізничного транспорту України / О. С. Полтавська // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали Х Ювілейної міжнар. наук.-практ. конф., 17 листопада - 14 грудня 2014 р., Київ, Україна / ЕКУЗТ – 2014. – http://www.ekuzt.gov.ua/node/157
64. Придніпровська залізниця // Укрзалізниця. – 2016. –http://www.uz.gov.ua/about/general\_information/railways/dnieper\_railway/
65. Про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки. Директива Європейського Парламенту та Ради від 29.04.2004 №2004/49/ЄС // Законодавство / Верховна Рада України. – Електрон. текст. дані. – Київ, 2016. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\_953
66. Про встановлення пільгового тарифу на перевезення дітей залізничним транспортом. Постанова Кабінету Міністрів України від 28 липня 2004 р. №976 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2005. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/976-2004-%D0%BF
67. Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом. Постанова Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1994 р. №106 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 1994. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/106-94-%D0%BF
68. Про залізничний транспорт. Закони України від 04.07.1996 №273/96-ВР // Законодавство / Верховна Рада України. Електрон. текст. дані. – Київ, 1996. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80
69. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. Постанова Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2012. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF
70. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України. Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. №262 // Законодавство / Верховна Рада України. – Електрон. текст. дані. – Київ, 2011. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/262-96-%D0%BF
71. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України. Наказ Міністерства інфраструктури від 01.04.2011 №27 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2011. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0729-11
72. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 27.12.2006 №1196 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2016. –http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07
73. Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки. Постанова Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2011 р. №840 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2011. – http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF
74. Про заходи державної підтримки залізничного транспорту. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 червня 1998 р. №769 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 1998. –http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/769- 98-%D0%BF
75. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. Закон України від 23.02.2012 №4442-VI // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2015. http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4442-17
76. Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України. Наказ Міністерство Транспорту України від 20.01.1997 р. №18 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2012. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0036-97
77. Про перелік робіт (послуг), що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та Порядок розподілу доходних надходжень від основної діяльності залізничного транспорту. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 лютого 1998 р. №173 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2011. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/173-98-%D0%BF
78. Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом. Постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. №252 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2016. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/252- 97-%D0%BF
79. Про посилення контролю за ввезенням і транзитом підакцизних товарів залізничним транспортом. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 березня 1997 р. №206 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 1997. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/206-97-%D0%BF
80. Про природні монополії». Закон України від 20.04.2000 №1682-III // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2016. –http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14
81. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. №651-р // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2006. – http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-%D1%80
82. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 р. № 1148-р // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2014. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1148-2014-%D1%80
83. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 р. №1148-р // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2014. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1148-2014-%D1%80
84. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2010. – http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80
85. Про транспорт Закон України від 10.11.1994 № 232/94 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 1994. – http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80
86. Програма з підвищення безпеки на транспорті // Міністерство інфраструктури України. – 2016. – http://mtu.gov.ua/content/programi-z-pidvishchennya-bezpekina- transporti.html
87. Свєнчіцкі М. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / М. Свєнчіцкі, Т. Сирийчик, А. Фургальські. – Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
88. Сич Є.М. Інфраструктура транспортного ринку в системі чинників соціально-економічного зростання / Є.М. Сич, О.В. Бойко / Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського. http://www.nbuv.gov.ua/old\_jrn/Soc\_Gum/Vcndtu/2012\_60/18.htm
89. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року». Наказ Міністерства інфраструктури України 21 грудня 2015 №547 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2015. –http://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5 %D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D0%9D%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D0% B7%20547.pdf
90. Структура компанії // Укрзалізниця. –http://www.uz.gov.ua/about/investors/ukrainian\_railways\_structure/
91. Сущенко Р. Розвиток залізничного транспорту в Україні: проблеми державного регулювання / Р. Сущенко / Дніпропетровський регіональний інститут державного управління. –www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/.../12srvpdr.pdf
92. Хахлюк А. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи / А.Хахлюк. – Київ: Кондор, 2009. – 300 с.
93. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 №435 // Законодавство / Верховна Рада України. – Київ, 2016. – http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/435-15
94. Чеховська М. М. Закономірності та принципи формування ринково-орієнтованого залізничного комплексу України / М. М. Чеховська // Ефективна економіка. – 2012. –http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1277
95. Шустікова Н. О. Стратегія державного управління у сфері залізничного транспорту / Н. О. Шустікова. – 2013. – http://sophus.at.ua/publ/2013\_05\_30\_31\_kampodilsk/ekonomichnij\_blok\_doslidzh en/strategija\_derzhavnogo\_upravlinnja\_u\_sferi\_zaliznichnogo\_transportu/31-1-0- 707
96. Якименко Н. В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України / Н. В. Якименко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №31. – С. 197–202.
97. Ярмоліцька О. В. Фактори впливу на інноваційно-інвестиційне відтворення основних засобів вітчизняних залізниць / О.В. Ярмоліцька // Науковий журнал «Проблеми і перспективи економіки та управління – http://ppeu.stu.cn.ua/index.pl?task=arcls&id=50
98. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту / Л. Ю. Яцківський, Д. В., Зеркалов. – Київ: Арістей, 2007. – 570 с.