


<https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.03.079>

УДК 346.7

Е. М. ДЕРКАЧ, канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецький національний університет імені Василя Стуса, м. Вінниця, Україна

 orcid.org/0000-0002-6673-589X

ПРАВОВІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Ключові слова: залізниця, монопольне становище, суб'єкти природних монополій, захист економічної конкуренції, інфраструктура, оператори, регулювання тарифів.

Висвітлено основні проблеми розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту, визначено напрямки розвитку відповідного законодавства. Визначено, що наразі ринок залізничних перевезень вантажів перебуває на етапі формування конкурентного середовища, реформування системи тарифоутворення та органів державного управління у сфері залізничного транспорту відповідно до законодавства ЄС. Зазначено, що серед пріоритетних завдань є створення національної комісії, яка здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, як незалежного регуляторного органу суб'єктів природних монополій, зокрема у сфері залізничного транспорту; ухвалення галузевого Закону України «Про залізничний транспорт». Зроблено висновок, що необхідна виважена правова політика, яка допоможе врахувати інтереси держави, бізнесу, залізничної галузі загалом і створити необхідне правове підґрунтя для розвитку добросовісної економічної конкуренції у сфері залізничних перевезень вантажів.

Постановка проблеми. Динамічний розвиток ринкових відносин у сфері транспорту, реформаторський характер транспортної політики в Україні, спрямованої на демонополізацію ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури суб'єктів господарювання, реформування системи тарифоутворення та органів державного управління у сфері залізничного транспорту відповідно до законодавства ЄС зумовлюють інтерес до питань забезпечення розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту як пріоритетного напрямку розвитку транспортної системи України.

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, з метою створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи серед проблем, що потребують розв'язання для забезпечення розвитку залізничного транспорту, зазначено: лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення

Цитування: Деркач Е. М. Правові питання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту. *Економіка та право*. 2020, № 3. С. 79–90. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.03.079>

функціонування ринку залізничних перевезень шляхом ухвалення нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних нормативно-правових актів; проведення реформи системи тарифоутворення у сфері залізничних перевезень; структурна реформа Акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі АТ «Укрзалізниця»), зокрема фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника; реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС. Стратегією передбачено створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, у т. ч. перевізників недержавної форми власності на залізничному транспорті, зокрема для операторів пасажирських і вантажних перевезень (до 25 % ринку перевезень у 2025 р., до 40 — у 2030 р. з урахуванням потреб ринку); розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями; упровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу перевізників різних форм власності до послуг транспортної інфраструктури шляхом ліцензування, сертифікації безпеки тощо.

Попри задеклароване прагнення перейти від монополії у сфері залізничного транспорту до створення конкурентного ринку залізничних перевезень АТ «Укрзалізниця» залишається: 1) єдиним перевізником вантажів і пасажирів залізничними коліями загального користування на території України; 2) інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця»; 3) до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця» законодавством віднесено управління процесом перевезень на внутрішньому та міжнародному сполученнях; 4) є власником як тягового рухомого складу (магістральних локомотивів), так і вагонів. У зв'язку з цим Антимонопольний комітет України, здійснивши дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, встановив, що АТ «Укрзалізниця» займає монополієне (домінуюче) становище з часткою 100 % на ринках надання в користування інфраструктури залізничного транспорту; надання послуг магістральних вантажних локомотивів; перевезення вантажів залізничним транспортом; на ринку надання в користування ваго-

нів в межах України з часткою, що перевищує 35 % [1, 2].

Чинним законодавством України не передбачено можливості перевезень залізничними коліями загального користування приватною локомотивною тягою, проте у перспективному законодавстві про залізничний транспорт такі тенденції знаходять відображення [3]. Хоча доступ до інфраструктури перевізників різних форм власності не передбачений чинним законодавством, Кабінетом Міністрів України як експеримент схвалюються пілотні проекти допуску приватних локомотивів на окремі маршрути залізниці з метою часткового вирішення питання дефіциту тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» [4]. Вважаємо, що питання допуску приватних локомотивів на залізничні колії загального користування має вирішуватися на рівні законодавства, у відповідному законі про залізничні перевезення з метою створення рівних умов допуску до інфраструктури залізничного транспорту загального користування.

Наведене зумовлює необхідність переосмислення правового забезпечення розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту на принципово нових засадах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемі ефективності забезпечення економічної конкуренції досліджували такі відомі вчені: І.О. Анохіна, О.В. Безух, С.С. Валітов, О.М. Вінник, В.М. Грудницький, Р.А. Джабраїлов, Д.В. Задихайло, Н.М. Корчак, О.Е. Ліллемяе, В.К. Мамутов, С.Б. Мельник, І.М. Рудяга, Н.О. Трегубець, І.І. Туйськ, Т.І. Швидка та ін. Проте у сучасних умовах господарювання правові питання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту актуалізуються і потребують переосмислення та відповідного дослідження.

Мета статті — виявлення правових проблем розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту та визначення напрямів удосконалення відповідного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Законодавство щодо захисту економічної конкуренції в науковій літературі поділяють на чотири частини, розмежувавши нормативні акти, які: 1) регулюють лише природні монополії (Закон України «Про природні монополії»); 2) формують конкурентне законодавство, проте деякі їхні частини стосуються природних монопо-

лій (закони України «Про Антимонопольний комітет України», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції»); 3) урегульовують діяльність природних монополій залежно від сфери (Закон України «Про транспорт», Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про морські порти України»); 4) стосуються окремих питань природної монополії чи відповідальності за вчинення протиправних дій у даній сфері (Конституція України, Господарський кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення тощо). Поряд із законами необхідно назвати й низку підзаконних нормативно-правових актів, які деталізують процесуальні моменти діяльності Антимонопольного комітету України, зокрема, щодо розгляду справ про захист економічної конкуренції тощо [5].

Захист економічної конкуренції ґрунтується на ст. 42 Конституції України, відповідно до якої державою забезпечується захист конкуренції у підприємницькій діяльності, забороняється зловживання монополією становом на ринку, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція. Стаття 13 Закону України 11.01.2001 № 2210-III «Про захист економічної конкуренції» передбачено низку заборон з метою недопущення зловживання монополією (домінуючим) становом на ринку, тобто вчинення дій чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монополію (домінуюче) становом на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку. Зловживанням монополією (домінуючим) становом на ринку, серед іншого, визнається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, застосування різних цін чи різних інших умов до рівнозначних угод з суб'єктами господарювання без об'єктивно виправданих на те причин, обумовлення укладання угод прийняттям суб'єктом господарювання додаткових зобов'язань, які за своєю природою або згідно з торговими та іншими чесними звичаями у підприємницькій діяльності не сто-

суються предмета договору, створення перешкод доступу на ринок (виходу з ринку) чи усунення з ринку продавців, покупців, інших суб'єктів господарювання тощо.

Згідно з чинним законодавством суб'єктом природної монополії є суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії. Природною монополією визнається стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є ефективнішим за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) (ст. 1 Закону України від 20.04.2000 № 1683-III «Про природні монополії»).

У науковій літературі зазначається, що поняття «монополію становом» поширюється на законні монополії, створені нормативно-правовими актами держави, на природні монополії та фактичні монополії, які завдячують своїм існуванням конкретним економічним обставинам, наприклад, обмеженості відповідного ринку. Природні монополії поділяються на дві групи: монополії, засновані на природних умовах (наприклад порти), і надавачі послуг мережевого характеру (підприємства з постачання електроенергії, нафти, телефонні, залізничні компанії) [6, с. 24]. Природна монополія є особливим видом монополії, коли суб'єкт господарювання наділений правом займатися підприємницькою діяльністю не на основі конкурентних відносин, а завдяки рішення держави стосовно недоцільності використання конкуренції у цій галузі [5, с. 183—184].

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про природні монополії» користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, управління повітряним рухом, надання спеціалізованих

послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України, належить до сфери діяльності суб'єктів природних монополій.

Законом України «Про природні монополії» визначено, що суміжним ринком визнається товарний ринок, який не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій. Стаття 6 Закону України «Про природні монополії» суміжними з природними монополіями ринків визначено внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів залізничним, повітряним, річковим та морським транспортом — до суміжних ринків.

Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях (диспетчеризація) здійснюється централізовано й належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця» (ст. 4 Закону України від 04.07.1996 № 273/96-ВР «Про залізничний транспорт»). Відповідно до ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт» магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт, є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації. АТ «Укрзалізниця» не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що є державною власністю та передано АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання, а також вчиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна (ч. 1, 2).

Технічним регламентом безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затвердженим

постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494, перебачено, що інфраструктура залізничного транспорту — технологічний комплекс, що охоплює залізничні колії загального користування (у т. ч. під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів і вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні та вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої й обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом. До складу інфраструктури залізничного транспорту не входить залізнична інфраструктура, якою володіє суб'єкт господарювання і використовує її виключно для власних потреб, та на якій працює рухомий склад залізничного транспорту, що не має права виходу на інфраструктуру залізничного транспорту.

Антимонопольний комітет України, дослідивши ринок перевезення вантажів залізничним транспортом, дійшов висновку, що АТ «Укрзалізниця» як суб'єкт природної монополії на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, отримавши законодавчо визначені повноваження з управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях (диспетчеризації) та займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів, може визначати умови обороту товарів на ринку надання в користування вагонів та безпосередньо визначає можливість допуску вагонів інших учасників ринку до своєї інфраструктури, тобто має значну (суттєву) ринкову владу й можливість впливати на ринок надання в користування вагонів на етапі укладання договору між оператором рухомого залізничного складу та залізницею для організації процесу перевезення вантажів та на процес перевезення вантажів [2].

Утім, за інформацією АТ «Укрзалізниця», «...крім АТ «Укрзалізниця» налічуються 603

оператори рухомого залізничного складу, з них 79 власників володіють парком вагонів більш ніж 200 одиниць. Найбільшими операторами на ринку України (крім АТ «Укрзалізниця») є: ТОВ «Лемтранс» — 21 308 вагонів, ТОВ «Металургтранс» — 3606 вагонів, ТОВ «Євразтранс Україна» — 3213 вагонів, ТОВ «Рейл лоджістикс» — 2939 вагонів та ПрАТ «Укренерготранс» — 2876 вагонів. Саме ці оператори є основними конкурентами АТ «Укрзалізниця» на ринку маршрутних перевезень високовартісних вантажів» [2].

Проте Антимонопольний комітет України, проаналізувавши позиції учасників ринку — суб'єктів господарювання, що виконують функції операторів рухомого залізничного складу та вантажовідправників, встановив, що основним бар'єром вступу на ринок залізничних перевезень є *неможливість, відповідно до чинного законодавства* (курсив мій — *Е.Д.*), використовувати власний тяговий рухомий склад (локомотиви) для здійснення перевезення залізничними коліями загального користування, у зв'язку із чим немає можливості здійснювати самостійне перевезення вантажів клієнтів. Інші суб'єкти господарювання використовують власні локомотиви тільки на окремих ділянках, оскільки, як стверджує АТ «Укрзалізниця», наразі допуск приватних операторів локомотивної тяги на залізничні колії загального користування унеможлиблює *відсутність належної нормативно-правової бази* (курсив мій — *Е.Д.*). Зокрема, ПрАТ «Полтавський ГЗК» зверталося стосовно використання власних локомотивів на магістральних коліях, але питання не було вирішено. Попри відмову АТ «Укрзалізниця» іншим суб'єктам господарювання в допуску їхньої локомотивної тяги на залізничні колії загального користування у зв'язку з відсутністю належної нормативно-правової бази, ПрАТ «Івано-Франківськцемент» отримало експериментальний дозвіл від АТ «Укрзалізниця» на користування власним локомотивом на дільниці Ямниця — Ходорів. Крім цього, АТ «Укрзалізниця» не надає власних магістральних локомотивів іншим суб'єктам господарювання (на основі договору оренди, управління тощо) через їх дефіцит. Також за інформацією, наданою АТ «Укрзалізниця», на залізничних коліях України оперують магістральні локомотиви, які належать іноземним суб'єктам господарювання (національ-

ним або приватним) Республіки Білорусь, Словацької Республіки, Республіки Польща, Республіки Молдова (із кожною Республікою укладено окрему Угоду), рух яких здійснюється на окремо визначених прикордонних ділянках відповідно до вимог Угод про залізничне сполучення через державний кордон, що укладається між іноземними перевізником та АТ «Укрзалізниця». На підставі зазначеного Антимонопольний комітет України дійшов висновку, що АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування та контролює доступ до об'єктів інфраструктури, може впливати на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є в дефіциті, для забезпечення руху залізничного транспорту коліями загального користування [2].

Планом заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 № 1411-р, з метою забезпечення відкриття ринку залізничних перевезень до кінця 2020 р. передбачено розроблення та ухвалення актів законодавства щодо функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень, зокрема Закону України щодо створення умов для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні та підвищення ефективності управління, удосконалення організаційно-правових та економічних засад ринку залізничних перевезень, покращення якості та доступності послуг з перевезень залізничним транспортом, проекту закону щодо утворення та функціонування державного легіального органу, який здійснює державне регулювання у сфері транспорту; реалізація експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування; утворення юридичної особи — оператора інфраструктури залізничного транспорту (до кінця 2022 р.); розроблення Порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування відповідно до вимог законодавства України та законодавства ЄС (до кінця 2021 р.); розроблення та затвердження Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури залізничного транс-

порту загального користування стратегічного значення тощо.

Досліджуючи питання господарсько-правового забезпечення функціонування залізничного транспорту в умовах реформування, І.М. Рудяга слушно зазначає, що в окремих сферах, де рівень олігархізації ринків надто високий, дієвими можуть стати методи лібералізації входу іноземних інвесторів на ринки. Також важливим моментом має стати залучення конкурентів — декількох іноземних господарських організацій одного виробничого профілю для уникнення ситуації концентрації одного іноземного гравця на ринку. На тих ринках, де є всі можливості для розвитку вітчизняних товаровиробників, необхідно застосовувати активні методи стимулювання підвищення конкурентоспроможності національних суб'єктів і виходу на ринок з конкурентоспроможною продукцією. Цього можна досягти лише за умови існування конкуренції, що є стимулом для підвищення якості, зниження ціни тощо. Дослідник звертає увагу, що в деяких випадках важко визначити «ринок надання послуг» для притягнення до відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

Так, якщо порівнювати ринок авіаперевезень із залізничним або автомобільним транспортом, то останні програють за швидкісним чинником, який у даному випадку є перевагою, тому альтернативою авіаперевезення є тільки авіаперевезення. Взаємозамінність можлива тільки з точки зору перевезення різними авіакомпаніями. Оскільки на вітчизняному ринку послуг з авіаперевезень домінує компанія МАУ, яка заперечує проти визнання її монополістом і запевняє, що визначити становище на ринку доцільно за конкретним маршрутом, як це відбувається в міжнародній практиці, тому притягти до відповідальності за зловживання монополістичним становищем вкрай складно. У зв'язку із зазначеним, І.М. Рудяга обґрунтовано пропонує у процесі встановлення відповідальності враховувати наслідки дій, диференціювати розмір санкцій залежно від виду даного правопорушення: щодо економіки України, споживачів, щодо суб'єктів господарювання, суб'єктивну сторону діяння, а саме наявність корисливого мотиву щодо власного збагачення та власної вигоди, або мотиву у формі обмеження конкуренції чи усунення

певних конкурентів на певному ринку [7, с. 298—299].

Наразі активно обговорюється із залученням бізнес спільноти законопроект про залізничний транспорт України (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019), що спрямований на створення умов для розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень з урахуванням вимог законодавства ЄС, зокрема допуск до здійснення перевезень вантажів та пасажирів перевізниками різних форм власності, ліцензування діяльності з перевезення пасажирів та вантажів, доступ до інфраструктури загального користування на недискримінаційній основі, застосування вільних тарифів на перевезення вантажів і пасажирів, регулювання тарифу лише на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури загального користування стратегічного значення, прозорого механізму його формування. Проектом передбачено створення нової парадигми організації залізничних перевезень, зокрема утворення оператора інфраструктури, який утримує та експлуатує стратегічну інфраструктуру, забезпечує розподіл пропускнує спроможності стратегічної інфраструктури та надання послуг доступу до стратегічної інфраструктури, укладає договір з перевізниками про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури для здійснення перевезень, розробляє Порядок рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури (правила, строки, критерії для отримання доступу, тариф за погодженням з національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту) [3].

Монопольне становище АТ «Укрзалізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом впливає і на специфіку укладення договорів з клієнтами, що полягає у відсутності свободи договору, необхідності приєднання до запропонованих умов договору через відсутність альтернативи. Так, АТ «Укрзалізниця» розробило та планувало запровадити проект нового договору про надання послуг із організації перевезення вантажів залізничним транспортом з 01.04.2020, проте представники вантажовідправників та галузевих бізнес-асоціацій, зокрема Американська торгівельна палата в Україні та Європейська Бізнес Асоціація, оскаржили до Антимонопольного комітету України зазначений договір, який призводить до зловживання монополістичним становищем на

ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, що не були б можливими за умов існування значної конкуренції на ринку. З метою запобігання порушенню законодавства про захист економічної конкуренції Антимонопольний комітет України 26.03.2020 надав АТ «Укрзалізниця» обов'язкові для розгляду рекомендації: утриматися від упродовження нового договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища АТ «Укрзалізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України можуть призвести до порушення прав інших суб'єктів господарювання; а також доопрацювати нову редакцію договору з урахуванням зауважень та пропозицій [8]. Зазначений договір є публічним, що укладається шляхом приєднання, у зв'язку з цим унеможлиблюється узгодження умов договору з контрагентами залізниці, створюються додаткові ризики для клієнтів, враховуючи монопольне становище АТ «Укрзалізниця» на відповідному ринку [9].

Варто загадати про характерні для сфери залізничних перевезень процеси діджиталізації, завдяки чому договори, що опосередковують організацію та здійснення перевезення вантажів залізничним транспортом, укладаються через інформаційно-комунікаційні системи. Як зазначає О.А. Беяневич, існує необхідність осучаснення завдань господарського договірної права в умовах розвитку цифрової економіки та його «технократизації», коли законодавче регулювання договірних відносин у цифровій економіці відбуватиметься через розгалужену систему спеціальних норм і залежно від глибини цифровізації тих чи інших відносин (від традиційних договорів до «розумних контрактів»). Однаковість юридичної сили електронних правочинів та правочинів, укладених в іншій формі, передбаченій законодавством, є одним з принципів правового регулювання у сфері електронної комерції (ч. 1 ст. 5 Закону України від 03.09.2015 № 675-VIII «Про електронну комерцію»). Однак сутність договору як універсального засобу саморегуляції суспільних відносин внаслідок використання електронних технологій не змінюється. Забезпечення захисту слабшого контрагента від зловживання правом економічно сильнішими суб'єктами господарювання, органами

державної влади та органами місцевого самоврядування, наділеними господарською компетенцією, наразі залишається однією з цілей господарського договірної права, проте в умовах цифровізації економіки договірні диспропорції будуть лише поглиблюватися через інформаційну, зокрема цифрову, нерівність, що й буде в найближчі роки, з урахуванням сучасного рівня розвитку інформаційно-комунікаційних технологій в Україні, однією з ознак господарських відносин. До того ж юридична рівність сторін договору у сфері підприємницької діяльності вже давно поступилася місцем фактичній (економічній) нерівності сторін, яку об'єктивно подолати неможливо, але можна пом'якшити за допомогою правових засобів захисту слабшої сторони у договорі [10].

Ще одним проблемним питанням, яке потребує належної уваги з боку законодавця з метою розвитку економічної складової у сфері залізничних перевезень вантажів, є регулювання тарифів на послуги відповідних суб'єктів господарювання. Відповідно до ст. 189 Господарського кодексу України (далі ГК) суб'єкти господарювання використовують у своїй діяльності вільні та державні регульовані ціни (ч. 3). Вільні ціни визначаються суб'єктами господарювання самостійно за згодою сторін на всі товари, крім тих, щодо яких здійснюється державне регулювання цін (ч. 2 ст. 190 ГК України, ст. 11 Закону України від 21.06.2012 № 5007-VI «Про ціни і ціноутворення»). Державні регульовані ціни запроваджуються Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування на товари, які справляють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, мають істотну соціальну значущість, а також на товари, що виробляються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку (ч. 3 ст. 191, абз. 1 ч. 1 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення»).

Слід зазначити, що державні регульовані ціни (тарифи) на перевезення вантажів залізничним транспортом визначаються відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317. Згідно з пп. «а» п. 2 додатка до постанови Кабінету Міністрів

України від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом встановлює Міністерство інфраструктури України за погодженням з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та Міністерством фінансів України тимчасово до утворення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (курсив мій — Е.Д.). Тарифи на інші послуги є вільними та визначаються договором.

Предметом державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій є: ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) такими суб'єктами; доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством (ст. 8 Закону України «Про природні монополії»). Відповідно до Закону України «Про природні монополії» державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у визначених законом сферах здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій (абз. 1 ч. 1 ст. 4 Закону). Отже, головним органом, на який покладено функції регулювання суб'єктів природних монополій, є незалежні національні комісії, проте у сфері транспорту такий орган досі не створено, хоча спроби ухвалити відповідний закон були неодноразово. Так, необхідно згадати про попередній проєкт Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. № 2699 від 28.12.2019), який відкликано. Наразі у Верховній Раді зареєстровано проєкт Закону «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. № 3927 від 22.07.2020), яким передбачено порядок формування незалежного регулятора (конкурсний відбір на посади членів Національної комісії, що здійснюється конкурсною комісією з дев'яти осіб, яких призначає Кабінет Міністрів України за поданням Президента України, Верховної Ради України, Міністерства інфраструктури, Державної регуляторної служби, Антимонопольного комітету України, а також за поданням громадськості, зокрема Федерації роботодавців транспорту України та громадських організа-

цій, об'єднань, асоціацій у сфері транспорту та в галузях, які є споживачами відповідних послуг). Передбачається, що Національна комісія здійснюватиме державне регулювання, моніторинг і контроль за діяльністю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, шляхом формування тарифів (зборів, плати) на послуги, які надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту (зокрема, користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування). Також ця Комісія встановлюватиме граничний рівень цін на послуги, що надаються суб'єктами господарювання, які провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту (надання послуг тягового залізничного рухомого складу для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом), видаватиме ліцензії на право провадження видів діяльності у сфері залізничного транспорту та перевірки виконання ліцензійних умов, здійснюватиме нагляд за рівноправним доступом до стратегічної інфраструктури тощо. Отже, у проєкті закону до послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, віднесено послуги з користування інфраструктурою залізничного транспорту загального користування, а надання послуг тягового залізничного рухомого складу для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом пропонується віднести до суміжного ринку у сфері транспорту. Крім цього, у законопроєкті пропонується перевезення вантажів залізничним транспортом віднести до видів господарської діяльності, здійснення якої потребує отримання ліцензії, і внести відповідні зміни до Закону України від 02.03.2015 № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» (ст. 7 ч. 1 п. 24). В інших галузях вже функціонують аналогічні національні комісії, зокрема Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, яка складає та веде реєстр суб'єктів природних монополій, що провадять господарську діяльність у сфері енергетики та комунальних послуг [11].

На сьогодні відсутній прозорий механізм тарифоутворення на залізничні перевезення, чинна тарифна система непрозора та економічно необгрунтована, відсутня прив'язка до типу затрат. Це унеможливує цільове використання тарифів (тяга, вагон, інфраструктура, інвестиції), що призводить до субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, із постійним підвищенням тарифів на останні. У зв'язку з цим актуальним питанням залишається оновлення системи тарифоутворення шляхом розділення тарифу на декілька складових: локомотивну, інфраструктурну та вагонну складову (вагонна складова тарифу наразі дерегульована); підвищення конкурентоздатності зі встановленням мотиваційної системи знижок; встановлення економічно обгрунтованого державно регульованого тарифу; виділення обов'язкових, додаткових і допоміжних послуг інфраструктури із затвердженням відповідної Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне становище; відмови від крос-субсидування між різними типами перевезень; відмови від автоматичної індексації тарифів [9]. У червні 2019 р. АТ «Укрзалізниця» було ініційовано перегляд Методики нарахування плати за користування його вагонами під операціями навантаження та вивантаження з метою пришвидшення обігу вагону за рахунок скорочення часу навантаження та вивантаження. Проте зазначені зміни не були підтримані бізнес-спільнотою, бо це може призвести до зниження операційної ефективності АТ «Укрзалізниця» за рахунок зменшення маршрутних відправлень, подвійних завантажень (вивантаження з подальшим навантаженням на тій же станції). Так, виходячи з розрахунків Українського логістичного альянсу, середній час проведення вантажних операцій не залежно від періоду сезонності перевезень зернових майже однаковий і складає 15–20 % від загального обороту вагона. Тобто це той проміжок часу, коли саме клієнти несуть відповідальність за термін перебування вагонів на під'їзних коліях та під вантажними операціями. Усе інше є терміном операційної діяльності АТ «Укрзалізниця», де велику частку обороту займає середній термін доставки порожніх вагонів — від 3 до 5 діб, середній час руху навантаженого вагона складає 3–5 діб,

ще приблизно дві доби займає подача вагонів під вивантаження по станції призначення на під'їзні колії. Таким чином, підвищення показників обороту вагонів не лежить у площині відповідальності клієнтів, а більшою мірою залежить від операційної діяльності перевізника [12]. У зверненні Європейської Бізнес Асоціації зазначається, що у методиці нарахування плати за користування власними вагонами АТ «Укрзалізниця» плата нараховується за прогресивною тарифною сіткою залежно від годин користування вагонами, а у новому договорі, розробленому АТ «Укрзалізниця», пропонується розраховувати плату за використання вагонів за добу. За підрахунками експертів Асоціації, таке нововведення може збільшити витрати вантажовідправників більш ніж у 6–7 разів або на 30–40 грн / т [13].

Як зазначає Т.І. Швидка, у сферах, де діють суб'єкти природних монополій, регулювання цін і тарифів є вкрай важливим і актуальним завданням для держави, адже суб'єкти природних монополій діють у галузях, необхідних для суспільства і споживачів. Відсутність конкуренції створює умови, коли споживачі змушені отримувати життєво необхідні послуги невисокої якості, але за завищеними цінами. Аналіз ситуації, що склалася на ринку залізничних перевезень, дає змогу зробити висновок, що існує значна кількість зловживань цінового характеру. Тому актуальним залишається питання модернізації регулювання тарифів, умов функціонування та діяльності суб'єктів природних монополій у сфері залізничного транспорту. Небезпечним для економіки є концентрація економічної потужності в одних руках, тому необхідно застосовувати дієві механізми регулювання, одним з яких може стати анбандлінг [5, с. 159–160].

Анбандлінг (з англ. *unbundling* — відокремлення) передбачає добровільний поділ великих промислових підприємств на декілька менших, компактних, мобільних і самостійних структур. Визначення терміна анбандлінг у законодавстві відсутнє, проте в спеціальній літературі зазначається, що анбандлінг є одним із ключових принципів регулювання електроенергетики, нафтогазової галузі і транспорту. Юридична сутність цього принципу полягає в тому, що власник мережі / інфраструктури може займатися діяльністю, яка пов'язана з управлінням такими мережами / інфраструк-

турою (транспортування, збереження ресурсів), але не може бути суб'єктом суміжного ринку — продавати чи виробляти ресурси [14].

Так, на виконання міжнародних зобов'язань України у рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства (Третій енергетичний пакет ЄС), Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, передбачено вимоги до створення відокремленого та незалежного оператора газотранспортної системи та оператора системи передачі електроенергії (анбандлінг), які містяться в Законах України «Про ринок природного газу» та «Про ринок електричної енергії». У Третньому енергетичному пакеті ЄС передбачено вимоги, щоб два органи державної влади, що окремо контролюють виробництво / постачання електричної енергії / природного газу та транспортування природного газу / електричної енергії, були ефективно відокремлені один від одного й не знаходилися під контролем іншої особи (зокрема, через право давати доручення). Відповідно до Угоди про асоціацію регуляторний орган повинен бути законодавчо відокремленим і функціонально незалежним від будь-якого державного чи приватного суб'єкта господарювання та достатньо уповноважений, щоб гарантувати ефективну конкуренцію та ефективне функціонування ринку (ч. 1 ст. 277). Законом України від 09.04.2015 № 329-VIII «Про ринок природного газу», Постановою Кабінету Міністрів України від 18.09.2019 № 840 «Про відокремлення діяльності з транспортування природного газу та забезпечення діяльності оператора газотранспортної системи» обрано модель відокремлення *Independent System Operator (ISO)*, що передбачає відокремлення і незалежність оператора газотранспортної системи (ст. 27).

Висновки. Удосконалення правового регулювання захисту економічної конкуренції та обмеження монополізму у сфері залізничного транспорту доцільно здійснювати системно за

такими напрямками. З метою збалансування інтересів суб'єктів господарювання у сфері залізничного транспорту, які знаходяться у стані природної монополії, а також тих, які функціонують на суміжних ринках, з інтересами споживачів їх послуг, доцільно забезпечити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування, відокремити монопольний сектор (володіння стратегічною інфраструктурою залізничного транспорту), потенційно конкурентний сектор (ринок надання послуг вантажних магістральних локомотивів із залученням приватних магістральних локомотивів до залізничних перевезень) та конкурентний сектор (надання послуг з перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом). Упровадження конкурентних умов функціонування у зазначеній сфері передбачає створення належної законодавчої бази для забезпечення демонополізації ринку локомотивної тяги з можливістю використання приватної тяги на магістральних коліях, відокремлення оператора залізничних перевезень та оператора інфраструктури, формування тарифної політики із застосуванням стимулювальних механізмів. Зазначене потребує виважених і послідовних кроків законодавця щодо ухвалення відповідного законодавства, зокрема нового закону про залізничний транспорт, про створення національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, зміни до Господарського кодексу України в частині укладення господарських договорів про організацію перевезень, зокрема в електронній формі, доповнення учасників перевезення новими суб'єктами — оператором інфраструктури, оператором залізничних перевезень. Реалізація зазначених заходів сприятиме обмеженню монополізму у сфері залізничних перевезень вантажів і розвитку економічної конкуренції у цій сфері.

Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їхнього вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 20.09.2020. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. URL: <https://amcu.gov.ua/zvedenij-perelik-subyektiv-prirodnih-monopolij> (дата звернення: 20.07.2020).

2. Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, схвалений Антимонопольним комітетом України 17.01.2019. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. URL: <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaloznichnim-transportom> (дата звернення: 01.08.2020).
3. Проект Закону про залізничний транспорт України (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737 (дата звернення: 07.09.2020).
4. Кабмін дозволив приватну тягу на залізниці. *Ліга. Новини*. 04.12.2019. URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/kabmin-dozvoliv-privatnu-tyagu-na-zaloznitsi> (дата звернення: 01.08.2020).
5. Швидка Т.І. Економічна конкуренція: сучасний стан законодавчого забезпечення та перспективи його модернізації. Харків: Право, 2020. 376 с.
6. Тихамер Т. Антимонопольное право Европейского Союза. Будапешт: «Complex» (ООО «Wolters Kluwer»), 2007. 798 с.
7. Рудяга І.М. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування. Харків: Юрайт, 2017. 196 с.
8. АМКУ рекомендує Укрзалізниці доопрацювати договір про перевезення вантажів. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. 26.03.2020. URL: <https://amcu.gov.ua/news/amku-rekomenduye-ukrzaloznitsi-doopratsyuvati-dogovir-pro-perevezennya-vantazhiv> (дата звернення: 01.08.2020).
9. Біла книга залізничної галузі. Комітет з логістики Європейської Бізнес Асоціації. 2019. 24 с. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf (дата звернення: 01.08.2020).
10. Беяневич О.А. Про цілі договірного права в епоху цифрової економіки. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: Матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., присвяч. 35-річчю кафедри госп. права Донецького нац. ун-ту імені Василя Стуса (Вінниця, 11—12 жовтня 2019 р.). Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 56—58.
11. Проект Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (№ 2699 від 28.12.2019). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67823 (дата звернення: 01.08.2020).
12. Офіційна позиція Українського логістичного альянсу щодо введення АТ «Укрзалізниця» нової Методики визначення плати за користування вагонами Перевізника на під'їзних колях. *Веб-портал Українського логістичного альянсу*. URL: <https://ula-online.org/ua/novyny-alyansu/401-ofitsijna-pozitsiya-ukrajinskogo-logistichnogo-alyansu-shchodo-vvedennya-at-ukrzaloznitsya-novoji-metodiki-viznachennya-plati-zakoristuvannya-vagonami-pereviznika-na-pid-jiznikh-koliyakh> (дата звернення: 01.08.2020).
13. Бізнес просить доопрацювати оновлений договір про перевезення вантажів залізницею. *Бізнес*. 18.06.2020. URL: <https://business.ua/uk/biznes-prosit-doopratsyuvati-onovlenij-dogovir-pro-perevezennya-vantazhiv-zaloznitseyu> (дата звернення: 01.08.2020).
14. Деркач Е.М. Правові питання корпоративного управління у сфері залізничного транспорту. *Підприємство, господарство і право*. 2020. № 3. С. 63—68. <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.3.11>

Надійшла 07.09.2020

REFERENCES

1. Zvedenyi perelik subiektiv pryrodnykh monopolii stanom na 20.09.2020. *Ofitsiyni veb-portal Antymonopolnoho komitetu Ukrainy*. URL: <https://amcu.gov.ua/zvedenij-perelik-subyektiv-prirodnih-monopolij> [in Ukrainian].
2. Zvit pro rezultaty doslidzhennia rynku perevezennia vantazhiv zaloznychnym transportom, skhvalenyi Antymonopolnym komitetom Ukrainy 17.01.2019. *Ofitsiyni veb-portal Antymonopolnoho komitetu Ukrainy*. URL: <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaloznichnim-transportom> [in Ukrainian].
3. Proiekt Zakonu pro zaloznychnyi transport Ukrainy (reiestr. № 1196-1 vid 06.09.2019). Ofitsiyni veb-portal Verkhovnoi Rady Ukrainy: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737 [in Ukrainian].
4. Kabmin dozvoliv pryvatnu tiahу na zaloznitsi. *Liha. Novyny*. 04.12.2019. URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/kabmin-dozvoliv-privatnu-tyagu-na-zaloznitsi> [in Ukrainian].
5. Shvydka T.I. Ekonomichna konkurentsia: suchasnyi stan zakonodavchoho zabezpechennia ta perspektvy yoho modernizatsii. Kharkiv: Pravo, 2020. 376 p. [in Ukrainian].
6. Tihamer T. Antimonopol'noe pravo Evropejskogo Sojuza. Budapesht: Complex (ООО "Wolters Kluwer"), 2007. 798 p. [in Russian].
7. Rudiaha I.M. Hospodarsko-pravove zabezpechennia funktsionuvannia zaloznychnoho transportu Ukrainy v umovakh reformuvannia. Kharkiv: Yurait, 2017. 196 p. [in Ukrainian].
8. AMKU rekomenduiе Ukrzaloznitsi doopratsyuvaty dohovir pro perevezennia vantazhiv. *Ofitsiyni veb-portal Antymonopolnoho komitetu Ukrainy*. 26.03.2020. URL: <https://amcu.gov.ua/news/amku-rekomenduye-ukrzaloznitsi-doopratsyuvati-dogovir-pro-perevezennya-vantazhiv> [in Ukrainian].
9. Bila knyha zaloznychnoi haluzi. Komitet z lohystyky Yevropeiskoi Biznes Asotsiatsii. 2019. 24 p. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf [in Ukrainian].

10. Belianevych O.A. Pro tsili dohovirnoho prava v epokhu tsyfrovoy ekonomiky. *Pravove zabezpechennia sotsialno-ekonomichoho rozvytku: stan ta perspektyvy*: Materialy Vseukr. nauk.-prakt. konf., prysviach. 35-richchiu kafedry hosp. prava Donetskoho nats. un-tu imeni Vasylia Stusa (Vinnytsia, 11-12 zhovtnia 2019 r.). Vinnytsia: Donetskyi natsionalnyi universytet imeni Vasylia Stusa, 2019. P. 56-58 [in Ukrainian].
11. Proiekt Zakonu pro Natsionalnu komisiuu, shcho zdiisniuie derzhavne rehuliuвання u sferi transportu (No. 2699 vid 28.12.2019). Ofitsiinyi veb-portal Verkhovnoi Rady Ukrainy. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67823 [in Ukrainian].
12. Ofitsiina pozysyia Ukrainskoho lohistychnoho aliansu shchodo vvedennia AT "Ukrzaliznytsia" novoi Metodyky vyznachennia platy za korystuvannia vahonamy Pereviznyka na pidiznykh koliakh. Veb-portal Ukrainskoho lohistychnoho aliansu. URL: <https://ula-online.org/ua/novyny-aliansu/401-ofitsijna-pozitsiya-ukrajinskogo-logistichnogo-alyansu-shchodo-vvedennya-at-ukrzaliznitsya-novoji-metodiki-viznachennya-plati-za-koristuvannya-vagonami-pereviznika-na-pid-jiznikh-koliyakh> [in Ukrainian].
13. Biznes prosyt doopratsiyuvaty onovleni dohovir pro perevezennia vantazhiv zaliznytseiu. *Biznes*. 18.06.2020. URL: <https://business.ua/uk/biznes-prosit-dopratsiyuvati-onovlenij-dogovir-pro-perevezennya-vantazhiv-zaliznitseyu> [in Ukrainian].
14. Derkach E.M. Pravovi pytannia korporatyvnoho upravlinnia u sferi zaliznychnoho transportu. *Pidpryiemnytstvo, gospodarstvo i pravo*. 2020. No. 3. P. 63-68. <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.3.11> [in Ukrainian].

Received 07.09.2020

E.M. Derkach

Vasyl' Stus Donetsk National University, Vinnytsia, Ukraine

orcid.org/0000-0002-6673-589X

LEGAL ISSUES ON THE DEVELOPMENT OF ECONOMIC COMPETITION IN THE FIELD OF RAILWAY TRANSPORT

The article highlights the current problems of economic competition in the field of railway transport, as well as identifies areas for the development of relevant legislation. It is noted that the competitive rail freight market has currently being formed. Moreover, the tariff system and the public management in the field of rail transport have being reformed in accordance with EU legislation. The author supports the idea of separating the monopoly sector (the ownership of strategic infrastructure of railway transport), the potentially competitive sector (the market of freight mainline locomotives that includes the private mainline locomotives providing rail transportation) and the competitive sector (rendering services for the carriage of goods and passengers by rail). The author emphasizes that implementation of the competitive terms in mentioned area challenges the appropriate legal framework in order to ensure the demonopolization of the locomotive traction market, separating the functions of the railway operator and the infrastructure operator, formatting the tariff policy with incentives. The researcher concludes that a balanced legal policy is needed, taking into account the interests of the state, business, railway industry. In addition, it is necessary to create the adequate legal basis for the development of fair economic competition in the field of rail freight transportation. It is noted that the priority tasks are as follows: creating a national commission as an independent regulatory body for natural monopolies in the field of transport, in particular in the field of railway transport; adopting the specific Law of Ukraine "On Railway Transport", amending the Economic Code of Ukraine in terms of concluding commercial agreements on the organization of transportation, in particular electronic ones; supplementing transportation participants with new entities, such as the infrastructure operator, the railway transportation operator.

Keywords: railway, monopoly position, subjects of natural monopolies, protection of economic competition, infrastructure, operators, tariff regulation.