

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.3.11>**Елла Деркач,**

канд. юрид. наук, доцент,

доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права

Донецького національного університету імені Василя Стуса

ПРАВОВІ ПИТАННЯ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті висвітлюються основні проблеми правового регулювання корпоративного управління у сфері залізничного транспорту, визначено напрями розвитку відповідного законодавства на підставі аналізу зарубіжного досвіду, законодавства Європейського Союзу. У статті зазначається, що залізнична галузь нині перебуває на етапі структурного реформування корпоративного управління, імплементації норм відповідно до Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом, формування нової тарифної політики, а також моделі державної підтримки. Акціонерне товариство «Українська залізниця» є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України (органу державного управління залізничним транспортом загального користування), а також залізниць, які мали статус юридичних осіб. Засновником та єдиним акціонером Акціонерного товариства «Українська залізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України. Нині Акціонерне товариство «Українська залізниця» виступає оператором залізничної інфраструктури, а також єдиним національним перевізником вантажів та пасажирів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни. Авторка зазначає, що нині здійснюється підготовка Акціонерного товариства «Українська залізниця» до відкриття ринку залізничних перевезень та первинного розміщення акцій (ІРО), у зв'язку з чим приймаються відповідні зміни до українського законодавства, спрямовані на розділення функцій оператора інфраструктури залізничного транспорту та операторів, які будуть надавати послуги з перевезення на конкурентних умовах. Авторка робить висновок, що Акціонерне товариство «Українська залізниця» є суб'єктом господарювання, що має стратегічне значення для держави, сталого розвитку національної економіки, але в сучасних умовах вимушена буде вступати в конкурентну боротьбу з приватними операторами та підтверджувати статус національного конкурентоспроможного перевізника. У зв'язку із зазначеним необхідна виважена державна політика, що дозволить створити необхідне правове підґрунтя для вибору оптимальної моделі корпоративного управління та партнерства держави з бізнесом у зазначеній сфері.

Ключові слова: акціонерне товариство, Українська залізниця, перевізник, інфраструктура, оператор, корпоратизація, анбандлінг.

Постановка проблеми. Залізничну галузь справедливо називають локомотивом економіки України, враховуючи те, що частка залізничного транспорту в загальному вантажообігу становить 80 % без урахування трубопровідного транспорту, тоді як в обсязі вантажних перевезень частка залізниці перевищує 50 %. У структурі вантажної бази частка сировинних вантажів, зокрема руди, вугілля, будівельних матеріалів, перевищує 70 % [1]. За обсягами вантажних перевезень Акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі – АТ «Українська залізниця») посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. АТ «Українська залізниця» є одним із найбільших роботодавців України [2].

Нині залізнична галузь перебуває на етапі структурного реформування корпоративного управління, імплементації норм відповідно до Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом, формування нової тарифної політики, а також моделі державної підтримки. Еволюція потреб української економіки та зміна ролі автомобільного, авіаційного й річкового транспорту вимагають якісних перетворень АТ «Українська залізниця» шляхом визначення ключових напрямів розвитку, визначення корпоративних цілей товариства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі правові питання корпоративного управління розглядалися в роботах таких науковців, як О. А. Беяневич, О. П. Подцерковний, В. С. Щербина,

О. М. Вінник, О. Р. Кібенко, І. В. Лукач, Д. В. Задихайло, С. М. Грудницька, І. В. Спасибо-Фатєєва, А. М. Захарченко, О. М. Перевезева, О. В. Гарагонич, та багатьох інших. Окремі питання корпоративного управління у сфері залізничного транспорту досліджувалися в роботі О. В. Клепикової. Водночас прийняття нових стратегічних рішень щодо розвитку національного залізничного перевізника, підписання Меморандуму щодо співробітництва з німецьким залізничним оператором «Deutsche Bahn AG» щодо подальшої співпраці у залізничній галузі, нових перспектив розвитку відповідного законодавства актуалізує необхідність пересмислення в науці відповідних питань щодо вибору оптимальної моделі корпоративного управління у сфері залізничного транспорту з урахуванням іноземного досвіду.

Метою статті є виявлення правових проблем корпоративного управління у сфері залізничного транспорту та визначення напрямів удосконалення відповідного законодавства

Виклад основного матеріалу. АТ «Українська залізниця» є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України (органу державного управління залізничним транспортом загального користування), а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, та розпочало свою господарську діяльність 1 грудня 2015 року відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р., Постанови Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25 червня 2014 р. № 200 [3, 4]. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» від 31 жовтня 2018 р. № 938 було змінено тип публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» з публічного на приватне та перейменовано його в акціонерне товариство «Українська залізниця».

Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця» передбачено, що АТ «Українська залізниця» утворено як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності (п. 2) [5]. Відповідно до п.п. 26, 27 Статуту засновником товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України. Управління корпоративними правами держави стосовно товариства здійснює Кабінет Міністрів

України. Держава в особі Кабінету Міністрів України є єдиним акціонером товариства. Управління корпоративними правами держави, переданими до статутного капіталу товариства, здійснює товариство.

Нині АТ «Українська залізниця» виступає оператором залізничної інфраструктури, а також єдиним національним перевізником вантажів та пасажирів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни.

Проте досвід країн ЄС підтверджує, що існування вертикально-інтегрованої державної монополії не ефективно, у зв'язку з чим з початку 90-х рр., коли частка залізничного транспорту на ринку перевезень впала більш ніж удвічі, було підготовлено перший пакет директив, що передбачали відділення оператора інфраструктури від перевізника з одночасним відкриттям ринку для приватних операторів. Зараз в ЄС впроваджується четвертий пакет реформ, спрямований на завершення процесу формування єдиного європейського залізничного ринку. Нині в більшості країн ЄС частка ринку приватних операторів перевищує 30 % [6].

Відкриття ринків у сфері транспортних послуг, продукції та інвестицій залишається високим пріоритетом, передбаченим Білою книгою ЄС «Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору – На шляху до конкурентоспроможної та ресурсної ефективної транспортної системи» (2011) [7].

16 вересня 2014 р. Україною ратифіковано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [8], яка передбачає співробітництво у сфері транспорту для реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступової гармонізації чинних стандартів та політик з існуючими в ЄС, зокрема, шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку ХХХІІ до Угоди. Згідно із зазначеним Додатком Україна має імплементувати в національне законодавство передбачені Директивами ЄС вимоги щодо обов'язкового розподілу функцій управління і здійснення перевезень з метою забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до інфраструктури, причому країни-члени ЄС повинні гарантувати, що функції управління інфраструктурою будуть передані у відання незалежного підрозділу (Директива 2001/12/ЄС), а Директива 2001/13/ЄС містить вимогу кожній країні-члену ЄС створити адміністрацію, відповідальну за видачу ліцензій, яка не може займатися перевезеннями.

У літературі зазначається, що з часу підписання Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2014 році у сфері залізничного транспорту було зроблено критично мало для наближення законодавства України до відповідних норм ЄС з метою лібералізації, взаємного доступу на ринки та руху вантажів, що негативно впливає на розвиток галузі [1].

Як зазначається в Білій книзі залізничної галузі, натеper Українська залізниця перебуває у стані, за якого монопольне становище в сегменті інфраструктури, перевезень (локомотивна тяга), а також вагоноремонту є важелем для підтримання значної ринкової влади на суміжних сегментах (оперування вагонами). Крім того, відсутність чіткого розділення на окремі юридичні особи за видами діяльності дозволяє Українській залізниці перекидати збитки в конкурентних сегментах за рахунок прибуткових у монопольних [9].

Отже, очікування бізнесу щодо роботи Верховної Ради нового скликання є дуже високими, насамперед в частині прийняття ключових для розвитку вітчизняного транспорту та інфраструктури законів: нового закону «Про залізничний транспорт України», «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти яких знаходяться в Верховній Раді України (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019 та № 2699 від 28.12.2019 відповідно). Зокрема, новий закон про залізничний транспорт має передбачити недискримінаційний доступ приватним локомотивам та вагонам до інфраструктури загального користування, виключення крос-субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Окремої уваги потребує прийняття Закону та створення державного регулятора у сфері транспорту – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, існування якого передбачено законодавством, проте створення якого так і не було забезпечено. Національна Комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, у разі прийняття закону буде формувати відповідну тарифну політику, створювати умови для розвитку конкуренції з метою виведення його окремих галузей зі стану природної монополії, а також створюватиме рівні можливості для доступу споживачів до нього [9].

Підготовку АТ «Українська залізниця» до відкриття ринку залізничних перевезень та первинного розміщення акцій (ІРО) передбачено в Плані заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженому

Кабінетом Міністрів України 27 грудня 2019 р. №1411-р [10]. Зазначеним документом передбачено впровадження контрактного замовлення суспільно важливих пасажирських перевезень, заходи із забезпечення безпеки перевезень у разі відкриття ринку перевізників, план реструктуризації АТ «Українська залізниця». Задля забезпечення відкриття ринку залізничних перевезень в Україні в Плані заходів передбачено прийняття Закону України щодо створення умов для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні та підвищення ефективності управління, вдосконалення організаційно-правових та економічних засад ринку залізничних перевезень, покращення якості та доступності послуг з перевезень залізничним транспортом. З метою реалізації структурної реформи АТ «Українська залізниця», підготовки товариства до запуску конкурентного ринку залізничних перевезень передбачено утворення юридичних осіб: вантажного перевізника, пасажирського перевізника, вагоноремонтної компанії та локомотиворемонтної компанії, оператора інфраструктури залізничного транспорту; розроблення Порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування відповідно до вимог законодавства України та законодавства ЄС; розроблення та прийняття законодавчих актів для проведення процедури розміщення акцій АТ «Українська залізниця».

Таким чином, на початковому етапі трансформації національного залізничного перевізника передбачається проведення анбандлінгу послуг Української залізниці у вигляді холдингової компанії задля створення конкуренції та забезпечення рівного доступу до інфраструктури, досягнення тарифної лібералізації. Анбандлінг (з англ. *Unbundling* – відокремлення) передбачає добровільний поділ великих промислових підприємств на кілька менших, більш компактних, мобільних та самостійних структур [11].

Визначення терміна «анбандлінг» в законодавстві відсутнє, проте в спеціальній літературі зазначається, що анбандлінг є одним із ключових принципів регулювання електроенергетики, нафтогазової галузі та транспорту. Юридична сутність цього принципу полягає в тому, що власник мережі/інфраструктури може займатися діяльністю, яка пов'язана з управлінням такими мережами/інфраструктурою (транспортування, збереження ресурсів), але не може бути суб'єктом суміжного ринку – продавати або виробляти ресурси [12].

Юридичні основи анбандлінгу у сфері залізничного транспорту закладено ще в Директивах ЄС 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства; 95/18/ЄЕС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств; Директиву 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 р. про розділення пропускну здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою, які згодом доповнювалися новими директивами.

Законом України «Про приватизацію державного і комунального майна» від 18 січня 2018 р. передбачено, що приватизації не підлягають об'єкти, необхідні для виконання державою своїх основних функцій, для забезпечення обороноздатності держави, зокрема магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої (які функціонують), 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 (абз. 29 ч. 2 ст. 4). Втім, у зв'язку з прийняттям Закону України «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» від 2 жовтня 2019 р. створено підґрунтя для подальшої корпоратизації АТ «Українська залізниця», публічного розміщення акцій на біржі (ІРО), що дозволить інвестувати у рухомий склад, локомотиви [13].

Правові аспекти корпоративного управління як механізми покращення ефективності державних підприємств розглядали, зокрема, Я. Шевченко, І. В. Спасибо-Фатєєва [14]. О. П. Подцерковний, досліджуючи відповідні питання, констатує відсутність прямого зв'язку між корпоратизацією та підвищенням ефективності менеджменту підприємств, між корпоратизацією та утворенням умов для залучення інвестицій у підприємницьке середовище. Так, О. П. Подцерковний зазначає, що сьогодні з'являються пропозиції щодо корпоратизації АТ «Українська залізниця» та інших унітарних державних підприємств. При цьому називаються такі позитиви від корпоратизації, як: можливість визначити реальну ціну підприємства, краще працювати на ринку, приймати гнучкі рішення, залучати кредити

та спростити проведення тендерів [15]. Але досвід корпоратизації показує, що вона не стала панацеєю від економічних проблем підприємств державного сектору економіки. Дослідник зазначає, що корпоратизація повинна сприйматися насамперед не як засіб підвищення ефективності управління підприємством, а як передумова для подальшого залучення інвестицій у державний сектор економіки. Якщо немає передумов для залучення інвестицій у те чи інше державне підприємство, коли відсутня його інвестиційна привабливість або воно не підлягає приватизації за законом, постановка питання про його корпоратизацію позбавлена сенсу [16]. Формальне перетворення унітарних підприємств в акціонерні товариства не вирішує жодної економічної проблеми, крім ескалації нових юридичних проблем, які виникають у результаті визнання акціонерного товариства власником статутного майна [17]. Загалом погоджуючись із судженнями О. П. Подцерковного, А. М. Захарченко слушно зазначає, що організаційно-правову форму державного унітарного підприємства необхідно обов'язково зберігати у тих випадках, коли єдиний майновий комплекс цього підприємства або більша частина об'єктів, що входять до складу єдиного майнового комплексу, мають залишатись у державній власності (не підлягають приватизації) внаслідок особливої економічної значущості такого майна для публічних інтересів і виконання державних функцій. Інакше перетворення державного підприємства, а відповідно, й зміна форми власності є надбанням усього суспільства, але де-юре стає приватним, становить ризик для цих інтересів [18, с. 275-276].

На думку В. Г. Баукіна, питання ключової ролі залізниці у перевезеннях, забезпеченні функціонування інфраструктури залізничного транспорту та надання додаткових послуг залишаються в минулому. Процеси відмежування державного регулювання від господарської діяльності та власне експлуатації інфраструктури від перевезення зумовлюють конкуренцію і прихід на ринок приватних компаній [19].

На думку О. В. Клепікової, від радянської системи залізничної монополії слід відмовлятися і реформувати систему залізничного транспорту, як це зробили деякі країни і мають результати успішного функціонування. Так, зокрема, на ринку залізничних послуг Польщі сьогодні працює понад 70 ліцензованих перевізників, частка державного оператора становить 51%. Після приватизації у 1997 році залізниці Велико-

британії функціонують як єдина приватна магістральна залізниця, в якій багатьом компаніям належать права щодо управління вантажними та пасажирськими поїздами. Залізничний транспорт Німеччини представлений компанією Deutsche Bahn, але, крім неї, у системі працюють понад 1 500 малих приватних компаній. Розподіл галузевих повноважень Deutsche Bahn адресований її дочірнім компаніям, кожна з яких відповідає за певний вид діяльності – приміські перевезення, вантажні перевезення, дирекція інфраструктури. В Австрії працюють п'ять державних залізниць, також приватні залізниці. У США створено приватні залізниці – понад 600 компаній, 8 з яких є найкрупнішими за обсягами перевезень [20, с. 147-148].

Висновки

Підводячи підсумки, слід зазначити, що АТ «Українська залізниця», залишаючись суб'єктом господарювання, що має стратегічне значення для держави, стало розвинутою національною економікою (враховуючи те, що цей перевізник забезпечує перевезення пасажирів, масових вантажів вугілля, залізничної сировини, чорних та кольорових металів, зернових хімікатів, нафтопродуктів у внутрішньому, експортно-імпортному та транзитному сполученнях), залишається «*status in statu*», але в сучасних умовах вимушена буде вступати в конкурентну боротьбу з приватними операторами та підтверджувати статус національного конкурентоспроможного перевізника. У зв'язку із зазначеним, необхідна виважена державна політика, що дозволить створити необхідне правове підґрунтя для вибору оптимальної моделі корпоративного управління та партнерства держави з бізнесом у зазначеній сфері. Досліджувані правові проблеми корпоративного управління у сфері залізничного транспорту не є вичерпними, тому залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел:

1. ЕВА оприлюднила Білі книги в портовій та залізничній галузях. URL: <https://eba.com.ua/eba-oprylyudnyla-bili-knygy-v-portovij-ta-zaliznychnij-galuzuah/> (дата звернення: 05.03.2020).
2. Liga.net роздобула нову стратегію УЗ. Що чекає нову монополію. URL: <https://ua-news.liga.net/economics/articles/liganet-rozdobula-novu-strategiyu-uz-scho-chekae-derjmonopoliyu> (дата звернення: 05.03.2020).
3. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23 лютого

2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 49. Ст. 553. (Із змінами).

4. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200. *Офіційний вісник України*. 2014. № 53. Ст. 1402.

5. Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2018 р. № 938. *Офіційний вісник України*. 2018. № 90. Ст. 2972.

6. Європейський досвід лібералізації залізничного ринка. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31232.html?PrintVersion> (дата звернення: 05.03.2020).

7. WHITE PAPER (2011) Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144> (дата звернення: 05.03.2020).

8. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27 червня 2014 р. / *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n2701. (дата звернення: 05.03.2020).

9. Біла Книга залізничної галузі. Комітет логістики ЕВА. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf (дата звернення: 05.03.2020).

10. Про затвердження Плану заходів з реформування залізничного транспорту : розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. №1411-р. *Урядовий кур'єр*. 2020. 5 лютого.

11. Анбандлінг в Україні: Что это такое и как поможет в противостоянии с российским «Газпром». URL: https://zik.ua/ru/news/2019/11/08/anbandling_v_ukraine_chno_eto_takoe_i_kak_pomozhet_v_protivostoyanii_s_rossijskim_gazpromom_943813 (дата звернення: 05.03.2020).

12. Бондар О. Що таке анбандлінг аеропортів. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/shcho-take-anbandling-aeroportiv-337910.html> (дата звернення: 05.03.2020).

13. Платні дороги та продаж частини «Укрзалізниці» : головне інтерв'ю міністра інфраструктури. URL: https://zik.ua/news/2019/10/30/platni_dorogy_ta_prodazh_chastyny_ukrzaliznytsi_golovne_iz_intervyu_ministra_1679989 (дата звернення: 05.03.2020).

14. Шевченко Я. Власник і власність у системі ринкових відносин в Україні : доповідь на науково-практичній конференції «Трансформація відносин власності». *Право України*. 1997. № 2. С. 8–10; Спасібо-Фатеева І. Проблеми перетворення державної власності і здійснення корпоративних прав держави. *Вісник АПРН України*. 2002. № 4. С. 99–101.

15. Подцерковний О. П. Про розбіжність економічного змісту та юридичної форми суспільних відносин. URL: <https://coordynata.com.ua/pro->

rozbiznist-ekonomichnogo-zmistu-ta-uridicnoi-formi-suspilnih-vidnosin (дата звернення: 05.03.2020).

16. Подцерковный О. П. О необходимости согласования юридических и экономических аспектов корпоратизации. *Підприємництво, господарство і право*. 2004. № 3. С. 32–36.

17. Подцерковный О. П. Проблемы відображення у праві реального змісту економічних відносин. *Університетські наукові записки*. 2012. № 1. С. 394-395.

18. Захарченко А. М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти) : монографія. Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. 452 с.

19. Баукин В. Г. Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта : автореф. дисс. ... докт. юрид. наук: 12.00.03. Санкт-Петербург, 2004. 45 с.

20. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України : монографія. Київ : Видавництво Ліра-К. 2019. 444 с.

The paper highlights the main problems of legal regulation of corporate governance in the field of railway transport. Based on the analysis of foreign experience and the European Union legislation, the author provides suggestions for the improvement of relevant Ukrainian legislation. It is stated that the main trends of modern railway industry are as following: structural reforming of corporate governance, implementation of rules in accordance with the Association Agreement between Ukraine and the European Union, formation of a new tariff policy, as well as a model of state support. Joint-stock company "Ukrainian Railways" is the successor of the State Administration of Railway Transport of Ukraine (as a public administration body of public railways), as well as of the railways that had the status of legal entities. The founder and sole shareholder of JSC "Ukrainian Railways" is the State represented by the Cabinet of Ministers of Ukraine. Currently, JSC "Ukrainian Railways" is the operator of the railway infrastructure, as well as the only national carrier of cargo and passengers. So it is performing the strategic function of ensuring the economic development and security of the country. The author notes that the preparation of JSC "Ukrainian Railways" for opening of the railway transportation market and initial placement of shares (IPO) is being carried out. Therefore the relevant amendments to the Ukrainian legislation aimed at separation of functions of the railway transport, in particular infrastructure operator and transport operators are being adopted. That will provide transportation services on competitive terms. The author concludes that JSC "Ukrainian Railway" is a business entity of strategic importance for the state, sustainable development of the national economy, but in current circumstances it should compete with private operators and confirm the status of a national competitive carrier. In this regard, a adequate state policy is needed, which will form the necessary legal background for optimizing a model of corporate governance and partnership of the State and business in the field given.

Key words: joint-stock company, Ukrainian railway, carrier, infrastructure, operator, corporatization, unbundling.

