

системи ефективним інструментом інтеграції в міжнародний правовий простір стає гармонізація законодавства, яка характеризує процес системного узгодження нормативно-правових норм з метою подолання суперечностей та розбіжностей між вітчизняними правовими нормами та стандартами і норма гармонізації нормативно-правового поля трансферу технологій при здійсненні фармацевтичного виробництва є передумовою створення сприятливих умов для активізації інноваційної діяльності, ефективного обміну технологіями в міжнародному економічному просторі з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняної фармацевтичної продукції. Ефективними інструментами удосконалення системи нормативно-правового регулювання трансферу технологій є гармонізація діючого законодавства та законодавства ЄС. При цьому важливим принципом державної політики регулювання трансферу технологій є раціональний вибір пріоритетів інноваційного розвитку на фармацевтичному ринку та формування ефективної системи державної підтримки інноваційного розвитку фармацевтичних виробників за обраними пріоритетами та побудова системи технологічного обміну, що відповідає нагальним потребам оновлення виробництва, розвитку та освоєння наявного інноваційного потенціалу в Україні.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ РЕФОРМУВАННЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

І. М. РУДЯГА, здобувач кафедри господарського права

Харківський національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, м. Харків

Останнім часом залізничний транспорт України перебуває у стані постійних перетворень, спрямованих на підвищення ефективності діяльності. Таким чином перед галуззю постає питання здійснення системного реформування для подальшого процесу інтеграції у єдину європейську та світову транспортні системи.

Слід звернути увагу на те, що залізничний транспорт в Україні займає монопольне становище та відноситься до природних монополій. А науковці, особливо вітчизняні, в питаннях реформування природних монополій, як правило, лише опосередковано згадують можливість виділення у цих галузях конкурентоспроможного середовища.

Реформування залізничного транспорту за кордоном органічно вписуються в глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів, країн існує свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи. Але основною причиною необхідності проведення кардинальних змін у країнах Західної Європи та залізницях країн Центральної і Східної Європи став різкий спад пасажирських, вантажних перевезень та

невпинне погіршення економічного стану, незважаючи на фінансову підтримку з боку держави [9].

При колективній чи приватній формах власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, що регулюються у кожному конкретному випадку по-своєму. На сьогодні у країнах з розвинутою економікою існують дві основні моделі функціонування залізничного транспорту:

- американська (з орієнтацією переважно на приватні залізниці);
- європейська (допускає, як державне управління, так і приватні залізниці).

Обидві моделі спрямовані на підвищення ефективності і утримання технічних засобів на рівні, необхідному для обслуговування клієнтів.

В основі структурних перетворень залізничного транспорту європейських країн лежить прийняття директив Європейським Союзом таких як:

- директива ЄС №91/440 «Про розвиток залізничних доріг Співтовариства» [3], яка спрямована на створення єдиної залізничної загальноєвропейської швидкісної системи комбінованих перевезень. Країни-учасниці ЄС відповідно до цієї директиви приступили до реформування господарської діяльності залізниць, в основі якого лежить не тільки докорінна зміна перевізного процесу з поділом інфраструктури та комерційної діяльності, а також і перегляд відносин власності [7];

- директива ЄС №95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» визначає критерії, які застосовуються для видання, поновлення чи внесення змін до ліцензій, що призначаються державами-членами для залізничних підприємств, які були або будуть засновані у Співтоваристві. Особливістю є те, що перевізник може одержати нитку на графіку тільки в тому разі, якщо він має ліцензію і сертифікат безпеки [5];

- директива ЄС №95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою» усуває дискримінацію при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключається дискримінація стосовно чужих перевізників [6].

Також слід розглянути процес реформування залізниць по «американській моделі». Основна її відмінність від «європейської» – наявність декількох вертикально-інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень і управління інфраструктурою виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісна.

Світова практика (Західна Європа, Азіатсько-Тихоокеанський регіон, США) показує, що до реформування залізниць ці країни підійшли вже при сталій економіці. У цілому зарубіжний досвід не підтверджує однозначно, що поділ залізниць за видами діяльності є кращою формою управління залізничним транспортом. Хоча однією з найважливіших причин необхідності

виділення інфраструктури є потреба у створенні умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і, у першу чергу, з автомобільним [11].

Узагальнивши в цілому зарубіжний досвід реформування можна виділити наступні шляхи здійснення функціональних перетворень на залізницях України:

- по-перше, залишити залізниці в державній власності та закріпити за державою регулювання в інфраструктурі (як це є у Швеції, Швейцарії);
- по-друге, здійснити розмежування пасажирських і вантажних перевезень та інфраструктури (як це є у Швеції, Німеччині);
- по-третє, створити акціонерні компанії, які будуть здійснювати перевезення на конкурентних засадах (як це є у Німеччині, Швеції, Англії, Польщі);
- по-четверте, відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній (як це є у Німеччині).

Для сектора залізниць України вкрай необхідні нові капітали і обслуговуючі підприємства для поновлення послуг. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових обслуговуючих підприємств, які пропонуватимуть нові і кращі послуги.

Слід звернути увагу, що положення економічної політики держави мають бути трансформовані в засоби її господарсько-правової політики. Це є необхідною умовою ефективності модернізації господарського законодавства і самих відносин господарювання, а від так і ефективності функціонування національної економіки.

На сьогодні, на жаль, між положеннями економічної політики держави та господарсько-правовим порядком відсутня з'єднуюча ланка – господарсько-правова політика. Без неї концептуальна, програма діяльності держави виявляється малоефективною, адже господарсько-правові засоби впливу, а не тільки регулювання, не отримують прямого функціонального призначення [8].

Саме тому, під час аналізу процесу реформування залізничної галузі в окремих країнах Європи, США та Канади особливу увагу було приділено економічному аспекту. Так для ефективного проведення оптимізації залізниць України потрібно визначитись з результативною моделлю реформування, яка б відображала особливості залізничних перевезень як природно-монопольного перевізника, на якого покладено значну соціальну функцію

Тому першочерговому вирішенню підлягають наступні питання:

- структура власності на майно технічної інфраструктури;
- система організаційно-господарського впливу на відносини на залізничному транспорті;
- механізм регулювання відносин за участю суб'єкта природної монополії;
- взаємодія суб'єктів природної монополії та інших суб'єктів господарювання;
- нормування розмірів економічної конкуренції;
- поділ господарювання на сфери обслуговування та її господарського використання.