

конкуренції с компаніями стран ЕС, сложностью технических регламентов. Степень геополитических рисков зависит от построения благоприятных отношений с Российской Федерацией, странами Европейского Союза, Азиатско-Тихоокеанского региона и Китая.

Способствовать использованию транзитного потенциала страны будет ряд факторов: совершенствование существующей системы законодательства, подготовка высококвалифицированных кадров в сфере логистики, модернизация логистической инфраструктуры, оптимизация расположения логистических центров для удобства транспортного сообщения, дальнейшее развитие системы информационных технологий, внедрение инновационных разработок в сферу логистической деятельности.

[1] Транспортный комплекс Беларуси [Электронный ресурс] / Baif.by – Ассоциация международных экспедиторов и логистики. – 2019. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/transportnyi-kompleks-belarusi/>. – Дата доступа: 10.05.2019.

[2] Беларусь в цифрах. Статистический справочник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; [редколлегия: И.В. Медведева (председатель) и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2019. – 71 с.

[3] Как спасти белорусский транзит [Электронный ресурс] / neg.by – Экономическая газета. – 2019. – Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/kak-spasti-belorusskij-tranzit/>. – Дата доступа: 10.05.2019.

УДК 656.2:63

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

HISTORICALLY LEGAL ASPECTS OF REGULATION OF RAILWAY TRANSPORT ACTIVITIES

*Канд. юр. наук Т. М. Гайворонська, Т. М. Глушенко
Український державний університет залізничного транспорту, (м. Харків)*

*PhD (Nat.) T. N. Gaivoronskaya, T. N. Glushenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Особливе положення транспорту в господарському житті держави вимагає спеціальних правових норм, регулюючих взаємостосунки залізничного транспорту, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Основним документом, що встановлює обов'язки, норми відповідальності і права залізниць, з одного боку, і тих організацій і осіб, які користуються ними, з іншою, служить Статут залізниць України, який має силу закону.

Діючий Статут залізниць України (затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457) генетично пов'язаний із системою законодавчих актів залізничного транспорту як вітчизняних так і міжнародних. По-перше, із Загальним Статутом російських залізниць 1885 р., а через нього - із системою міжнародного залізничного права, оформленою в міжнародній конвенції про перевезення вантажів по залізницях, головним чином це – Бернська Конвенція в редакції 1924 р., що вступила в дію з 1 жовтня 1928 р. За своїм змістом Бернська конвенція представляла координацію одного з відділів міжнародного приватного права і містила в собі загальну для багатьох держав систему права в застосуванні до залізничних перевезень з території однієї на територію іншої країни.

При цьому, необхідно додати, що увагу привертають не тільки тексти Статутів залізниць, як діючого так і тих, що на сьогодні вже втратили чинність, а і в розвиток їх статей, розроблені Правила перевезень (нормативні акти, що конкретизують передбачені цими статутами положення), а також тарифи, що складають самостійну і складну сферу вивчення, як самостійна система цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення залізницями; не як джерела права, а для тлумачення нормативних ухвал Статутів і інших нормативних актів, висновки судової практики.

Так, в системі залізничного законодавства додаткові до основного закону залізниць правила утворюють нероздільну складову позитивного залізничного транспортного права, притому взаємні відносини залізниць і їх контрагентів в однаковій мірі ними регламентуються.

Історія вітчизняного залізничного транспортного законодавства починається із самостійного закону залізничного транспортного права, яким був «Загальний Статут російських залізниць» 1885 р. Найважливішими нормативними актами, що визначали, разом з умовами перевезення вантажів, основні умови договорів, є Статути залізниць 1920, 1922, 1927, 1935, 1954, 1964, 1998 рр.

Статут залізниць 1920 р. був введений в дію в період розквіту військового комунізму, де перевезення багажу, вантажів і пасажирів признавалися безкоштовними; відносини між залізницями і особами, що користуються їх послугами були позбавлені договірного характеру. Та жоден з принципів того Статуту не сприйнятний подальшими Статутами.

Між першим Статутом 1920 р. і що замінили його Статутами 1922 р. і 1927 р. генетичного зв'язку не існує - основні положення його діаметрально протилежні.

З переходом від військового комунізму до нової економічної політики з'явився новий закон, приведений у відповідність з роботою залізниць в умовах обстановки комерційного підприємства - Статут 1922 р., що

відійшов від дозвільної системи перевезень і закріпив принцип платності останніх. Статут залізниць 1927 р. представляє цілісний і закінчений закон, в якому в області перевезень пасажирів і багажу збереглися і отримали розвиток свобода пересування громадян, договір як підстава виникнення зобов'язання перевезення, умови платності проїзду пасажирів і провезення багажу.

Аналізуючи подальше законодавство, у тому числі і норми Статуту 1935 р. стає видно як політичне і економічне положення в країні відображалось на нормах, що сприяли вирішенню задач в області транспорту.

Важливим етапом в розвитку законодавства було затвердження Статуту залізниць 1954 р., прийнятого з урахуванням змін в економіці того часу та який найбільш повно, чітко та конкретно регулював взаємовідносини перевізника і вантажовідправника (вантажотримувача), питання, що не знайшли відображення в попередніх статутах. Така ж тенденція збереглася і в Статуті 1964 р., що включив ряд питань, які раніше не відображались в існуючих статутах.

Важливою віхою у становленні залізничного транспорту незалежної України стало затвердження постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. (№ 457) Статуту залізниць України. Статут 1998 р. вже відбив у своєму змісті перехід держави до ринкової економіки, де, виходячи з ринкових відносин, не передбачалося державне планування перевезень вантажів.

Таким чином, основні положення, пов'язані з договором перевезення вантажів і пасажирів, подачею транспортних засобів, відповідальністю за порушення зобов'язань, і інші змінювалися під впливом часу та економіко-політичного становища в країні, але завжди були спрямовані на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, забезпечення потреб економічного розвитку держави, покращення якості життя населення.