

РОЗДІЛ 4

ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО, ГОСПОДАРСЬКО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО

УДК 346.656

СТАН ДОСЛІДЖЕНЬ ПРО ГОСПОДАРСЬКУ ДІЯЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦЬ

THE STATE OF RESEARCH ON THE ECONOMIC ACTIVITIES OF THE RAILWAYS

Кадала В.В.,
к.ю.н., доцент кафедри цивільного та господарського права
Донецький юридичний інститут МВС України

Стаття присвячена аналізу стану досліджень про господарську діяльність залізниць. Поява залізничного транспорту була обумовлена необхідністю здійснення перевезень вантажів та пасажирів. Відповідно, такі перевезення складали зміст діяльності залізниць. В різні часи така діяльність ставала предметом наукового інтересу. Визначено наявний стан досліджень господарської діяльності залізниць.

Ключові слова: залізничний транспорт, господарська діяльність, дослідження, сучасний стан, аналіз.

Статья посвящена анализу состояния исследований о хозяйственной деятельности железных дорог. Появление железнодорожного транспорта было обусловлено необходимостью осуществления перевозок грузов и пассажиров. Соответственно, такие перевозки составляли содержание деятельности железных дорог. В разные времена такая деятельность становилась предметом научного интереса. Определено имеющееся состояние исследований хозяйственной деятельности железных дорог.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, хозяйственная деятельность, исследование, современное состояние, анализ.

This article analyzes the current state of research on the economic activities of the railways. The emergence of rail transport was due to the necessity of transportation of cargoes and passengers. Accordingly, such shipments accounted for the maintenance of the railway operations. At different times this work has been the subject of scientific interest of various research fields: technical, economic, legal, military, state government, etc. In legal science, the study of economic activities of the railways is also carried out with the positions of the various sectors: economic, civil, administrative, criminal, etc.

Identification and evaluation of economic activity of the railway allows to design specific optimization measures aimed at improving the industry's competitiveness in an aggressive market environment. The analysis of the current state of research on these questions to summarize the existing views on the functioning of the railways and to define directions of improvement of legislation regulating the implementation of economic activity on the railroad.

Economic activities railways received a thorough scientific study at different times. Scientific interest in the economic activity of the railways to have evolved before the appearance and development of railway transport. The research attention was drawn to a new kind of modified transportation and public policy in the road sector. The first significant work done in the 30-ies of the XIX century and later executed throughout the existence of the corresponding state formations on the territory of modern Ukraine until 1917. Significant study of economic activities of the railways took place in the Soviet Union. Such research takes into account the functioning on the time model of the transport system.

At the time of independence of Ukraine the study of economic activity was made mainly in the context of economic, civil, criminal, and other technical aspects. Taking into account the reform processes in the railway industry study of economic activities of the railways, it is vitally important given the need to justify new activities in terms of restructuring legislation and the optimization of certain types of such activities.

Key words: railway transport, economic activities, research, current status, analysis.

Господарська діяльність залізниць включає в себе здійснення комплексу заходів, спрямованих на задоволення потреб народного господарства та населення. Це впливає з характеру здійснюваних залізницею видів діяльності, які знайшли своє відображення у нещодавно затвердженому статуті ПАТ «Українська залізниця». Комплекс здійснюваних заходів містить у собі декілька складових елементів, за допомогою та заради яких власне і здійснюється господарська діяльність. Серед цих елементів слід виділити засоби, за допомогою яких здійснюється така діяльність, безпосередньо сам процес виробництва, та результати такої діяльності. Перелічені елементи мають свою специфіку відносно їх місця у діяльності, здійснюваної залізницями.

Така специфіка утворюється з огляду на складність перевізного процесу із потребою виконання великої кількості дій, які можна розмежувати на ті, що є безпосередньо господарською діяльністю, ті, що пов'язані із здійсненням господарської діяльності та здійснювані для її забезпечення та непов'язані із здійсненням господарської діяльності. Також така специфіка обумовлена чинним законодавством, яке не закріплює за залізницею можливості здійснення некомерційної господарської діяльності, проте

здійснювані нею окремі види діяльності мають ознаки некомерційної. Крім того, домінуюча роль держави у залізничному господарстві та її вплив на діяльність у цій сфері зумовлює наявний стан залізниць.

Враховуючи зазначену специфіку, цілком природно, що існує багато поглядів на діяльність, здійснювану залізницею. Тим більше, що ці погляди на ті чи інші процеси будуть співпадати або, навпаки, по-різному оцінюватися в залежності від галузі дослідження: технічної, економічної, юридичної, військової, державно-управлінської тощо.

В юридичній науці дослідження господарської діяльності залізниць здійснюється також з позицій різних галузей: господарської, цивільної, адміністративної, кримінальної тощо. Серед науковців, які займалися цією проблематикою з огляду на господарську складову слід виділити праці М. Александрова-Дольника, Г. Астановського, І. Булгакової, М. Брагінського, В. Вітрянського, В. Єгізаєрова, О. Садікова, Г. Самойленка, Б. Хаскельберга та ін.

Визначення та оцінка господарської діяльності залізниць дає змогу розробляти певні оптимізаційні заходи, спрямовані на підвищення конкурентоздатності галузі у агресивному ринковому середовищі. Аналіз наявного стану досліджень цих питань дає змогу узагальнити погляди

на функціонування залізниць та визначити напрями удосконалення законодавства, що регулює здійснення господарської діяльності на залізницях.

Мета статті полягає в аналізі наявного стану досліджень господарської діяльності залізниць та з'ясуванні їх актуальності, достатності та відповідності сучасному етапу розвитку залізничної галузі.

Поява залізничного транспорту була обумовлена необхідністю здійснення переміщення вантажів та пасажирів у просторі та їх доставки від одного пункту до іншого. Але, крім наявності запиту на перевезення, необхідною умовою розвитку залізниць були також певні досягнення людства у сфері науки та техніки. Що стосується наукового інтересу до господарської діяльності залізниць, то він виник та розвивався відповідно до появи та розвитку залізничного транспорту і власне з початку здійснення ним такої діяльності. Таким чином, аналіз досліджень господарської діяльності залізниць виявляється необхідним зробити саме з цього часу.

Як нами вже досліджувалося, часи появи залізниць на території сучасної України припадають на середину XIX ст. [1, с. 82]. В той самий час слід зауважити, що ще до появи залізниць у науковому середовищі Російської імперії, до складу якої в той час входила Україна, виникла певна дискусія про необхідність побудови та розвитку такого виду транспорту. Так, професор Г. Ламе обгрунтував необхідність побудови залізниць, відзначаючи їх швидкість та економічність [2]. Інший професор, М. Дестрем, у своїх лекціях «Причини неможливості запровадження залізниць у Росії» стверджував, що залізниця економічно невигідна, їх важко утримувати. Схожу позицію мало у 1826 році і відомство шляхів сполучення [3, с. 29].

Але з часом наукове товариство та державні діячі того часу приходили до думки про необхідність використання залізничного транспорту. У 1830 році професор Петербурзького університету, Н. Щеглов, у своєму дослідженні довів переваги залізниць перед іншими видами транспорту [4, с. 5]. Державний діяч та економіст, Н. Мордвінов, відомі вчені М. Волков та П. Мельников, підприємець С. Мальцев та інші представники науки, підприємництва та державного управління намагалися змінити позицію відомства шляхів сполучення відносно необхідності запровадження залізниць. У 1835 році П. Мельников видав працю про залізничний транспорт, в якій обгрунтував необхідність побудови мережі залізниць [5]. Проте, основним аргументом Відомства проти розвитку залізничного транспорту були сумніви у його рентабельності.

Подальше обгрунтування необхідності побудови залізниць зробив австрійський інженер, професор Віденського політехнічного інституту, Ф. Герстнер. За результатами його досліджень була створена комісія, яка дійшла висновку про необхідність та можливість побудови залізниць. Висновки щодо рентабельності нового виду транспорту готував професор Інституту корпусу інженерів шляхів сполучення, М. Крафт [3, с. 34]. Після цього було прийнято рішення про побудову Царськосільської залізниці. Побудова інших доріг відкладалася до з'ясування користі для держави, суспільства та акціонерів від такого виду транспорту.

У 1836 році Ф. Герстнер видав спеціальну брошуру, в якій обгрунтував прибутковість нової дороги [6, с. 39-41]. А вже з часом було підтверджено прогресивність та перспективність нового виду транспорту. Отже, наукові дослідження у сфері переміщення вантажів та пасажирів різними видами транспорту дозволили змінити державну політику та запровадити один з нових видів – залізничний.

Відповідно, після появи залізничної галузі та з наданням залізницями певних послуг виникла потреба у правовому регулюванні відповідних відносин. Проте, крім правового інтересу до цього виду діяльності існував також інтерес з боку економістів та інженерів, що, на нашу думку, є цілком природним.

Із розвитком залізничного транспорту подальші дослідження діяльності залізниць стосувалися їх впливу на сільськогосподарське господарство, промисловість, торгівлю та загальний економічний стан в цілому. Так, слід виділити роботи наступних дослідників: Д. Каншин «Досвід дослідження економічного значення залізниць» (1870 р.), І. Бліох «Вплив залізниць на економічний стан Росії» (1878 р.), О. Радциг «Вплив залізниць на сільське господарство, промисловість, торгівлю» (1896 р.), І. Рабинович «Теорія та практика залізничного права з перевезення вантажу, багажу та пасажирів» (1898 р.), М. Хілков «Історичний нарис різних галузей залізничної справи та розвитку фінансово-економічної сторони залізниць в Росії по 1897 р.» (1901 р.), Б. Воскресенський, В. Нагорський «Сторінки сучасного російського залізничного господарства» (1908 р.), К. Кашкін «Економіка пошуків залізничних доріг» (1914 р.) та ін. В цих роботах наголошувалося на значенні залізниць для розвитку господарства країни, проводився історичний аналіз діяльності залізниць, а також досліджувалося теоретичне та практичне застосування права при здійсненні залізницями своєї діяльності. Виконання такого роду досліджень, з одного боку, було зумовлено державною політикою у сфері залізничного транспорту, а, з іншого, – запитом промисловості на належне врегулювання відносин, що виникали під час перевезень залізницями, тобто здійснення ними господарської діяльності.

Поряд із господарською діяльністю залізниця розглядалася не лише як невід'ємний економічний елемент господарства країни, а як стратегічний, який можливо використувати у військових цілях. Серед робіт у цьому напрямі визначимо наступні: П. Лебедев «Застосування залізниць до захисту материка» (1857 р.), С. Бутурлін «Про військове значення залізниць та особливої їх важливості для Росії» (1865 р.), М. Анненков «Про застосування залізниць до військової справи» (1866 р.) П. Мельников «Про залізницю, необхідні у військовому відношенні» (1868 р.), А. Ізмайлов «Практичні заходи до підготовки управління залізницями у військовий час» (1894 р.), А. Вейндрих «Заходи для успіху військової експлуатації залізниць» (1895 р.) та ін. Аналізуючи роботи цього напрямку цілого ряду дослідників, відзначимо, що залізниця активно залучалася на забезпечення безпеки держави та перевезення військ. Більш того, ще у 1852 році було розроблено положення про перевезення залізницями військ, яким регламентувався порядок такого перевезення. Також значна увага приділялася питанням управління залізницями у військовий час.

Отже, дослідження господарської діяльності залізниць поряд з обгрунтуванням доцільності використання їх у військових цілях стає можливим з огляду на стратегічне значення залізничного транспорту. Здійснення кожного з видів діяльності залізниць потребувало відповідного правового забезпечення.

Забезпечення господарської діяльності залізниць відбувалося прийняттям спеціальних нормативно-правових актів з урахуванням міжнародного законодавства. Так, Г. Шершеневич відзначав, що на російське законодавство у галузі транспортно-правового суттєвий вплив мали основи, opracовані для Бернської конвенції, які були враховані при розробці вітчизняного законодавства, а саме Статуту залізниць 1885 року [7].

Дослідження господарської діяльності залізниць того часу здійснювалося крізь призму цивільно-правової доктрини. Вона виходила з того, що перевезення залізницями має самостійний характер і необхідно забезпечити його детальне регулювання в Цивільному Уложенні, яке активно розроблялося, проте не було запроваджене у законодавство [8].

Його запровадженню, як і подальшим дослідженням господарської діяльності залізниць, завадили світова війна, революція та громадянська війна. Ці обставини зупинили процес компетентної законотворчості у цій галузі

права та проведення відповідних досліджень. Подальше дослідження діяльності залізниць відновилося у 1920-х роках в новій державі, що утворилася замість Російської імперії. Риторика робіт того часу змінилася з військової на економічну. Крім того, разом зі зміною моделі функціонування залізниць відбулася і зміна поглядів на господарську діяльність залізниць. Так, слід відзначити наступні дослідження того часу: К. Оппенгейм «Загальні відомості про залізницю» (1922 р.), М. Шмуккер «Нариси фінансів та економіки залізничного транспорту Росії за 1913-1922 р.р. (у зв'язку із загальними явищами в житті країни)» (1923 р.), В. Петрова «Еволюція засобів сполучення» (1924 р.), І. Розенфельд «Значення залізниць в народному та світовому господарстві» (1926 р.), В. Яцунський «Транспорт СРСР. Історія його розвитку та сучасний стан» (1926 р.), В. Ульяновський «Залізниця» (1928 р.), С. Струмилін «Нариси радянської економіки. Ресурси та перспективи» (1928 р.), Н. Марков «Про залізничний транспорт» (1932 р.) та ін. В цих та інших працях окремо підкреслювалося значення залізниць для народного господарства, аналізувалися економічні показники його діяльності, вказувалося на необхідність подальшого розвитку шляхової мережі та поширення взаємодії з іншими видами транспорту. В той самий час, поряд з розбудовою мережі залізниць, свій розвиток отримує законодавче забезпечення господарської діяльності залізниць. Так, приймалися нові редакції статуту залізниць, розроблялися правила перевезення залізницями та ін. Слід відзначити значний вклад А. Гусакова у дослідження господарської діяльності залізниць [9].

З 1930-х років знову набирає актуальності питання використання залізниць у військових цілях, що знаходить своє відображення у відповідних дослідженнях. Так, в роботах А. Данилова «Війна та транспорт» та Н. Васильєва «Транспорт Росії у війні 1914-1918 р.р.» та ін., наголошувалося, що залізниця відігравала та будуть відігравати у подальшому вагомий роль у забезпеченні переваг на сухопутному театрі військових дій. Зауважимо, що, на нашу думку, використання залізниць у військових цілях в той час не містило в собі елементів господарської діяльності, а було виконанням покладених на залізничний транспорт стратегічних завдань із забезпечення безпеки країни.

Повоєнні часи вивели на перший план питання відновлення залізниць та запровадження інновацій у процес перевезення. Відновлення йшло швидкими темпами і вже у 1948 році залізниця країни перевищила довоєнний рівень вантажообігу. Активно вводилися в експлуатацію нові залізничні магістралі, вокзали, вагонобудівні та ремонтні заводи тощо. Відбувалася електрифікація залізниць, запроваджувалася електровозна та тепловозна тяга, вводилися в обіг великовантажні вагони, спеціалізовані вагони (цементовози, рефрижератори, думпкари, контейнеровози та ін.).

Здійснювалися роботи щодо посилення залізничних колій, запроваджувалася диспетчеризація, автоматична локомотивна сигналізація з автостопами, радіозв'язок телемеханіка, обчислювальна техніка для планування та управління роботою транспорту. Поліпшувалася робота сортувальних, вантажних дільничних станцій, удосконалювалася механізація вантажних операцій, запроваджувались єдині технологічні процеси роботи під'їзних колій та станцій примикання. Також розвивались передові для того часу перевезення у прямому змішаному сполученні, паронні та контейнерні перевезення та ін.

Такий стрімкий розвиток залізничного транспорту супроводжувався відповідними науковими дослідженнями. При цьому господарська діяльність залізниць досліджувалася в контексті виконання планових завдань для задоволення потреб економіки. Серед досліджень того часу виділимо наступні праці: В. Изволенський «Правові питання залізничних перевезень» (1951 р.), К. Єгоров «Цивільно-правова відповідальність за невиконання плану вантажних перевезень», С. Алексієв «Цивільна відповідальність

за невиконання плану залізничних перевезень вантажів» (1959 р.), Б. Рябинський «Про вдосконалення транспортних норм, що регулюють транспортну діяльність залізниць СРСР» (1964 р.), Б. Хаскельберг «Зобов'язання залізничного перевезення вантажу за радянським правом» (1969 р.), В. Смирнов «Правове регулювання вантажних перевезень у СРСР» (1970 р.), Г. Астановський «Правова робота на залізничному транспорті» (1972 р.) та ін. Слід зауважити, що господарська діяльність залізниць досліджувалася в контексті перевезення вантажів, залишаючи поза увагою інші види діяльності.

До сучасних досліджень господарської діяльності залізниць можна віднести роботи, які виконувалися за часи набуття Україною незалежності. Такі дослідження здійснювалися з економічного, цивільного, екологічного, кримінологічного, технічного, технологічного аспектів тощо. Що стосується суто господарських досліджень діяльності залізниць, то слід виділити роботи М. Шелухіна «Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях» (2002 р.), І. Булгакової «Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні» (2003 р.), Е. Деркач «Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом» (2007 р.) та ін. В той самий час, ці дослідження робилися з огляду на перевезення залізницями вантажів, а інші види господарської діяльності, що здійснюється залізничним транспортом досліджувалися науковцями з суміжних галузей.

До перелічених робіт слід додати ті, що здійснювали дослідження господарської діяльності залізниць опосередковано: це роботи, що стосуються реформування залізничної галузі, виконані науковцями у галузі економіки та державного управління, коментарі до відповідного законодавства тощо. Серед останніх досліджень економічної спрямованості у сфері господарської діяльності залізниць є роботи М. Потетюєвої «Формування витрат з перспективних видів економічної діяльності залізниць країни» (2010 р.), Г. Ейтутіса «Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування» (2010 р.), М. Белінської «Економіко-організаційне забезпечення ефективного ціноутворення за користування вантажними вагонами іноземних залізниць» (2012 р.), О. Петренко «Реформування залізничного транспорту в умовах інституціональних трансформацій економіки України» (2012 р.), А. Стукало «Організаційно-економічні основи ефективного управління вантажним вагонним парком в умовах реформування залізниць» (2013 р.) та ін. Як вже зазначалося, господарська діяльність залізниць не була безпосереднім предметом цих досліджень.

Це саме стосується ще однієї групи досліджень господарської діяльності залізниць, які виконувалися у цивільній, кримінологічній, технічній, екологічній та інших галузях.

Відзначаючи історично підтверджений інтерес до господарської діяльності залізниць та суттєву проробку окремих питань такої діяльності, зазначимо, що в світлі реформування залізничної галузі види господарської діяльності залізниць потребують переосмислення, з'ясування основних напрямів, які, з одного боку, є пріоритетними, а, з іншого, – важливими для виконання стратегічних завдань, покладених на залізницю. Крім того, позбавлення від зайвих та нехарактерних видів діяльності дозволить оптимізувати роботу залізниць, підвищити якість послуг, що будуть надаватися ними.

Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки. Господарська діяльність залізниць отримала ретельну наукову проробку в різні часи. Науковий інтерес до господарської діяльності залізниць виник та розвивався ще до появи та розвитку залізничного транспорту та власне здійснення ним такої діяльності. Завдяки науковим дослідженням була пригорнута увага до нового виду транспорту та змінена державна політика у сфері шляхового

господарства. Перші вагомі роботи зроблені у 30-ті роки XIX ст. та в подальшому виконувалися на протязі існування відповідних державних утворень на території сучасної України до 1917 року.

Значна кількість досліджень господарської діяльності залізниць проводилася у Радянському Союзі. Такі дослідження виконувалися з огляду на функціонуючу на той час модель транспортної системи.

За часи незалежності України дослідження господарської діяльності робилося здебільшого в контексті економічної, цивільної, кримінологічної, технічної складової. З урахуванням реформаційних процесів у залізничній галузі дослідження господарської діяльності залізниць набуває поновлення актуальності з огляду на необхідність обґрунтування нових видів діяльності в умовах реформу-

вання законодавства та оптимізації вже визначених видів такої діяльності.

Таким чином, можна виокремити три періоди розвитку дослідження господарської діяльності залізниць: початковий (з 30-х років XIX ст. до 1917 року), радянський період (з 1921 року до 1991 року), сучасний період (з 1991 року по теперішній час). Кожен з цих періодів має свої особливості здійснення залізницями господарської діяльності, що відповідним чином знаходило своє відображення у здійснюваних дослідженнях. Найвні дослідження недостатньою мірою висвітлюють всі види господарської діяльності залізниць. А, отже, подальші перспективи наукових розвідок в цьому напрямі полягають у здійсненні досліджень господарської діяльності залізниць з урахуванням формування нових умов їх функціонування та правового забезпечення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кадала В. В. Історичний розвиток залізниць та їх місце в транспортному комплексі України / В. В. Кадала // Електронне наукове видання «Юридичний науковий електронний журнал». – 2015. – № 5 – С. 81–85 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://lsej.org.ua/5_2015/23.pdf
2. Ламе Г. Наблюдения, относящиеся к инженерному искусству / Г. Ламе. Рукопись. – 1831.
3. История железнодорожного транспорта России. – Т.1. : 1836–1917 гг. – СПб, 1994. – 336 с.
4. Щеглов Н. П. О железных дорогах / Н. П. Щеглов // Северный муравей. – 1830. – № 1. – С. 5.
5. Мельников П. П. О железных дорогах / П. П. Мельников. – СПб, 1835. – 98 с.
6. Герстнер Ф. А. О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск / Ф. А. Герстнер. – СПб : Издательство «Императорская АН», 1836. – 74 с.
7. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 2 : Товар. Торговые сделки / Г. Ф. Шершеневич. – М. : Статут, 2003 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://jurbook.narod.ru/934.html#_footnoteref680
8. Гражданское Уложение : проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения / под ред. И. М. Тютрюмова. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – 288 с.
9. Гусаков А. Г. Железнодорожное право по законодательству СССР / А. Г. Гусаков. – М. : Транспечать НКПС, 1929. – 343 с.