

черговим завданням усіх суб'єктів економічних відносин. Вирішуватися це завдання може й повинне не тільки через поліпшення фінансового благополуччя суб'єктів господарювання, а й шляхом поліпшення правового супроводу договірного процесу, в тому числі за допомогою збільшення кількості та підвищення якості підготовки юридичних кадрів, подальшої їхньої спеціалізації і відповідної перепідготовки.

Отже, з викладеного з усією очевидністю випливає, що питання договірної дисципліни продовжує бути актуальним та достатньо перспективним напрямом для подальшого більш детального дослідження.

1. Пугинский Б.И. Правовая работа: учебник / Б.И. Пугинский, О.Г. Неверов. – М.: Зерцало-М, 2004. – С.87-88. 2. Экономический и юридический словарь / [под ред. А.Н. Азрилияна]. – М.: Институт новой экономики, 2004. – С.184. 3. Цветков И.В. Договорная дисциплина в хозяйственной деятельности предприятия: теория и практика / И.В. Цветков. – М.: Книжный мир, 2006. – С. 74-75. 4. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV // ВВР України. – 2003. – №18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144. 5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // ВВР України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356. 6. Корельский В.М. Демократия и дисциплина в развитии социалистическом обществе / В.М. Корельский. – М.: Юрид. лит., 1977. – С. 88. 7. Юридический энциклопедический словарь. – М.: Советская энциклопедия, 1984. – С. 86. 8. Договірне право України. Загальна частина: навч. посібник / [Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова та ін.; за ред. О.В. Дзери]. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – С. 452. 9. Мозолин В.П. Договорное право в США и СССР. История и общие концепции / В.П. Мозолин, Е.А. Фарнсворт. – М.: Наука, 1988. – С. 169. 10. Гражданское право: учебник: в 3 т. – Т. 1. / [Е.Ю. Валявина, И.В. Елисеев и др.; отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К.Толстой]. – М.: ТК Велби: Проспект, 2004. – С. 620. 11. Сарбаш С.В. Исполнение договорного обязательства / Сарбаш С.В. – М.: Статут, 2005. – С.103. 12. Щербина В.С. Господарське право: підручник / Щербина В.С. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 279. 13. Підприємницьке право: підручник / [за ред. О.В. Старцева]. – К.: Істина, 2005. – С. 330.

УДК 346.12

Я. М. КУРБАТОВА

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВСТАНОВЛЕННЯ ТАРИФІВ І ЦІН НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Розглянуто правові проблеми встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничного транспорту загального користування України в умовах реформування відносин у сфері залізничних перевезень. Викладено пропозиції щодо удосконалення законодавства в цій сфері.

Ключові слова: тарифи, ціноутворення, перевезення вантажів, реформа залізничного транспорту загального користування України.

Курбатова Я.М. Правовые аспекты формирования тарифов и цен на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования

Рассмотрены правовые проблемы тарифообразования на железнодорожные

© КУРБАТОВА Яна Михайлівна – здобувачка відділу проблем аграрного та земельного права Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

транспортные услуги по перевозке грузов в свете проведения структурной реформы железнодорожного транспорта общего пользования Украины. Изложены предложения по усовершенствованию законодательства в этой области.

Ключевые слова: тарифы, ценообразование, грузовые перевозки, реформа железнодорожного транспорта общего пользования Украины.

Kurbatova Yana. The tariffs and prices on the railway transport services of cargo transportation: legal aspects

The legal problems of fare formation on the railway transport services of cargo transportation are examined in the light of carrying out the structural reform of the railway transport of general using in Ukraine. The offers on legislation improvement in this part are presented.

Key words: fares, pricing, cargo traffic, reform of a railway transport of the general using of Ukraine.

Проблема тарифів та ціноутворення на залізничному вантажному транспорті завжди була актуальною як у дореволюційному законодавстві, так і в умовах сьогодення. Спроби знайти оптимальне співвідношення рівня тарифів та рівня рентабельності залізниць із обсягом залізничних перевезень та якістю послуг перевезення досі не дали потрібного результату.

Ще в 1889 р. С.Ю. Вітте визначив два головні принципи тарифної політики: залізничні тарифи повинні регулюватися відповідно до закону попиту та пропозиції; обмеження державного втручання в сфері залізничних тарифів, за винятком необхідності захисту інтересів незаможних¹.

Проте, за визначенням В.К. Мамутова, серед семи статутів російських залізниць тільки в Загальному статуті російських залізниць 1885 р. були оптимально збалансовані права і обов'язки сторін, в усіх інших статутах права користувача послуг скорочувались, а обов'язки збільшувались, натомість обов'язки та відповідальність перевізника скорочувались².

Протягом останніх років дослідженню правових питань регулювання тарифів на вантажні перевезення присвячено праці багатьох науковців, серед них: Г.Д. Джумагельдієва, Ю.П. Світ, В.В. Русакова, А.А. Соколов, В.А. Слепов, О.В. Семенова тощо.

Державна цільова програма реформування залізничного транспорту передбачає: підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання, незалежно від форм власності, рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку; створення стимулів для підвищення ефективності діяльності такого ринку; забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури; удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту.

Серед дослідників правових проблем і досі відсутня єдина точка зору щодо понять «тарифи» та «провізна плата». Стаття 916 Цивільного кодексу (далі – ЦК) України встановлює, що за перевезення вантажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку. Цей термін не розтлумачується і в чинних нормативно-правових актах, які стосуються залізничного транспорту.

Визначення провізної плати надається тільки в Угодах про міжнародне вантажне сполучення (далі – СМГС). Параграф 1 ст.13 СМГС визначає, що провізні платежі, під якими розуміють плату за перевезення вантажу, проїзд провідника,

додаткові збори та інші витрати, які виникли за період від прийому вантажу до його видачі вантажоотримувачу.

У процесі перевезення вантажу можуть виникати додаткові послуги, які має сплачувати вантажовідправник згідно з договором перевезення. Водночас збори, як і плата за перевезення вантажу, спрямовані на покриття експлуатаційних витрат залізниць.

Статут залізниць України використовує поняття «тарифи» і «збори» (статті 57–59), Господарський кодекс (далі – ГК) України – терміни «плата за перевезення вантажів» (ст. 311), ЦК України – «провізна плата» (ст. 916). Хоча ні ЦК, ні ГК України глумачення цих термінів не розкриває. Враховуючи їх співвідношення, можна запропонувати такі визначення:

– тариф – це система цінкових ставок для визначення вартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, які надаються суб'єктами залізничного транспорту. Тариф є основою для визначення розміру плати за перевезення;

– збір – це вартість (цінові ставки) додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу;

– провізна плата – це грошова винагорода, яка належить перевізнику за договором перевезення вантажу і включає в себе плату за транспортування вантажу, встановлену погодженням сторін або згідно зі збірником тарифів на перевезення вантажів, і зборів за додаткові послуги, пов'язаних з виконанням перевізного процесу, нарахованих і опублікованих у порядку, встановленому тарифами.

Отже, провізна плата має складатися з плати за перевезення вантажів, розрахованої на основі тарифів, і зборів за додаткові послуги, пов'язаних з перевезенням вантажів, які мають бути диференційованими за різними видами послуг.

Основні проблеми, наявні в галузі державного цінового регулювання залізничного транспорту загального користування, загальновідомі:

– законодавство в галузі цінового регулювання на залізничному транспорті не має системного характеру та потребує удосконалення. Насамперед це стосується правових норм, які регламентують загальний порядок державного регулювання цін (тарифів) на залізничному транспорті загального користування, які формують основи ціноутворення та правила державного регулювання, що, в свою чергу, перешкоджає підготовці необхідної нормативної бази тарифного регулювання, яка потребує постійного удосконалення для адаптації до умов реформування залізничного транспорту загального користування;

– відсутність принципів переходу від жорсткого державного регулювання тарифів у сфері залізничних вантажних перевезень до принципів ринкового ціноутворення в окремих її секторах, у тому числі й у питанні дерегуляції тарифів за користування вагонами (вагонна складова) в окремих секторах ринку вантажних перевезень;

– необхідність удосконалення системи тарифів на залізничні перевезення з урахуванням уніфікації методології формування та рівнів тарифів на залізничні вантажні перевезення, скорочення перехресного фінансування на залізничному транспорті й реалізації заходів структурної реформи на залізничному транспорті.

Однак слід зазначити, що існує ряд причин, які перешкоджають створенню умов для ефективної конкуренції на ринку вантажних перевезень – це існування єдиного перевізника АТ «Укрзалізниця», що дозволяє говорити про монопольний характер послуг, які надає товариство; концентрація в одній компанії функцій з надання послуг інфраструктури та діяльності з перевезення вантажів; наявність

окремих видів діяльності, які не підлягають державному регулюванню, але які впливають на фінансові результати АТ «Укрзалізниця»; відсутність окремого обліку доходів, витрат та фінансових результатів за природно-монополієм та конкурентним секторами діяльності єдиного господарюючого суб'єкта й за окремими видами діяльності.

З метою підвищення конкурентоспроможності перевезень вантажів залізничним транспортом, швидкого реагування на попит, створення умов для збільшення обсягів вантажних перевезень та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, в рамках удосконалення методів цінового регулювання потрібна методика розрахунку економічно обґрунтованих витрат та нормативного прибутку для формування регулюючих тарифів на послуги перевезення вантажів залізничним транспортом.

Створення АТ «Укрзалізниця» як володільця інфраструктури потребує розробки методологічної основи нарахування плати за використання інфраструктури залізничного транспорту, яка має бути складовою частиною провізної плати.

Нині в нормативно-правових документах відсутнє визначення інфраструктури й тому наводимо своє бачення цього поняття: інфраструктура залізничного транспорту загального користування – це технологічний комплекс, що безпосередньо використовується для забезпечення процесу перевезень та який включає в себе залізничні станції та колії загального користування; тягові підстанції; контактну мережу та інші пристрої технологічного електропостачання; системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів; об'єкти і майно, призначені для виконання аварійно-відновлювальних робіт. У зв'язку з цим, на ринку залізничних перевезень вантажів з'являється новий суб'єкт перевізного процесу – володільця інфраструктури. Поява володільця інфраструктури (АТ «Укрзалізниця») дає можливість виходу на ринок вантажних перевезень перевізників – суб'єктів господарювання (юридичних або фізичних осіб), які надають послуги з її використання на основі відповідних ліцензій та договору. Отже, у процесі реформування залізничного транспорту перевізник зобов'язаний укласти відповідний договір про надання послуг з використання інфраструктури (за винятком випадків, коли перевізник та володільця інфраструктури одна особа). У разі якщо перевізник і володільця інфраструктури об'єднані в одній особі, провізна плата включає в себе використання інфраструктури та має надходити одній юридичній особі. У разі якщо перевізник і володільця інфраструктури не об'єднані в одній особі, то вантажовідправник вносить провізну плату перевізнику за договором перевезення вантажу. Провізна плата, яка має вноситися вантажовідправником, повинна компенсувати понесені перевізником витрати щодо сплати послуг використання інфраструктури залізничного транспорту.

Плата за використання інфраструктури повинна вноситися перевізником володільцю інфраструктури на основі самостійного договору про надання послуг з використання інфраструктури. Відповідно до цього договору володільця інфраструктури має надати перевізнику послуги з використання інфраструктури для здійснення перевезень вантажу, а перевізник повинен сплатити плату за надані послуги.

Поняття «інфраструктура» при перевезенні вантажів у міжнародному сполученні не відрізняється від поняття «інфраструктура» при перевезенні вантажів при внутрішньому сполученні, оскільки плата за користування інфраструктурою сплачується тільки за ту інфраструктуру, яка розташована на території держави,

яка отримує цю плату.

Особливістю затвердження та введення в дію розмірів провізної плати є активна участь держави як на стадії затвердження розмірів провізної плати, так і на стадії введення ставок провізної плати в дію. Це пов'язано з тим, що до реформування залізничного транспорту діяльність залізничного транспорту мала виключно монопольний характер. Відповідно до Державної цільової програми створенням акціонерного товариства АТ «Укрзалізниця» передбачено розвиток конкурентного сектору в сфері залізничних перевезень вантажів, ремонту рухомого складу, перевезень та обслуговування пасажирів.

Отже, під час розробки нормативно-правових актів щодо залізничних перевезень вантажів загального користування слід розподілити тарифи, збори та плати, пов'язані з виконанням послуг, які належать до сфери природної монополії, і тарифи, збори та плати, пов'язані з виконанням послуг, які належать до конкурентного сектору природної монополії. Розподіл послуг, які належать і не належать до сфери природної монополії, знаходиться в компетенції органу регулювання природних монополій на транспорті. Тарифи, збори та плата, пов'язані з наданням послуг перевезення, на нашу думку, мають регулюватися господарським договором між перевізником і вантажовідправником. Плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства (ст. 311 ГК України).

Встановлення економічно обґрунтованих тарифів вантажних перевезень на залізничному транспорті дає можливість отримати прибутки, які мають стати джерелом оновлення матеріально-технічної бази залізниць.

На сучасному етапі економічного розвитку актуальним є обґрунтування структури залізничного тарифу на перевезення вантажів та розробка концептуальних положень визначення економічно обґрунтованого рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування. Необхідність підвищення інвестиційної привабливості об'єктів залізничної інфраструктури пов'язана з величезним рівнем фізичного зносу, браку власних коштів на відтворення і забезпечення інвестиційного розвитку.

Створення рівноправних тарифних умов для конкуренції між різними володільцями рухомого складу дає можливість демонополізації потенційно конкурентних секторів на ринку вантажних перевезень. Необхідність стимулювання вантажних перевезень із використанням власного рухомого складу зумовлюється неспроможністю залізниць відновлювати інвентарний парк вагонів на необхідному рівні.

Ми підтримуємо основні принципи розрахунку тарифів, запропоновані В. В. Чорним:

- диференціація тарифів за транспортно-технологічними ознаками (типи вагонів, маси відправок, відстані перевезень тощо);
- розвиток конкурентного середовища в сфері вантажних перевезень залізничним транспортом;
- створення організаційно-економічних умов для фінансового відокремлення видів економічної діяльності;
- створення тарифних умов для забезпечення недискримінаційного доступу приватних операторів до залізничної інфраструктури;
- забезпечення повного компенсування витрат всіх учасників процесу перевезень;
- забезпечення прозорості тарифів за рахунок виокремлення інфраструктур-

ної, локомотивної та вагонної складових;

- забезпечення збалансованості економічних інтересів усіх учасників перевізного процесу, вантажовласників та держави;
- використання середньостатистичної собівартості перевезень за базовий період як методичної основи визнання тарифної бази;
- використання тарифної бази та інвестиційної складової як основи для визначення рівня економічно обґрунтованих тарифів;
- врахування при визначенні економічно обґрунтованих вантажних тарифів інвестиційної привабливості та рівень залучених інвестицій³.

Економічною основою базових тарифних ставок на перевезення вантажів залізничним транспортом завжди була собівартість, що ґрунтувалася на методі укрупнених витратних ставок. Нині у зв'язку з розвитком системи перевізників (володільців вантажних вагонів), проведенням реформування залізничного транспорту, створенням вертикально-інтегрованої акціонерної компанії, передачею вагонів інвентарного парку іншим суб'єктам господарювання виникла необхідність в удосконаленні зазначених методичних підходів, оскільки повернення власного вантажного вагона у порожньому стані вже розглядається як вантажне перевезення.

Забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень вимагає оптимізації вантажних тарифів, виходячи з потреб клієнтів та економічних інтересів учасників перевезень.

Кількість тарифних схем та їх структура мають бути зумовлені:

- характерними особливостями перевезення вантажів (швидкокопсувний, наливний, небезпечний, негабаритний тощо);
- видами відправлень (вагонне, контейнерне);
- типами використовуваних для перевезення вагонів або контейнерів;
- належністю вагона або контейнера (парку залізниць, власний або орендований);
- виконанням перевезення в складі поїздів або з окремим локомотивом (залізниця або власним).

Отже, можна визнати, що тарифне регулювання в системі державного управління діяльності залізничного транспорту має важливе значення як з точки зору впливу на всі галузі економіки, так і з точки зору впливу на саму діяльність підприємств залізничного транспорту.

Державне регулювання тарифів, як основний засіб регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів на ринку залізничних послуг, застосовується з метою ефективної реалізації цінової політики. Використання державою такого засобу регулюючого впливу зумовлене особливим, монопольним становищем на існуючому нині суміжному ринку природного монополіста АТ «Укрзалізниця».

Нині держава покладає на залізничний транспорт загального користування складне завдання виконання обов'язків суспільного перевізника вантажів в умовах ринкових відносин. Враховуючи, що залізничний транспорт належить до природної монополії, механізм ціноутворення має відповідати певним вимогам:

- державне регулювання загального рівня тарифних ставок за послуги використання інфраструктури;
- встановлення базових (диференційованих) економічно обґрунтованих тарифів вантажних перевезень для визначення плати за перевезення вантажів;
- уніфікацію тарифів на повернення порожніх власних вагонів для створення

рівних умов для власників різних форм власності.

Підсумовуючи, можна виокремити наявні основні проблеми у сфері встановлення тарифів та цін на вантажні перевезення транспортом загального користування:

1) законодавство у сфері цінового регулювання на залізничному транспорті не має системного характеру і потребує удосконалення. Насамперед це стосується правових норм загального порядку встановлення цін і тарифів на залізничному транспорті загального користування, який, на наш погляд, має містити й основи ціноутворення, й правила державного регулювання, що має підготувати правову основу тарифного регулювання;

2) створення необхідних умов для переходу від жорсткого державного регулювання тарифів у галузі залізничних вантажних перевезень до ринкових відносин змішаного характеру в окремих сегментах ринку, в яких склалися умови для конкуренції;

3) удосконалення системи тарифів із врахуванням структурного реформування залізничного транспорту загального користування.

1. *Витте С.Ю.* Принципы железнодорожных тарифов / Витте С.Ю. – СПб., 1910. – 213 с. 2. *Хозяйственное право: учебник* / [под ред. акад. Макутова В.К.]. – К.: Юринком Интер, 2002. – 725 с. 3. *Чорний В.В.* Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика / Чорний В.В. – К.: Державний економіко-технологічний університет транспорту: ТОВ «Євродрук», 2012. – С. 267-268.

УДК 347

У. М. КУБАРА

ДОГОВІР ІПОТЕКИ ЯК ПІДСТАВА ОБМЕЖЕННЯ РЕЧОВИХ ПРАВ

Досліджуються особливості договору іпотеки в контексті обмеження речових прав. Проаналізовано обмежувальний вплив іпотечних правовідносин на права власника майна. Запропоновано вирішення деяких питань щодо врегулювання правовідносин у сфері іпотеки майна.

Ключові слова: речові права, право власності, іпотека, обмеження, обтяження.

Кубара У.М. Договор ипотеки как основание ограничения вещественных прав *Исследуются особенности договора ипотеки в контексте ограничения вещественных прав. Проанализировано ограничительное влияние ипотечных правоотношений на права владельца имущества. Предложено решение некоторых вопросов относительно урегулирования правоотношений в сфере ипотеки имущества.*

Ключевые слова: вещественные права, право собственности, ипотека, ограничение, обременение.

Kubara Uliana. Agreement of mortgage as founding of limitation material rights

In this article the features of agreement of mortgage are investigated in the context of limitation of material rights. Restrictive influence of mortgage legal relationships is analysed on rights for a property proprietor. Solution of some questions is offered in relation to the set-

© КУБАРА Уляна Михайлівна – аспірант кафедри цивільного права та процесу Львівського національного університету імені Івана Франка