

ПРАВА

LAW

УДК 340

Паступіў у рэдакцыю 17.11.2017
Received 17.11.2017

М. М. Арцюшэнка

Інстытут кіравання і прадпрымальніцтва, Мінск, Беларусь

АДЛЮСТРАВАННЕ ПРАВАВОГА РЭГУЛЯВАННЯ ЧЫГУНАЧНЫХ ПЕРАВОЗАК ГРУЗАЎ У ПРАЦАХ БЕЛАРУСКІХ ВУЧОНЫХ

Анотацыя. Рассматриваются научные и юридические аспекты исследования возникновения и становления теоретической базы правового механизма регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом со ссылкой на отечественных и зарубежных авторов. Изложены неисследованные вопросы транспортных правоотношений, требующих изучения учеными и практиками с целью дальнейшего совершенствования железнодорожного законодательства в Республике Беларусь.

Ключевые слова: Белорусская железная дорога, договор перевозки грузов, правовой механизм перевозки, транспортные правоотношения, железнодорожный транспорт, железнодорожное законодательство

Для цитирования. Арцюшэнка, М. М. Адлюстраванне прававога рэгулявання чыгуначных перавозак грузаў у працах беларускіх вучоных / М. М. Арцюшэнка // Вест. Нац. акад. навук Беларусі. Сер. гуманіт. навук. – 2018. – Т. 63, № 1. – С. 103–111.

N. N. Artyushenko

Institute of Business and Management, Minsk, Belarus

REFLECTION OF LEGAL REGULATIONS FOR FREIGHT TRANSPORT BY RAIL IN WORKS OF BELARUSIAN SCIENTISTS

Abstract. The article deals with some scientific and legal aspects in the research of the genesis and formation of the theoretical basis for regulating freight transport by rail. References are made to both national and foreign authors. It covers some unstudied issues of transport-specific legal relations which need to be studied and analyzed by scientists and practitioners in order to improve railway legislation in the Republic of Belarus.

Keywords: Belarusian railway, freight transportation agreement, legal framework for transportation, transport-specific legal relations, rail transport, railway legislation

For citation. Artyushenko N. N. Reflection of Legal Regulations for Freight Transport by Rail in Works of Belarusian Scientists. *Vesti Natsyianal'nai akademii navuk Belarusi. Seriya humanitarnykh navuk = Proceedings of the National Academy of Sciences of Belarus. Humanitarian Series*, 2018, vol. 63, no. 1, pp. 103–111 (Belarusian).

Уводзіны. Навуковае даследаванне функцыянавання чыгуначнага транспарту, вывучэнне існуючых вопыту і праблем, звязаных з перавозкай грузаў, пачынаюцца з канца XIX стагоддзя ў Англіі, ЗША, а пазней і ў Расіі. Першапачаткова навуковыя працы былі прысвечаны тэхнічнай канструкцыі чыгунак і рухомага складу, а пазней у поле зроку навукоўцаў трапілі пытанні арганізацыйнага і прававога характару. Так, у 1839 годзе вядомы картограф Джордж Брэдшоў апісаў і склаў першыя правілы чыгуначных зносін і выдаў кнігу «Чыгуначны расклад і памочнік вандроўцам па чыгунцы Брэдшоу» [1].

На нашу думку, з гэтага перыяду пачаў фарміравацца навуковы інтарэс (спачатку практыкаў, а затым і тэарэтыкаў) да даследавання арганізацыйна-тэхнічных і юрыдычных нормаў чыгуначных перавозак грузаў. Адначасова з'явіліся і праблемы вызначэння агульнага рэгламенту, які

ўстанаўлівае правілы перавозак і дарожнага руху, вывучэння і абагульнення вопыту развіцця чыгунак замежных краін. Праз некаторы час змяніліся погляды і прыярытэты на даследаванне прававых аспектаў чыгуначнай дзейнасці. Усё гэта патрабуе не толькі глыбокага аналізу існуючых распрацовак, але і вывучэння новых, адаптаваных да сучасных тэндэнцый, канцэпцый юрыдычнага забеспячэння перавозкі грузаў чыгуначным транспартам.

Асноўная частка. Аўтар, не прымяняючы значэнне фундаментальных прац навукоўцаў і практыкаў папярэдніх пакаленняў, якія змяшчаюць асноўныя прынцыпы і спосабы рэгулявання чыгуначных перавозак, у большай ступені канцэнтруе ўвагу на даследаванні сучасных тэорый айчынных аўтараў. Гэта дазваляе пазбегнуць пэўных стэрэатыпаў, канстатаванняў ужо закончаных спрэчак і паўтарэння ўсталяваных канонаў чыгуначнага працэсу. Прафесар У. Ф. Чыгір сцвярджаў: «Дзейнасць па перасоўванні грузаў у юрыдычным аспекце выяўляецца ў шматлікіх, разнастайных, узаемазвязаных і ўзаемазалежных прававых адносінах» [2, с. 375]. Даследуючы абраную тэматыку, спачатку неабходна высветліць яе прадмет, а затым элементы ўсіх праваадносін.

На думку М. Г. Кучэўскага, «... да ліку найважнейшых праблем, якія патрабуюць даследавання, варта аднесці пытанні распрацоўкі навукова абгрунтаваных рэкамендацый па ўдасканаленні нарматыўна-прававой базы функцыянавання транспарту, а таксама сістэмы арганізацыйна-эканамічных механізмаў кіравання галіной» [3, с. 3].

Неабходна прызнаць, што ў арсенале беларускай навукі на навукова-пазнавальным, манаграфічным узроўні надаецца дастатковая ўвага прадмету даследавання прапанаванай тэмы.

Але, улічваючы, што ў рэтраспектыўным перыядзе зараджэння навукі аб чыгуначных перавозках грузаў беларускія навукоўцы не мелі доступу да даследчай базы, паколькі першапачатковы яе вектар знаходзіўся на тэрыторыі Расіі, іх уклад меў толькі кампілятыўны характар. Аднак рускія навукоўцы беларускага паходжання Г. П. Перадэрыі, А. М. Фралоў таксама стаялі ля вытокаў фарміравання навуковых і прававых асноў статусу і функцый чыгункі [4, с. 63–72].

У прыватнасці, Г. П. Перадэрыі прысвяціў свае пошукі навуковаму абгрунтаванню графікаў руху цягнікоў, лагічнаму забеспячэнню рытмічнасці паставак сыравіны і прамысловых вырабаў, у тым ліку для буйных будоўляў у даваенны перыяд у СССР.

А. М. Фралоў сфармуляваў тэрэтычныя прынцыпы планавання і рэгулявання перавозак, вызначыў рэжымы прапускання здольнасці чыгунак, маршрутызацыю і спецыялізацыю чыгуначных саставаў.

Актыўнае выкарыстанне транспартнага патэнцыялу і развіццё нацыянальнай навукі ў Беларусі далі ў вядомай ступені штуршок да з'яўлення навукоўцаў і спецыялістаў у сферы грамадска-прававога рэгулявання перамяшчэння грузаў чыгуначным транспартам. У апошні час гэта набыло актуальны характар у сувязі з ростам аб'ёмаў тавараабменных аперацый, інтэграваннем Беларускай чыгункі ў міжнародную транспартную сетку, пераходам на рыначныя, больш канкурэнтаздольныя ўмовы аказання транспартных паслуг і неабходнасцю строгага захавання міжнародных стандартаў выканання перавозачных і пагрузачна-разгрузачных аперацый.

Такая ўвага з боку навуковых колаў да чыгуначнага транспарту краіны цалкам справядліва, паколькі яго важнасць і інфраструктура маюць прыярытэт перад іншымі відамі транспарту. Вынікі аказаных чыгуначных транспартных паслуг з'яўляюцца важнай крыніцай даходу бюджэту Беларусі, і любая недасканаласць нарматыўна-прававой базы, ва ўмовах яе інтэнсіўнай дынамікі, можа пацягнуць за сабой непапраўныя выдаткі ў канкурэнтнай барацьбе за прадастаўленне транспартных паслуг.

«Хуткае змяненне задач, што вырашаюцца дзяржавай на кожным новым этапе развіцця эканомікі, – адзначаюць В. Г. Булаўка і Ф. Ф. Іваноў, – дапускае і новыя прынцыпы ўзаемаадносін паміж суб'ектамі гаспадарання. Крытэрыі іх ацэнкі, якія ў сучасных умовах трансфармуюцца ў сістэму агульначалавечых каштоўнасцей, ствараюцца на базе супярэчнасцей паміж зместам нацыянальных і дзяржаўных інтарэсаў, шляхамі і сродкамі іх дасягнення і рэалізацыі» [5, с. 10].

У гэтым кантэксце выклікае навуковы інтарэс аргументаванае ўзнікненне арганізацыйнага і прававога механізма перавозкі грузаў Беларускай чыгункай, якое даследуюць айчынныя вучоныя-юрысты С. В. Аўсейка, Д. У. Аўчынкін, Н. Л. Бандарэнка, В. Г. Булаўка, У. А. Вітушка,

С. І. Вінаградава, Т. П. Голубева, В. М. Гадуноў, Ф. Ф. Іваноў, В. С. Камянкаў, М. Г. Кучэўскі, Д. А. Калбасін, Т. П. Кулеш, У. П. Мароз, У. М. Парашчанка, Н. Г. Петухоў, Л. А. Паляшчук, М. Р. Проніна, А. М. Рамановіч, М. І. Саўчанка, Т. А. Сігаева, Т. С. Таранава, Р. Ф. Цімафееў, В. Г. Ціхіня, Я. І. Функ, У. Ф. Чыгір, В. Д. Чыжонак.

Практычная значнасць іх аналітычных, метадалагічных і канцэптуальных даследаванняў аб прававым інстытуце прадмета вывучэння дазваляе пашырыць фундаментальныя веды аб тэарэтычным інструментарыі механізма перавозкі грузаў чыгуначным транспартам, актуалізаваць юрыдычныя нормы, правесці іх верыфікацыю і рэнавацыю, якія адпавядаюць глабалізацыйным працэсам у свеце.

Такі падыход абгрунтаваны доктарам юрыдычных навук В. Г. Ціхіняй: «Глабалізацыя – адна з самых прыкметных планетарных з’яў сучаснай цывілізацыі. Характэрнымі асаблівасцямі сённяшняга міжнароднага працэсу з’яўляюцца паглыбленне і развіццё эканамічнага, навукова-тэхнічнага і культурнага супрацоўніцтва паміж дзяржавамі, інтэрнацыяналізацыя ўсіх сфер жыцця грамадства» [6, с. 235].

Рэтраспектыўнае выкладанне зараджэння, развіцця і функцыянавання Беларускай чыгункі даў Р. Ф. Цімафееў, які даследаваў складаны перыяд станаўлення беларускіх магістраляў 1943–1991 гг. у перыяд пасляваеннай разрухі і ў савецкія часы каланізацыі чыгункі [7]. Так, ён вызначыў памер шкоды, нанесенай чыгунцы вайной, ахарактарызаваў аднаўленне яе эканамічных магчымасцей на той перыяд, даў аналіз прынятым юрыдычным нормам, якія рэгулююць перавозкі.

Адметныя аспекты фарміравання транспартнай сістэмы ў гісторыка-прававым ракурсе вывучалі Н. І. Баравы, І. В. Жук, В. М. Сердзюкевіч і В. Д. Чыжонак [8]. На аснове архіўных даных, навуковых прац вучоных і практычнага вопыту транспартнікаў імі былі даследаваны асноўныя этапы развіцця чыгуначнага транспарту Беларусі.

Грунтоўную і сістэмную ацэнку функцыянавання розных відаў транспарту, у тым ліку і чыгуначнага, даў у сваёй манаграфіі М. Г. Кучэўскі [3], які даследаваў сацыяльна-эканамічныя і арганізацыйна-прававыя механізмы дзяржаўнага ўздзеяння на эфектыўнае развіццё сродкаў перамяшчэння. Ён прапанаваў стратэгічныя кірункі інтэграцыйных працэсаў для дасягнення высокага ўзроўню канкурэнтаздольнасці транспарту ў сістэме сусветнай гаспадаркі і камунікатывых сетак. У ліку найважнейшых напрамкаў вучоны бачыў навуковае абгрунтаванне нацыянальнай транспартнай палітыкі ва ўмовах рыначных адносін, указаў на аптымальныя прапорцыі развіцця транспарту з улікам уплыву экзагенных і эндагенных фактараў. Найбольш верагоднымі шляхамі павышэння эфектыўнасці транспарту М. Г. Кучэўскі назваў забеспячэнне комплекснага развіцця і ўзаемадзеяння асобных відаў транспарту, удасканаленне прадукцыйнасці і тэхнічнай аснашчанасці транспартных сродкаў. Ім распрацаваны рэкамендацыі па паляпшэнні нарматыўна-прававой базы, якія рэгулююць перавозкі, адзначаны негатыўныя з’явы ў ажыццяўленні транспартнай дзейнасці (зніжэнне інвестыцыйнай актыўнасці; неадпаведнасць транспартных сродкаў і камунікацый сучасным сусветным стандартам; страта попыту на транспартным рынку ў сувязі з высокім коштам перавозак; наяўнасць мноства нарматыўных актаў, якія забяспечваюць перавозку грузаў.

У гэтай сувязі М. Г. Кучэўскі сцвярджае, што зніжэнне аб’ёмаў чыгуначных грузавых перавозак тлумачыцца не толькі агульнаэканамічнымі прычынамі, але і тым, што перавозчык недастаткова аператыўна прыстасоўваецца да рыначнай сітуацыі, якая змяняецца, а тэхналагічныя і арганізацыйныя параметры чыгункі не адпавядаюць у поўнай меры стандартам Еўрапейскай транспартнай сістэмы. Перашкодай для эфектыўнага выкарыстання чыгунак Беларусі з’яўляецца і тое, што ў Еўропе існуе тры розныя шырыні каляіны, пятнаццаць сістэм сігналацыі і шэсць розных крыніц энергазабеспячэння, што выклікае непатрэбныя выдаткі, асабліва на пагранічных пераходах. На думку гэтага аўтара, чыгуначны транспарт Беларусі мае пераважныя стымулы, паколькі выконвае больш за 70% грузабароту ўсёй транспартнай сістэмы і прапануе меры па нарошчванні яго магчымасцей за кошт франтальнай мадэрнізацыі чыгуначных шляхоў, рухомага саставу, павышэння перапрацоўчай здольнасці пагрузачна-разгрузачных станцый, асабліва на прыгранічных пунктах, пераходу на сістэму гарантаванага забеспячэння перавозак па дагаворах і доўгатэрміновых кантрактах, прывядзення ў адпаведнасць з міжнароднымі нормамі і стандартамі нарматыўна-прававой базы чыгуначнага транспарту.

У прыватнасці, ён лічыць, што заканадаўчымі актамі павінны быць забяспечаны:

- размеркаванне дзяржаўных і гаспадарчых функцый у пытаннях кіравання транспартам;
- рэгламентацыя ўмоў узаемадзеяння дзяржаўных і недзяржаўных транспартных прадпрыемстваў;

- прызнанне права калектываў транспартных прадпрыемстваў на самастойную прадпрымальніцкую дзейнасць.

Аднак вырашэнне гэтых задач было толькі задэкларавана, але не паказаны механізм іх рэалізацыі. Разумеючы, што Беларуская чыгунка з'яўляецца выключнай уласнасцю дзяржавы, механізм не прадугледжвае прававога перамеркавання транспартнага рынку паміж дзяржавай і прыватнай формай уласнасці, г. зн. на трывалай прававой аснове правесці прыватызацыю чыгункі, пры гэтым забяспечыўшы кантрольны пакет долі дзяржаве. Такі парадак існуе ў многіх краінах. Да прыкладу, у Расійскай Федэрацыі чыгунка з'яўляецца акцыянаванай, а ў асобных рэгіёнах перададзена прыватнаму сектару эканомікі, які рацыянальна выкарыстоўвае транспартныя рэсурсы і эканоміць бюджэтныя сродкі, што і пацвярджае неабходнасць пошуку рашэння ў гэтым кірунку навукоўцамі.

Агульныя палажэнні аб транспартных праваадносінах, звязаных з перамяшчэннем тавараў, пра абавязацельствы, якія ўзнікаюць з дагавора перавозкі грузаў, сфармулявалі вядомыя беларускія навукоўцы-юрысты В. С. Камянкоў, У. П. Мароз, А. М. Рамановіч, У. Ф. Чыгір, якія на аснове тэарэтычных даследаванняў транспартнага базісу вядучых расійскіх цывілістаў сістэматызавалі прававы рэжым перавозачнага працэсу з улікам нацыянальных асаблівасцей. На іх думку, перавозка грузаў не выходзіць за межы самога вытворчага працэсу, а ўтварае яго стадыю. Дадзеная стадыя, незалежна ад аб'екта перамяшчэння, уяўляе сабой паслугу, якая аказваецца перавозчыкам. Так, У. П. Мароз сцвярджае, што «вядучае становішча чыгункі вызначаецца і магчымасцю ажыццяўляць кругласутачны рэгулярны рух, перавозіць асноўную частку патокаў масавых грузаў і забяспечваць мабільнасць працоўных рэсурсаў», а прадметам дагавора грузавай перавозкі аўтар называе дзейнасць перавозчыка па аказанні паслуг фактычнага характару (пагрузка, выгрузка, захоўванне, перамяшчэнне, афармленне перавозачных дакументаў і г. д.). У сваіх навуковых працах ён абагульніў прычыны незабеспячэння перавозчыкам захаванасці груза, ролю замежных элементаў перавозачнага працэсу, а таксама прааналізаваў салідарны абавязак у забеспячэнні перавозкі грузаў перавозчыкаў краін СНД [9, с. 230–240].

Даследуючы судовую практыку ў кантэксце прыняцця права і законнасці, У. П. Мароз абгрунтаваў юрыдычныя падыходы да прымянення санкцый у дачыненні да перавозчыка, які парушыў абавязацельствы па перавозцы грузаў. Аднак ні ён, ні іншыя аўтары не ўлічвалі асаблівасці транспартнага працэсу ва ўзаемасувязі з глабалізацыйнымі зменамі. Гэтай жа праблеме прысвяцілі свае працы Т. П. Куліш, Т. А. Сігаева.

У прыватнасці, Т. А. Сігаева звяртае ўвагу на тое, што фарміраванне прадмета ў справах па спрэчках, якія вынікаюць з дагавораў перавозкі грузаў чыгуначным транспартам, ляжыць у аснове іску, а таксама пярэчанняў супраць яго. Яна вызначыла агульныя ўмовы грамадска-прававой адказнасці, прэзюмпцыі віны перавозчыка пры незабеспячэнні захаванасці груза [10].

Вядома, што паслугі па перавозцы грузаў у прававым полі ўзнікаюць на падставе юрыдычных фактаў, г. зн. заключэння дагавора перавозкі і ўсталявання адпаведных праваадносін паміж перавозчыкам і заказчыкам. У сувязі з гэтым А. М. Рамановіч дала навуковую характарыстыку транспартным праваадносінам, вызначыла статус суб'ектаў і аб'ектаў, правы і абавязкі ўдзельнікаў гэтых адносін, выразна размежавала падставы іх узнікнення і спынення [11, с. 28–30]. Аўтар, не абмяжоўваючыся агульнай характарыстыкай асаблівасцей транспартных праваадносін, называе чатыры асноўныя, уласцівыя ім прыкметы. На яе думку, адным з бакоў гэтых праваадносін заўсёды выступае транспартная арганізацыя; транспартныя праваадносіны складаюцца з нагоды эксплуатацыі транспартных сродкаў і шляхоў зносін; іх прадметам з'яўляецца дзейнасць па аказанні перавозачных паслуг; яны выяўляюць адносіны, накіраваныя на выкананне асноўнай транспартнай функцыі або непасрэдна садзейнічаюць яе ажыццяўленню.

У той жа час праваадносіны аўтарам падаюцца як класічная формула без уліку іншых нюансаў, якія ўплываюць на прававыя сувязі суб'ектаў транспартнага ўзаемадзеяння.

Уклад у прававое забеспячэнне перавозкі грузаў чыгуначным транспартам унеслі беларускія навукоўцы-прававеды Д. У. Аўчынкін, С. В. Аўсейка, якія дастаткова поўна даследавалі прававыя рэжымы перамяшчэння тавараў, далі грунтоўны аналіз транспартнаму заканадаўству, якое рэгулюе ўнутраныя і міжнародныя перавозкі. У прыватнасці, Д. У. Аўчынкін [12] выклаў адметныя асаблівасці міжнародных перавозак у кантэксце міжнародных транспартных канвенцый, ахарактарызаваў юрыдычны парадак прымянення розных супрацьлеглых прынцыпаў з улікам нацыянальных нормаў. На думку гэтага аўтара, па аб'ектным складзе адносна міжнародных перавозак павінны існаваць наступныя напрамкі прававога рэгулявання функцыянавання транспарту:

- вызначэнне агульных прынцыпаў арганізацыі міжнародных перавозак;
- усталяванне умоў перавозкі грузаў, пасажыраў і тарыфаў на міжнародныя перавозкі;
- удасканаленне транспартных сувязяў паміж дзяржавамі;
- фарміраванне спецыфічных асаблівасцей дзейнасці розных відаў транспарту;
- забеспячэнне аховы маёмасных інтарэсаў у сферы міжнародных перавозак.

Прыведзены Д. У. Аўчынкіным навуковы матэрыял знайшоў адлюстраванне ў практычнай плоскасці, паказаўшы не толькі на наяўнасць неабходных прававых актаў, ён даў сучаснае тлумачэнне розных тэрмінаў, структуры транспартнай дакументацыі, а таксама абагульніў даведаны арсенал для перавозчыка. Шэраг новых палажэнняў вылучаны ім і ў дысертацыйных даследаваннях транспартных праблем, якія тычацца ўдакладнення паняццяў міжнародных перавозак, статусу замежнага элемента, класіфікацыі перавозак у знешнеэканамічнай дзейнасці, увядзення спецыяльнай юрыдычнай транспартнай тэрміналогіі (камбінаваная, інтэрмадальная, шматмадальная, змешаная перавозка), іерархіі прававых транспартных крыніц, функцыянальных абавязкаў і адказнасці аператара міжнароднай змешанай перавозкі. Згодна з яго азначэннем, аператар – гэта асоба, якая заключыла ад свайго імя дагавор міжнароднай змешанай перавозкі і прадставіла транспартны дакумент, згодна з якім гэтая асоба (аператар) абавязваецца ажыццявіць або забяспечыць перавозку грузаў за выплату перавозачных плацяжоў у месца прызначэння і ў іншай краіне любым спосабам, паводле яго меркавання, і аднаасобна адказвае за ўсё транспартны працэс. У той жа час у яго даследаваннях не згадваецца пра ўдзел у транспартнай дзейнасці мытных, пагранічных і іншых службаў, якія маюць вопыт і значныя паўнамоцтвы па рэгуляванні транзітных і міжнародных перавозак.

У аналітычным плане зрабіў спробу сістэматызаваць транспартныя адносіны С. В. Аўсейка, які даў навукова абгрунтаваную кваліфікацыйную характарыстыку відам транспарту і перавозак, транспартным дагаворам. Ён вылучыў асаблівасці арганізацыі чыгуначных перавозак ва ўмовах рынку, а таксама кваліфікаваў крыніцы, ранжыраваў віды транспарту ад самага таннага да дарагога, выклаў парадак рэалізацыі дагаворных адносін, зрабіў акцэнт на характэрных адрозненнях перавозкі грузаў асобнымі відамі транспарту, адзначыў неабходнасць фарміравання транспартнага права як комплекснай галіны права і паказаў на магчымыя тры варыянты формаў транспартнага дагавора [13].

Значны ўклад у тэарэтычнае забеспячэнне перавозкі грузаў унёс доктар юрыдычных навук В. С. Камянкоў, які ў сваіх працах падвёў вынік шматгадовай палеміцы адносна падабенства і адрознення дагавора перавозак грузаў і дагавора транспартнай экспедыцыі, паколькі некаторыя вучоныя-прававеды (Ю. В. Раманец) лічаць, што дагавор транспартнай экспедыцыі не можа быць самастойным, ён служыць толькі дадаткам да дагавора перавозкі грузаў [14]. В. С. Камянкоў сумесна з Г. П. Савічавым і С. Ю. Марозавым мяркуе, што дагавор перавозкі грузаў і дагавор транспартнай экспедыцыі адрозніваюцца па зместу і маюць самастойныя абавязальнасці. Акрамя таго, В. С. Камянкоў дэталёва рэгламентаваў транспартныя праваадносіны, якія вынікаюць з дагаворнай адказнасці ўдзельнікаў перавозкі, бо яе змест можа залежаць ад многіх абставін, у тым ліку звязаных з кампенсацыяй страт, нанесеных грузу. С. Ю. Марозаў адзначае, што «дагавор транспартнай экспедыцыі не можа мець сваім зместам перавозку грузаў, дагавор перавозкі не ўключае ў сябе ў прававых адносінах дагавор транспартнай экспедыцыі» [15].

Неабходнасць кадыфікацыі нацыянальнага заканадаўства ў галіне транспартнай дзейнасці прапанавала ў сваіх навуковых пошуках Л. А. Паляшчук, якая распрацавала прыкладную струк-

туру Транспартнага кодэкса Рэспублікі Беларусь, бо лічыць, што Грамадзянскі кодэкс Рэспублікі Беларусь рэгулюе толькі найбольш агульныя палажэнні дагавора перавозкі. Паводле яе версіі, «існуючыя транспартныя кодэксы, законы і пастановы, якія рэгулююць перавозку асобнымі відамі транспарту, валодаюць неаднолькавай юрыдычнай сілай». На гэта ў свой час звяртаў увагу і вядомы беларускі вучоны-юрыст Р. А. Васілевіч, патрабуючы «ўзгодненасці нарматыўных актаў, супадпарадкаванасці з улікам іх юрыдычнай сілы» [16, с. 4].

Прававому рэгуляванню лагістычнай дзейнасці і транзітным перавозкам грузаў прысвяцілі свае навуковыя даследаванні Е. Муха, У. Сяргееў, Н. Верхавец, Ю. Септылка.

Канцэптуальныя палажэнні забеспячэння бяспекі перавозкі грузаў на транспарце абгрунтавалі В. Г. Булаўка і Ф. Ф. Іваноў. У манаграфіі [5] яны даследуюць базавыя ўмовы рэалізацыі транспартнай палітыкі Рэспублікі Беларусь у сферы бяспекі на чыгунцы ва ўмовах інтэгравання яе ў сусветную гаспадарчую сістэму. Гэтыя аўтары прапануюць аптымальны варыянт перамяшчэння грузаў з улікам хуткасці руху, тэрмінаў дастаўкі грузаў, аб'ёмаў перавозак, манеўранасці транспартнага сродку, надзейнасці і гарантыі захаванасці грузаў, магчымасці прымянення найноўшых тэхналогій пагрузачна-разгрузачных аперацый.

Немалаважнае значэнне для тэарэтыка-метадалагічнага вызначэння дагавора перавозкі грузаў, на наш погляд, маюць навуковыя ідэі І. А. Манькоўскага, М. Н. Кулак і Т. Н. Пунько. Яны ўдакладняюць, што заключэнне дагавора перавозкі грузаў пацвярджаецца складаннем транспартнай накладной з вылучэннем групы дагавораў – аказанне паслуг і перавозка, г. зн. на практыцы (нягледзячы на тое, што форма гэтых дагавораў – простая пісьмовая) складанне дагавора як таго не патрабуецца, за выключэннем доўгатэрміновых дагавораў перавозкі і арганізацыі перавозкі грузаў [17].

Звяртаюць на сябе ўвагу і працы М.І. Саўчанкі, які даследаваў права краін на свабоду перамяшчэння грузаў па тэрыторыі замежных дзяржаў, асабліва ва ўмовах глабалізацыйных працэсаў. У прыватнасці, ён адзначаў, што «з узмацненнем пазітыўнага напрамку ў міжнародным праве тэорыі свабоды перамяшчэнняў, які абгрунтаваў права праходу праз замежную тэрыторыю, яна знікла і была зноў адроджана, але ўжо некалькі ў іншым выглядзе, г. зн. як складаная частка права на транзіт грузаў, у тым ліку змешаных перавозак па чыгунцы» [18].

Праблемам вырашэння спрэчак і прэтэнзій, звязаных з перавозкай чыгуначных грузаў, займаліся Т. П. Голубева, З. М. Яновіч. У прыватнасці, Т. П. Голубева паказала суадносіны аўтаноміі волі бакоў і імператыўных нормаў у дагаворы перавозкі грузаў. Яна адзначыла, што ў Статуце чыгуначнага транспарту агульнага карыстання няма прамога ўказання на вінаватасць за парушэнні бакамі дагавора абавязацельстваў. Вінаватасць выкарыстоўваецца як «прыватныя ўмовы адказнасці перавозчыка пры незахаванасці грузу» [19]. З. М. Яновіч таксама адзначае, што «Статутам не прадугледжана адказнасць грузаадпраўшчыка за затрымку вагонаў, але ён мае права заявіць патрабаванні да вінаватага» [20].

Дзеля паўнаты і аб'ектыўнасці ў пытаннях рэгулявання перавозкі грузаў чыгуначным транспартам неабходна звярнуцца і да меркавання практыкаў, якія непасрэдна сутыкаюцца з наяўнасцю мноства адначасовых прававых праблем. Так, на думку рэвізора Беларускай чыгункі Л. Осіпава, «дзяржава фактычна не лічыць чыгуначныя дарогі часткай агульнадзяржаўнай сістэмы, прыраўноўваючы іх да звычайных прадпрыемстваў, г. зн. пры такім вялікім штаце каманднага саставу дарога не мае развітой сістэмы кіравання, анахранізмам сталі прастоі вагонаў і іх прадукцыйнасць, выяўляецца імкненне работнікаў аддзелаў перавозкі для “паляпшэння” паказчыкаў указваць фіктыўны час выгрузкі, вялікія страты нясе чыгунка і з-за недасканаласці тэхналогій падрыхтоўкі перавозачных дакументаў» [21].

Праблемныя пытанні ўзнікае прадстаўнік Беларускай чыгункі В. Міхалюк, які сцвярджае, што «часта чыгуначныя вагоны з грузамі ператвараюцца ў склады на колах, складанасці ў забеспячэнні вагонамі ўзнікаюць на фоне поўнага пераводу на прыватны парк у Расіі, што значна ўскладняе выкарыстанне грузавага парка з-за прабелаў у праве» [22].

Ставіць пад сумненне льготную транспартную палітыку і В. Ваўчкоў, які лічыць, што «транспарціроўка каштуе даражэй за тавар, у некаторай ступені танная “чыгунка” змяніла ўяўленне аб перавозцы, сказала саму яе сутнасць... заўсёды можна знайсці нейкія юрыдычныя і іншыя абгрунтаванні, каб зноў адкрыць “прэферэнцыйны кранік”» [23].

Аб пошуку альтэрнатыўных грузаў ва ўмовах нерытмічнасці работы рэальнага сектара эканомікі разважаюць кіраўнікі беларускай чыгункі В. К. Андрыевіч, В. І. Гапееў, Ф. П. Пішчык, якія прапануюць на заканадаўчым узроўні ствараць унутраныя рэзервы тавару, бо «чыгунка залежыць ад эфектыўнасці дзейнасці іншых галін эканомікі. Знізілі, да прыкладу, выпуск сваёй прадукцыі прадпрыемствы будаўнічых матэрыялаў або ў сувязі з неўраджаем цукровых буракоў – на чыгунцы таксама знізіліся перавозкі» [24]. Па многіх даследуемых праблемах выступалі Е. Кудзелька, А. Сухаверка, Д. Караткевіч і інш.

Такім чынам, беларускія навукоўцы і практыкі не толькі правялі сур'ёзныя даследаванні аб'ектыўнага стану працэсу перамяшчэння чыгуначных грузаў, але і значна спрыялі фарміраванню дзеючага транспартнага заканадаўства. У той жа час па шэрагу прычын яны не правялі комплекснага і сістэмнага даследавання перавозачнага працэсу на глабалізацыйным узроўні, ва ўмовах дыверсіфікацыі транспартных паслуг, сучасных патрабаванняў да якасці перавозкі.

Неабходна адзначыць, што беларускія навукоўцы і практыкі актыўна вывучаюць навуковы вопыт калег блізкага замежжа і выкарыстоўваюць яго ў навукова-даследчай дзейнасці. Праведзены маніторынг навуковай літаратуры па грамадска-прававых аспектах перавозкі грузаў чыгуначным транспартам сведчыць, што:

- па-першае, па многіх пытаннях прававога рэгулявання чыгуначных перавозак у аўтараў працы па дадзенай праблематыцы няма адзінага меркавання;
- па-другое, асобныя праблемы чыгункі засталіся па-за полем зроку навукоўцаў;
- па-трэцяе, існуе мноства супярэчлівых паняццяў на адзін і той жа функцыянал чыгуначнага транспарту.

Высновы. Рэзюмуючы праведзены ў аналітычным плане агляд тэарэтыка-прававых крыніц навукоўцаў і практыкаў, якія даследуюць юрыдычную прыроду перавозкі чыгуначных грузаў, аўтар лічыць, што назапашана значная навуковая і правая база па адзначанай тэме даследавання. У той жа час выяўлены і нявывучаныя важныя аспекты прававога рэгулявання дагавора перавозкі чыгуначных грузаў. У прыватнасці:

- прысутнічаюць розныя падыходы аўтараў да вызначэння паняццяў і азначэнняў перавозачнага працэсу, як з пункта гледжання іх сутнасці, так і з пазіцыі юрыдычнай практыкі, што ва ўмовах глабалізацыйных з'яў патрабуе іх удакладнення і актуалізацыі;
- шматлікія навуковыя пошукі, якія мелі неацэннае значэнне раней, страцілі сваю актуальнасць і не ўлічваюць новыя юрыдычныя, эканамічныя і сацыяльныя тэндэнцыі суадносін дзяржаўнай і прыватнай уласнасці (дзяржаўна-прыватнае партнёрства), у большай ступені змяшчаюць фабулы тэхнічнага і тэхналагічнага цыклаў;
- дыверсіфікацыйныя новаўвядзенні ў сферы транспартных паслуг выклікалі шэраг новых падстаў для ўзнікнення, змянення і спынення транспартных праваадносін, якія маюць адрозную правую дэфініцыю, яны, на думку аўтара, патрабуюць далейшых даследаванняў;
- большасць навукоўцаў грунтуюцца ў асноўным на агульнатэарэтычным разуменні зместу дагавора перавозкі чыгуначных грузаў, якое патрабуе адаптацыі да наяўнай практыцы вылучэння транспарціроўкі як самастойнага дагавора, вызначэння статусу грузабагажу, удакладненні паняццяў работы і паслугі, правоў і абавязкаў вытворцаў і спажыўцоў транспартных паслуг без уліку міжнароднага прававога вопыту;
- у шэрагу даследаванняў няма дакладнага вызначэння статусу заяўкі на выкананне транспартных паслуг, паколькі адны аўтары сцвярджаюць, што яна з'яўляецца падставай заключэння дагавора, другія робяць выснову, што заяўка – толькі фармальны дакумент, а дагавор наогул лічыцца заключаным толькі пасля перадачы таварна-транспартнай накладной;
- ні адна з вядомых крыніц не дае дастаткова навуковага ўяўлення аб прававым забеспячэнні якасці і культуры вытворчасці выконваемых транспартных паслуг, сэрвіснага абслугоўвання кліентаў, эстэтычнай прывабнасці транспартных сродкаў і камунікацый;
- на ўзроўні нарматыўных актаў не знайшла адлюстравання ў навуцы лагістычная дзейнасць на чыгуначным транспарце, якая мае перспектывы на прамак у размеркаванні грузавага патокаў і выкарыстанні рухомага саставу;

- з-за эканамічных і тэхнічных праблем не рэалізаваны многія наватарскія прапановы айчынных і замежных навукоўцаў па ўдасканаленні перавозачнага працэсу, забеспячэнні бяспекі

перавозных тавараў і сыравіны, вырашэнні прэтэнзій і спрэчак з удзелам медыятараў, што патрабуе дадатковых навуковых пошукаў стымулюючага характару.

Усё гэта пацвярджае неабходнасць правядзення глыбокага аналізу, не падвяргаючы тым не менш сумненню ўклад у станаўленне транспартнага права названых вышэй аўтараў, з мэтай пошуку аптымальнага вырашэння праблем, звязаных з арганізацыйна-прававым рэгуляваннем перавозкі грузаў чыгуначным транспартам ва ўмовах глабалізацыі.

«Гаворка можа ісці не аб прававым вакууме, – сцвярджае вучоны ў сферы транспартнага заканадаўства В. М. Новікаў, – а толькі аб тым, што тыя ці іншыя палажэнні, існуючыя ў дзяржаве, маюць патрэбу ў кан'юнктурнай папраўцы» [25].

Спіс выкарыстаных крыніц

1. Гэты дзень у гісторыі // СБ. Беларусь сёння. – 2005. – 25 кастр. – С. 16.
2. Чыгір, У. Ф. Гражданское право: у 3 т. Т 2 / У. Ф. Чыгір. – Мінск: Амалфея, 2010. – 960 с.
3. Кучэўскі, М. Г. Транспорт Беларуси: интеграционные процессы: манаграфія; пад навук. рэд. У. Ф. Мядзведзева / М. Г. Кучэўскі. – Мінск: Права і эканоміка, 2003. – 257 с.
4. Перадэрый, Г. П. Дагэрмінаваныя аптымізацыйныя задачы транспартнай лагістыкі / Г. П. Перадэрый // Весн. Выш. школы. – 2009. – № 7. – С. 63–72.
5. Булаўка, В. Г. Транспортная бяспека / В. Г. Булаўка, Ф. Ф. Іваноў. – Мінск: ДНУСТ БДУ, 2013. – 316 с.
6. Ціхіня, В. Г. Глабалізацыйная і прававая сістэма Рэспублікі Беларусь: стан, праблемы і шляхі ўзаемадзеяння / В. Г. Ціхіня. – Мінск: Права і эканоміка, 2012. – 430 с.
7. Цімафееў, Р. Ф. Транспорт Беларускай ССР у сацыяльна-эканамічным развіцці грамадства (канец 1943–1995 г.): манаграфія / Р. Ф. Цімафееў. – Віцебск: ВДУ імя П. М. Машэрава, 2013. – 406 с.
8. Баравы, Н. І. Гістарычныя аспекты фарміравання транспартнай сістэмы Беларусі: манаграфія / Н. І. Баравы [і інш.]. – Мінск, 2012. – 433 с.
9. Мароз, У. П. Правы статус удзельнікаў чыгуначнай перавозкі груза / У. П. Мароз. – Мінск: БДУ, 1998. – 175 с.
10. Сігаева, Т. А. Спрэчкі, якія вынікаюць з дагавору перавозкі груза чыгуначным транспартам / Т. А. Сігаева. – Мінск: Права і эканоміка, 2010. – 211 с.
11. Рамановіч, А. М. Транспортныя праваадносінны / А. М. Рамановіч. – Мінск: БДУ, 1984. – 126 с.
12. Аўчынкін, Д. У. Правое рэгуляванне міжнародных перавозак грузаў і пасажыраў / Д. У. Аўчынкін. – Мінск: Права і эканоміка, 2005. – 345 с.
13. Аўсейка, С. В. Транспортнае права: правое рэгуляванне дзейнасці ў галіне транспарту: дапам. / С. В. Аўсейка. – Мінск, – 2014. – 80 с.
14. Камянкоў, В. С. Дагавор транспартнай экспедыцыі і дагавор перавозкі грузаў: падабенства і адрозненне / В. С. Камянкоў // Весн. Выш. гас. Суда Рэсп. Беларусь. – 2008. – № 17. – С. 54–58.
15. Марозаў, С. Ю. Да пытання аб прававой прыродзе дагавора аб арганізацыі перавозак / С. Ю. Марозаў // Транспортнае права. – 2003. – № 3. – С. 9–17.
16. Васілевіч, Р. А. Развіццё нацыянальнай прававой сістэмы падчас глабалізацыі / Р. А. Васілевіч // Матэрыялы Міжнар. навук.-практ. канф., Мінск, 26 кастр. 2007 г. – Мінск: УА БДЭУ, 2007. – С. 4.
17. Кулак, М. Н. Грамадзянскае права: курс лекцый. Ч. 2 / М. Н. Кулак, Т. П. Пунько. – Мінск: Акад. кіравання пры Прэзідэнце Рэсп. Беларусь, 2002. – С. 142.
18. Саўчанка, М. І. Марскія правы Беларусі / М. І. Саўчанка. – Мінск: Тэсей, 2003. – 176 с.
19. Голубева, Т. П. Правое рэгуляванне адказнасці ўдзельнікаў перавозкі грузаў чыгуначным транспартам / Т. П. Голубева // Прамысл.-гандл. права. – 2010. – № 5. – С. 86–91.
20. Яновіч, З. М. Аб практыцы высвятлення спрэчак, узнікшых у сувязі з перавозкай грузаў чыгункай / З. М. Яновіч, А. А. Карней // Весн. Выш. гасп. Суда Рэсп. Беларусь. – 2009. – № 10. – С. 70.
21. Восіпаваў, Л. На справе мы займаемся хлуснёй / Л. Восіпаваў // Рэспубліка. – 2002. – 12 лют. – С. 3.
22. Міхалюк, В. Вагоны не склады на калёсах / В. Міхалюк // Рэспубліка. – 2011. – 29 верас. – С. 5.
23. Ваўчкоў, В. «Халява» супраць лагістыкі / В. Ваўчкоў // Рэспубліка. – 2013. – 14 лют. – С. 2.
24. Андрыевіч, В. Усе дарогі вядуць у Брэст / В. Андрыевіч // Звязда. – 2003. – № 96. – С. 2.
25. Новікаў, В. М. Транспортнае права (чыгуначны транспорт) / В. М. Новікаў. – М., 2007. – 358 с.

References

1. Thisday in history. *SB. Belarus' segodnia* [SB. Belarus today], 2005, October 25th, p. 16. (in Russian)
2. Chigir U. F. *Civil law*: in 3 volumes. Volume 2. Minsk, Amalfeia Publ., 2010. 960 p. (in Russian)
3. Kuchevskii N. G. *Transport of Belarus: Integration Processes*, in Medvedev V. F. (ed.). Minsk, Pravo i ekonomika, 2003. 257 p. (in Russian)
4. Bogdanov G. I., Smirnov V. N. **Scientific School of the bridgingbuilding of Petersburg state university of communications routes (to the 200th anniversary of PSTU). ALMA MATER (Vestnik vysshei shkoly) [ALMA MATER (Herald of Higher School)]**, 2009, no. 7, pp. 63–65. (in Russian)

5. Bulavko V. G., Ivanov F. F. *Transport safety*. Minsk, GIUST BGU Publ., 2013. 316 p. (in Russian)
6. Tikhinia V. G. Globalization and the legal system of the Republic of Belarus: state, problems, ways of interaction. *Iuridicheskii zhurnal* [Juridical journal], 2007, no. 3(11), pp. 4–7. (in Russian)
7. Timofeev R. V. *Transport of the Byelorussian SSR in the socio-economic development of society (end of 1943–1991)*. Vitebsk, VGU imeni P.M. Masherova Publ., 2013. 400 p. (in Russian)
8. Borovoi N. I., Zhuk I. V., Sediukevich V. N., Chizhonok V. D. *Historical Aspects of the Formation of the Transport System of Belarus*. Minsk, “BelNIIT Transtekhnika” Publ., 2012. 433 p. (in Russian)
9. Moroz V. P. *The legal status of participants in the carriage of goods by rail*. Minsk, Lektsiia Publ., 1998. 175 p. (in Russian)
10. Sigaeva T. A. *Disputes arising from contracts for the carriage of goods by rail: production in economic courts of first instance*. Minsk, Pravo i ekonomika Publ., 2010. 211 p. (in Russian)
11. Romanovich A. N. *Transport relations*. Minsk, Izdatel'stvo "Universitetskoe" Publ., 1984. 126 p. (in Russian)
12. Avchinkin D. V. *Legal regulation of international transport of goods and passengers*. Minsk, Pravo i ekonomika Publ., 2003. 344 p. (in Russian)
13. Aŭseika S. V. *Transport Law: legal regulation of activity in the field of transport: textbook*. Minsk, 2014. 80 p. (in Belorussian)
14. Kamenkov V. S. Contract of transport expedition and contracts for the carriage of goods: similarities and differences. Termination and amendment of the contract of transport expedition. *Vestnik Vysshogo khoziaistvennogo Suda Respubliki Belarus'* [Bulletin of the Supreme Economic Court of the Republic of Belarus], 2008, no. 17, p. 54. (in Russian)
15. Morozov S. Iu. On the question of the legal nature of the contract on the organization of transport. *Transportnoe pravo* [Transport Law], 2005, no. 3, pp. 9–17. (in Russian)
16. Vasilevich G. A. Development of the national legal system in the context of globalization. *Problemy pravovogo regulirovaniia obshchestvennykh otnoshenii v usloviakh globalizatsii: materialy mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (Minsk, 26 okt. 2007 g.)* [Problems of legal regulation of public relations in the context of globalization: materials of the international. scientific-practical. Conf. (Minsk, 26 October 2007)]. Minsk, BGEU Publ., 2007, pp. 4–10. (in Russian)
17. Pun'ko T. N., Kulak M. N. *Civil law: The course of lectures [for the specialty "Public administration and economics"]*. Minsk, Akademiia upravleniia pri Prezidente Belarusi Publ., 2002. 357 p. (in Russian)
18. Savchenko M. I. *Maritime Law of Belarus*. Minsk, OOO “Tesei” Publ., 2003. 173 p. (in Russian)
19. Golubeva T. P. Legal regulation of liability of participants in the carriage of goods by rail. *Vestnik Polotskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya D. Ekonomicheskie i iuridicheskie nauki* = Vesnik Polatskaga dziazhaŭnaga ūniversiteta. Seryia D. Ekanamichnyia i iurydychnyia navuki = Herald of Polotsk State University. Series D. Economics and law sciences, 2009, no. 4, pp. 149–152. (in Russian)
20. Ianovich Z. N., Karnei A. A. On the practice of resolving disputes arising in connection with the carriage of goods by rail. *Vestnik Vysshogo khoziaistvennogo Suda Respubliki Belarus'* [Bulletin of the Supreme Economic Court of the Republic of Belarus], 2009, no. 10, pp. 79–87. (in Russian)
21. Osipov L. In fact, we are engaged in self-deception. *Respublika* [Republic], 2002, 12 February, p. 3. (in Russian)
22. Mikhailiuk V. Wagons – not “warehouses on wheels”. *Respublika* [Republic], 2011, 29 September, p. 5. (in Russian)
23. “Freebie” against logistics. *Respublika* [Republic], 2013, 14 February, p. 2. (in Russian)
24. Novikov V. M. *Transport law (railway transport): a textbook for students of high schools of railway transport*. Moscow, 2007. 356 p. (in Russian)

Информация об авторе

Артыушенко Николай Николаевич – кандидат юридических наук, доцент, декан юридического факультета. Частный институт управления и предпринимательства (ул. Славинского 1, корп. 3, 220086, Минск, Республика Беларусь). E-mail: tsv@imb.by

Information about the author

Nikolai N. Artyushenko – Ph. D. (Law), Assistant Professor, Dean of the Law Faculty, Private Institute of Business and Management (1 Slavinskogo Str., Bldg 3, Minsk 220086, Belarus). E-mail: tsv@imb.by