

УДК 346.463

Е.М. ДЕРКАЧ, канд. юрид. наук, Донецький національний університет

ЩОДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФІВ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Ключові слова: засіб державного регулювання, тариф, збір, плата за перевезення, плата за користування вагонами, перевезення вантажів, залізничний транспорт

Перехід України до соціально спрямованої ринкової економіки супроводжується певними змінами у характері впливу держави на економічні процеси. В умовах розвитку добросовісної конкуренції у підприємстві, з метою узгодження приватних та публічних інтересів, державне регулювання у сфері господарювання обмежується, але не виключається, і ґрунтується на використанні гнучких засобів впливу на економіку, які забезпечують свободу підприємницької діяльності, вільний рух товарів та послуг на території України. На жаль, в окремих сферах економіки дотепер не створені відповідні умови для формування та розвитку конкурентного середовища, насамперед це стосується сфери перевезення вантажів залізничним транспортом. Проте, процеси інтеграції вітчизняної економіки у світовий економічний, правовий і політичний простір передбачають необхідність забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів залізничної транспортної системи. З цією метою доцільно застосовувати адекватні засоби державного регулювання господарської діяльності у зазначеній сфері для узгодження приватних і публічних інтересів. Одним із таких засобів є регулювання цін і тарифів (ст.12 Господарського кодексу України) [1].

У сучасних економічних умовах забезпечення добросовісної конкуренції відбувається певна трансформація функцій, що виконують тарифи: їх слід розглядати як важливий регулятор сучасного ринку, визначальний фактор

у розвитку економічних зв'язків. Формування конкурентного середовища в окремих сферах залізничних вантажних перевезень безпосередньо пов'язано з порядком встановлення та регулювання вартості послуг, що надаються суб'єктами залізничного транспорту: рівень тарифів на перевезення вантажів має забезпечувати вільне переміщення та конкурентоспроможність товарів, сприяти інтеграції виробників на світовому ринку, забезпечувати узгодження інтересів виробника, споживача та перевізника. Як справедливо зазначається у сучасній літературі, незадовільний рівень вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової частини транспортної галузі пояснюється економічно необґрунтованим рівнем тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню [2, с.14]. Нині залізнична галузь України значно поступається розвиненим країнам за рівнем технологій, її технологічне устаткування є застарілим і відстає від світового стану техніки на кілька десятків років. На залізницях прогресує тенденція фізичної зношеності і морального старіння основних виробничих фондів, особливо рухомого складу. Зношеність рухомого складу, термін експлуатації якого складає 25–30 років, становить 85,4%. Напрями удосконалення державного регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту, з одного боку, потребують державної підтримки виробництва шляхом прямого субсидування розроблення і впровадження нових технологій та устаткування. З другого боку – оптимального регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту. В той час як тарифи на залізничні перевезення жорстко регулюються державою, ціни на продукцію, яка споживається залізничним транспортом, залишаються вільними, формуються в ринкових умовах. Тобто, темпи росту цін на продукцію, що закуповує залізнична галузь, випереджають темпи росту тарифів на перевезення. Крім цього, наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і діючий механізм розподілу доходів не дозволяють досягти необхідного рівня фінансової прозо-

рості й реалізувати потенціал ринкових механізмів, а також установлювати обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів та пасажирів. [2, с.24–25]. У зв'язку з цим дослідження доцільності застосування такого засобу впливу, як державне регулювання тарифів на послуги цих суб'єктів, визначення кола суб'єктів, до яких цей засіб має застосовуватися, враховуючи певні особливості правового регулювання у цій сфері, набуває актуальності та практичної значимості.

Метою цієї статті є обґрунтування нового підходу до правового регулювання тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням певних особливостей у цій сфері та підготовка відповідних пропозицій для вдосконалення законодавства України про залізничний транспорт.

Одним із засобів регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом є державне регулювання тарифів. Багато в чому використання державою такого засобу регулюючого впливу обумовлено особливим, монопольним положенням на ринку основного суб'єкта господарювання в даній сфері – «Укрзалізниця». Проте, слід зазначити, не всі суб'єкти у сфері залізничного транспорту займають монопольне (домінуюче) положення на ринку транспортних послуг, тому застосування такого засобу державного регулювання, як регулювання тарифів, доцільно застосовувати не до всіх суб'єктів господарювання у цій сфері. Але поки що вирішувати питання про дерегулювання тарифів на послуги зазначених суб'єктів передчасно. Лібералізація тарифів на послуги окремих суб'єктів залізничного транспорту стане можливою лише після розподілу монопольного і конкурентного секторів у сфері залізничного транспорту.

Державне регулювання тарифів як один з основних засобів регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів у даній сфері застосовується з метою ефективної реалізації цінової (тарифної) політики. Основні напрями оптимізації тарифної політики у сфері перевезень вантажів залізничним транспортом визначаються у ряді нормативних актів, серед

яких: Транспортна стратегія України на період до 2020 року [3], Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [4], Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту [5], Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [6] тощо. Аналіз зазначених документів дає підстави сформулювати головну ідею, яку закладено у цих документах і яка визначає зміст і спрямованість державної тарифної політики у сфері залізничних перевезень вантажів. Отже, ця ідея полягає у поступовому розмежуванні природно-монопольного і конкурентного секторів у системі залізничного транспорту, при цьому державне регулювання тарифів на послуги повинно зберігатися у монопольному секторі, у конкурентному секторі передбачається поетапна лібералізація ціноутворення; забезпечення балансу споживачів послуг транспорту і транспортних підприємств; упровадження прозорого ринкового механізму ціноутворення шляхом установлення оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень; розроблення та затвердження порядків (методик) формування і зміни тарифів; поетапна ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Регулювання тарифів на вантажні залізничні перевезення в межах України та пов'язані з ними послуги здійснюється на підставі: Господарського кодексу України (статті 189–192, 311); Цивільного кодексу України (ст. 916) [7]; Законів України «Про ціни і ціноутворення» [8], «Про природні монополії» [9], «Про транспорт» [10], «Про залізничний транспорт» [11]; постанови Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» [12]; Статуту залізниць України [13], Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (Тарифне керівниц-

тво № 1) [14] та інших нормативно-правових актів.

Питання регулювання тарифів на залізничні перевезення вантажів викликають неабиякий науковий інтерес, але переважно у економічній літературі, зокрема у роботах М. Макаренка, В. Венгера, А. Єгорушкова, А. Толстікова, В. Слепова, О. Семьоновой, І. Ільїна та ін. У юридичній літературі окремі питання правового регулювання вартості залізничних перевезень вантажів стали предметом дослідження деяких вітчизняних (Г. Джумагельдієвої, Р. Тюрїна, Є. Тодорова та ін.), а також іноземних (Ю. Світ, Р. Піттмана та ін.) вчених та практиків.

У ході дослідження потребує уточнення зміст таких понять, як «тариф», «збір» і «плата», а також співвідношення цих понять. У Великому юридичному словнику «тариф» (фр. *tarif*) визначається як система ставок плати за різні виробничі і невиробничі послуги, що надаються підприємствам, організаціям, установам і населенню [15, с.687].

У вітчизняному законодавстві Статутом залізниць України розкривається зміст поняття «тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу» як «система цінних ставок і правил їх застосування, за якими ведуться розрахунки за перевезення залізницями»; і поняття «збори», під якими розуміються «цінові ставки, за якими здійснюються розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт і послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу» (п. 6). На думку деяких вчених, тариф – це ставка, на підставі якої розраховується ціна перевезення вантажу. Складніше визначитися з поняттям «плата»: іноді воно розглядається як ціна перевезення, розрахована на основі тарифу, але існують і інші підходи [16].

При цьому поняття «плата» Статутом не розкривається, хоча цей термін застосовується у законодавстві. Так, у Господарському кодексі застосовується термін «плата за перевезення вантажів» (ст.311), у Цивільному кодексі використовується термін «провізна пла-

та» (ст.916), хоча зміст цих термінів не розкривається в жодному з кодексів. У зв'язку з цим звернемося до доктринального тлумачення цього терміну. Деякі вчені розкривають зміст терміну «провізна плата» як ціну транспортної продукції, що включає плату за перевезення вантажів і плату за виконання робіт, пов'язаних з перевезенням [17, с.483].

При цьому у юридичній літературі справедливо зазначається, що для визначення плати за перевезення вантажу вживаються терміни «тариф» і «провізна плата», що не є тотожними. Розмежування даних категорій, за твердженням вчених, має полягати у наступному: провізна плата сплачується за перевезення вантажів, а тариф – це встановлені розцінки для нарахування провізної плати [17, с.483]. Погоджуючись в цілому з зазначеною думкою науковців, слід висловити деякі уточнення визначення досліджуваних термінів та їх співвідношення. Під «тарифом» слід розуміти систему цінних ставок для визначення вартості послуг з перевезення вантажів, що надаються організаціями залізничного транспорту. Тариф є основою для визначення розміру плати за перевезення. Під «збором» слід розуміти ставку для нарахування вартості додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів. Відповідно провізна плата складається з плати за перевезення вантажів, розрахованої на основі тарифу, та зборів за додаткові послуги, пов'язаних з перевезенням. З метою застосування єдиної термінології доцільним є внесення відповідних змін до п.6 Статуту залізниць України, розкривши зміст наведених понять у законодавстві.

Згідно з Законом України «Про транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності і сплати податків (ч.2 ст.7). Тарифи Укрзалізниці починаючи з 2007 року, росли досить швидко – близько 20 %. Це зумовлювалося рядом об'єктивних причин та необхідністю індексації тарифів, і звичайно стосувалося користувачів, однак шлях яким здійснювалися підвищення, був досить неліберальний. Так,

підвищення носять нерегулярний та хаотичний характер, що постійно тримає у напрузі вантажовласників та ускладнює планування бізнесу. Така система виглядає як ринковий контраст порівняно з політикою Російських залізниць, які підвищили тарифи на 12–18 % за 2007–2008 роки. Однак це підвищення відбувалося у два кроки – навесні та восени, було анонсовано заздалегідь, що значно зменшило негативні наслідки від таких кроків [2, с.25].

Зазначене дозволяє стверджувати, що дотепер залишається невирішеною низка питань стосовно правового регулювання тарифів на залізничні перевезення вантажів, що потребують ґрунтового дослідження.

Так, наразі залишається актуальним для практичної діяльності питання усунення подвійної плати за користування вагонами, застосування п.73 та 119 Статуту залізниць, не дивлячись на ряд зроблених вченими і практиками пропозицій, спрямованих на його вирішення. Суть цього питання полягає в тому, що плата за користування вагонами протягом перших восьми годин початково-кінцевих операцій стягується з користувача двічі. На цю обставину зверталася увага вченими, зокрема Р.Я. Тюрніним [18, с.728], це питання було також предметом розгляду на нараді представників ряду міністерств, зокрема Міністерства транспорту, Міністерства юстиції, Міністерства промислової політики, Міністерства вугільної промисловості, Міністерства енергетики, Міністерства фінансів, Міністерства економіки, Інституту держави і права ім. Корещького НАН України, Інституту економіко-правових досліджень НАН України в ході виконання доручення Кабінету Міністрів України від 18.01.1999 р. № 19718/2 з питань відповідності законодавству положень Статуту залізниць України. У ході наради було встановлено, що при визначенні ставок плати за користування вагонами слід враховувати, що у складі тарифу за перевезення вантажу передбачена плата за 8 годин знаходження вагонів у користувачів при початково-кінцевих операціях. Не дивлячись на це, як справедливо відзначає Р.Я. Тюрнін, плата «Укрзалізни-

цею», як і раніше, стягується двічі, оскільки в ставках плати за користування вагонами і контейнерами залізниць передбачене стягнення плати за перші чотири години перебування вагону у вантажовласника [18, с.728].

До того ж, як справедливо відзначають деякі вчені, зокрема Г. Джумагельдієва, в Україні дотепер відсутня чітка ринково обґрунтована методика розрахунку тарифів на залізничні перевезення, що через монополічне положення залізниці неприпустимо [19].

Суб'єкти господарювання можуть використовувати у господарській діяльності вільні, державні фіксовані та регульовані ціни. У сфері залізничних перевезень вантажів застосовуються державні регульовані та вільні тарифи, які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції. У Тарифному керівництві № 1 встановлено тарифи, що регулюються державою, передбачено правила їх застосування, порядок визначення плати за перевезення вантажів, зокрема при перевезенні у власних і орендованих вагонах, ставки плати за перевезення, тарифні схеми і порядок їх застосування, та ставки плати за користування вагонами і контейнерами залізниць, ставки зборів за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів. *Державні регульовані тарифи* встановлюються на внутрішні та міжнародні вантажні перевезення, що здійснюються на лініях загальної мережі залізниць України, користування вагонами і контейнерами залізниць, охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті, роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, перелік яких наведено в розділі III Збірника тарифів (п.3 Тарифного керівництва № 1).

Друга група регульованих тарифів затверджується залізницями: тарифи на перевезення вантажів усіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць; тарифи на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії за-

гального користування, пільгові тарифи відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень (зі знижкою не більше як 20 % від загальних тарифів) на перевезення вантажів у місцевому сполученні; ставки зборів з вантажоодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць після перевезення тварин птиці, сирих тваринних продуктів, швидкопсувних та інших вантажів; ставки зборів за складування вантажів у смузі відведення за межами станцій та розмір плати за надання дозволу на примикання під'їзних колій та на будівництво тимчасових споруд (стаття 60 Статуту залізниць України).

Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються за *вільними (договірними) тарифами*, наведено в пункті 32 розділу II Збірника тарифів: виконання вантажних робіт, кріплення вантажів засобами залізниць, розробка та коригування єдиних технологічних процесів роботи під'їзних колій промислових підприємств, надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів (користування вагонами, зберігання вантажів, подача й забирання вагонів) тощо.

Державне регулювання тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом здійснюється уповноваженими органами шляхом встановлення тарифів, ставок плат та зборів. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України і пов'язані з ними послуги встановлює Міністерство інфраструктури України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України і Міністерством фінансів України (згідно з Додатком до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 р. «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади і виконавчих органів місцевих рад щодо регулювання цін (тарифів)»).

Зазначимо, що Міністерство інфраструктури України наділено повноваженнями встановлювати тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом і пов'язані з нею послуги на підставі постанови Кабінету Міні-

стрів України від 16.05.2006 р., яка внесла відповідні зміни до вищезазначеної постанови від 25.12.1996 р. [20]. До внесення цих змін Міністерство транспорту і зв'язку подавало Кабінету Міністрів України пропозиції щодо встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України і пов'язані з ним послуги. Питання про затвердження тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом *незагального користування*¹ на теперішній час в законодавстві не врегульовано. Хоча протягом певного часу держава регулювала тарифи на послуги суб'єктів залізничного транспорту незагального користування і відповідні повноваження належали Українському об'єднанню державних міжгалузевих підприємств промислового залізничного транспорту «Укрпромзалізтранс» Міністерства транспорту України. Зокрема, такі повноваження щодо встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничними під'їзними коліями, вантажно-розвантажувальні роботи і інші послуги, які надаються підприємствами промислового залізничного транспорту, були передбачені постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 р. і знаходилися у віданні «Укрпромзалізтранса» до внесення змін постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.2004 р. У зв'язку з прийняттям цієї постанови відповідна норма, що закріплює повноваження «Укрпромзалізтранса» встановлювати тарифи, була вилучена. У результаті такого непродуманого підходу у проведенні тарифної політики виникла прогалина у правовому регулюванні даного питання. Наказ Українського об'єднання державних міжгалузевих підприємств промислового залізничного транспорту «Укрпромзалізтранс» від 05.11.2002 р., яким затверджувалися тарифи на перевезення вантажів залізнични-

¹ Термін «залізничний транспорт незагального користування» відсутній у законодавстві України, проте у статті цей термін застосовується як узагальнюючий для визначення тих видів залізничного транспорту, що не входять до складу залізничного транспорту загального користування, але взаємодіють із ним при перевезенні.

ми під'їзними коліями, вантажно-розвантажувальні роботи та інші послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту, було визнано таким, що втратив чинність на підставі наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 16.06.2005 р. у зв'язку з ліквідацією «Укрпромзалізтранс». При цьому, система цінових ставок на послуги «Укрзалізниці» з перевезення вантажів і пов'язані з перевезенням послуги розроблена і затверджена державою, тоді як послуги залізничного транспорту незагального користування залишаються за межами державного регулювання. З одного боку, відсутність встановлених державою тарифів створює можливість здійснювати розрахунки за послуги, що надаються, за вільними тарифами, тобто за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції (ч.4 ст.9 Закону України «Про залізничний транспорт»). З іншого боку, певна специфіка залізничного транспорту, зокрема незагального користування, зумовила необхідність застосування адекватних засобів регулюючого впливу держави на діяльність даних суб'єктів. Адже, не дивлячись на певні відмінності, залізничний транспорт як загального, так і незагального користування має значно більше схожих рис: у цілому вони складають єдину систему залізничного транспорту, завдяки якій забезпечується переміщення вантажів від відправника до одержувача, взаємодіють у режимі єдиного технологічного процесу, вимоги і умови для здійснення діяльності однакові: сертифікація, атестація, єдина нормативно-правова база та ін. Тому є підстави вважати, що застосування регулювання тарифів як основного засобу регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів залізничного транспорту незагального користування, істотно полегшить функціонування вказаних суб'єктів.

Отже, відсутність затверджених тарифів на послуги, що надаються даними суб'єктами, створює несприятливі умови розвитку і повноцінного функціонування залізничного транспорту незагального користування, призво-

дить до невиправданих витрат часу для обґрунтування вартості послуг і підтвердження розміру тарифу документами уповноважених органів, листами, експертними висновками, що надмірно гальмує стадію узгодження договірних умов. Тому слід розробити та затвердити Методику розрахунку тарифів на послуги суб'єктів залізничного транспорту незагального користування та надати відповідні повноваження Міністерству інфраструктури України з обов'язковим погодженням цього акту з центральним органом виконавчої влади, до відання якого належить відповідна організація залізничного транспорту незагального користування (наприклад, для вантажно-транспортних управлінь у складі Міністерства енергетики та вугільної промисловості України необхідно погодження цієї Методики з цим Міністерством).

Таким чином, на підставі аналізу законодавства та практики його застосування можливо дійти висновку, що основні терміни, а саме «тариф», «плата за перевезення вантажів», «збір», «провізна плата», потребують уточнення. У зв'язку з цим слід розкрити зміст зазначених термінів у законодавстві (п.6 Статуту залізниць України), що дозволить усунути розбіжності при застосуванні цих термінів у практичній діяльності, сприятиме удосконаленню правового регулювання тарифів на залізничні перевезення вантажів.

Окрім цього, доцільним є застосування державного регулювання тарифів до всіх суб'єктів залізничного транспорту, зокрема загального та незагального користування. Це дозволить суттєво упорядкувати функціонування вказаних суб'єктів до формування конкурентного сектору ринку у сфері залізничних перевезень вантажів. З метою реалізації запропонованого заходу слід розробити та затвердити Методику розрахунку тарифів на послуги суб'єктів залізничного транспорту незагального користування та надати відповідні повноваження Міністерству інфраструктури України з обов'язковим погодженням цього акту з відповідним центральним органом виконавчої влади, що здійснює управлін-

ня відповідною організацією залізничного транспорту незагального користування.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме забезпеченню прозорості цін (тарифів) на послуги суб'єктів залізничного транспорту, розвитку їх конкурентоспроможності та вдосконаленню правової основи ціноутворення та державного цінового регулювання у цій сфері, а також подальшій науковій розробці питань правового регулювання тарифів на залізничні перевезення вантажів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Господарський кодекс України : від 16.01.2003 р. // ВВР України. – 2003. – №№ 18 – 22. – Ст. 144.
2. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» : від 20.10.2010 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 2. – Ст. 3280.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» : від 16.12.2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 99. – Ст. 3437.
5. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» : від 27.12.2006 р. // Офіційний вісник України. – 2007. – № 1. – Ст. 46.
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» : від 16.12.2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 101. – Ст. 3523.
7. Цивільний кодекс України : від 16.01.2003 р. // ВВР України. – 2003. – №№ 40–44. – Ст. 356.
8. Закон України «Про ціни і ціноутворення» : від 03.12.1990 р. // ВВР УРСР. – 1990. – № 52. – Ст. 650.
9. Закон України «Про природні монополії» : від 20.04.2000 р. // ВВР України. – 2000. – № 30. – Ст. 238.
10. Закон України «Про транспорт» : від 10.11.1994 р. // ВВР України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
11. Закон України «Про залізничний транспорт» : від 04.07.1996 р. // ВВР України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
12. Постанова Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» : від 25.12.1996 р. // Урядовий кур'єр. – 23.01.1997.
13. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України» : від 06.04.1998 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 150.
14. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» : від 26.03.2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 29. – Ст. 992.
15. Большой юридический словарь / под ред. А. Я. Сухарева, В. Д. Зорькина, В. Е. Крутских. – М. : ИНФРА-М, 1998. – VI. – 790 с.
16. Свит Ю. П. Правовое регулирование цен и тарифов на услуги железнодорожного транспорта / Свит Ю. П. // Закон. – 2003. – № 7. – С. 41–47.
17. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / кол. авт.: Г. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербина та ін. ; за заг. ред. В. К. Мамутова. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 688 с.
18. Хозяйственное право : учебник / В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, В. В. Хаху-

лин и др. ; под ред. Мамутова В. К. – К. : Юринком Интер, 2002. – 912 с.

19. Джумагельдієва Г. Щодо окремих питань правового регулювання вартості залізничних перевезень вантажів / Джумагельдієва Г. // Підприємництво, господарство і право. –

2003. – № 5. – С. 14 – 15.

20. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548» : від 16.05.2006 р. // Урядовий кур'єр. – 19.05.2006.

Деркач Е. М. Щодо правового регулювання тарифів у сфері залізничних перевезень вантажів / Е. М. Деркач // Форум права. – 2011. – № 4. – С. 179–186 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-4/11demzpv.pdf>

Розглядається регулювання тарифів як один із засобів державного регулювання залізничних перевезень вантажів. Автором обґрунтовується доцільність збереження на сучасному етапі економічного розвитку провідної ролі держави при визначенні вартості послуг всіх суб'єктів залізничного транспорту до формування повноцінного конкурентного середовища у цій сфері.

Деркач Э.М. О правовом регулировании тарифов в сфере железнодорожных перевозок грузов

Рассматривается регулирование тарифов как одного из средств государственного регулирования железнодорожных перевозок грузов. Автором обосновывается целесообразность сохранения на современном этапе экономического развития ведущей роли государства при определении стоимости услуг всех субъектов железнодорожного транспорта до формирования полноценной конкурентной среды в этой сфере.

Derkach E.M. About Legal Regulation of Rates in an Orb of Rail Hauling of Loads

The tariff regulation as one of the state regulation means in cargo transit by a rail's sphere discusses. It is reasoned by the author that in current economic conditions it is necessary to regulate the cost of all the rail hauler's services by the state. This mean of state regulation should be applied till a complete competitive environment in this sphere will be formed.