

модернізацію внутрішніх маршрутів для підвищення ефективності транспортних зв'язків між містами та зменшення залежності від застарілого транспорту [4, 5].

У рамках «Drive Ukraine 2030» також заплановано комплексний підхід до оновлення транспортного парку, що включає зменшення кількості старих вантажних автомобілів та впровадження енергоефективних технологій. Це дозволить знизити витрати на паливо, покращити екологічні показники та підвищити ефективність перевезень [4]. Українське законодавство поступово адаптується для забезпечення відповідності європейським стандартам, що є важливою складовою управління ризиками та зменшення залежності від зовнішніх кризових факторів.

Таким чином, для досягнення ефективних результатів у реалізації міжнародних транспортних проектів необхідно інтегрувати правові аспекти в стратегію управління ризиками, адаптувати національне законодавство до міжнародних стандартів та активно взаємодіяти з міжнародними фінансовими установами. Тільки через комплексний підхід до управління правовими та іншими ризиками можна забезпечити сталий розвиток транспортної інфраструктури та зміцнити позиції України на міжнародній арені.

Перелік використаної літератури

1. Шворнікова Г.М. Управління проектами у галузі міжнародних залізничних перевезень. *Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля*. 2019. № 2 (250). С. 120–124.

2. Understanding Political Risk in Transportation: Challenges and Strategies : сайт. URL: <https://theinsuranceuniverse.com/political-risk-in-transportation/> (дата звернення: 10.11. 2024).

3. Стратегія «Drive Ukraine 2030» : сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (дата звернення: 10.11. 2024).

4. 39 Ukrainian infrastructure projects, envisaged by «Drive Ukraine 2030», included in the Indicative trans-European Transport Network (TEN-T) Investment Action Plan : сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2019/01/17/644399/> (дата звернення: 10.11. 2024).

5. Укравтодор озвучив терміни будівництва проекту GO Highway : сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2019/01/17/644399/> (дата звернення: 10.11. 2024).

УДК 346.5

ПРОБЛЕМАТИКА ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦІ ТА ВАНТАЖОВІДПРАВНИКА У ВИПАДКУ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ

Сушко С.В., аспірант, Український державний університет науки і технологій,
e-mail: s.w.sushko@gmail.com,

Назаров О.А., к.т.н., доцент, Український державний університет науки і технологій,
e-mail: o.a.nazarov@ust.edu.ua

Господарським правопорушенням є порушення зобов'язань, під яким у відповідності до статті 610 Цивільного кодексу України розуміють невиконання зобов'язання або виконання зобов'язання з порушенням умов, визначених його змістом (неналежне виконання) [1], яке було вчинено суб'єктом господарювання під час здійснення господарської діяльності.

В свою чергу Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457 (далі за текстом – Статут залізниць України), в певних випадках встановлює доволі різну за своїми наслідками відповідальність

за порушення господарських зобов'язань з боку залізниці у порівнянні з відповідальністю, яку несе вантажовідправник.

Так, наприклад, у відповідності до ст. 114 Статуту залізниць України залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме [2]:

а) за втрату чи недостачу у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі [2];

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, у розмірах дійсної вартості [2];

в) за псування і пошкодження у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість [2].

До того ж, та сама ст. 114 Статуту залізниць України визначає, що загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж [2].

В свою чергу за змістом ст. 122 та ст. 118 Статуту залізниць України, за неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення [2]. При цьому за заподіяні даним господарським правопорушенням збитки залізниці штраф з відправника стягується окремо [2].

Таким чином, якщо залізниця втратить довірений їй для перевезення вантаж, то вона нестиме відповідальність лише у розмірі фактично заподіяних збитків, сукупний розмір яких не може перевищувати вартість самого вантажу. Але факт втрати перевізником вантажу очевидно наносить значну шкоду як репутації перевізника, так і може призвести до значних збитків для власника вантажу, які перевищують собівартість вантажу (наприклад, додаткові збитки вантажовідправника можуть бути пов'язані з простроченням термінів доставки товару тощо).

Водночас, якщо вантажовідправник припуститься помилки в залізничній накладній (наприклад, зазначить більшу вагу вантажу, ніж фактично був ним завантажений), тоді окрім збитків, вантажовідправник буде змушений додатково заплатити штраф у п'ятикратному розмірі від загальної провізної плати.

До того ж, наприклад, факт зазначення меншої ваги вантажу, ніж фактично була завантажена може і не спричинити залізниці жодної шкоди, оскільки:

а) формування складу поїзда може здійснюватися не тільки за нормою маси, а й за нормою довжини, а відповідно, факт зазначення більшої маси вантажу, ніж фактично завантажена, може не впливати на процес формування поїзда;

б) у випадку, якщо вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, а також у непошкодженому відкритому рухомому складі без ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення, то залізниця, у відповідності до ст. 111 Статуту залізниць України, звільняється від відповідальності за втрату або недостачу вантажу [2].

Разом з тим ст. 123 Статуту залізниць України встановлює однаковий розмір штрафу як для залізниці так і для вантажоодержувача за подачу/здавання неочищеного рухомого складу. Тобто в певних випадках Статут залізниць України встановлює однаковий рівень відповідальності для всіх учасників перевезень.

Таким чином, положення Статуту залізниць України, в чинній редакції передбачають ситуації, коли відповідальність вантажовідправника за допущене ним незначне господарське правопорушення може бути у рази більшою, ніж відповідальність залізниці, за допущене нею значне господарське правопорушення. Отже, виникає питання пропорційності між господарським правопорушенням і відповідальністю, яку передбачено за таке правопорушення Статутом залізниць України.

Однак, статтею 2 Статуту залізниць України передбачено, що саме Статут визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і

громадян, які користуються залізничним транспортом [2], а відповідно, його положення є імперативними і обов'язковими для всіх учасників процесу перевезення.

Ще варто відзначити, що наразі в Україні існує доволі потужний ринок транспортних послуг, у зв'язку з чим існує значна конкуренція між залізничним та автомобільним транспортом. Автомобільний транспорт має низку переваг у порівнянні з залізничним, зокрема дозволяє здійснювати доставку вантажу за принципом «від дверей до дверей».

До того ж, чинне в Україні законодавство не встановлює жорстких вимог щодо відповідальності учасників транспортного процесу, який здійснюється за участі автомобільного транспорту.

За таких умов відповідальність перевізників, експедиторів та вантажовідправників у господарських відносинах, які стосуються перевезення вантажу за участі автомобільного транспорту встановлюється здебільшого на основі взаємних домовленостей між всіма учасниками перевезення. Домовленості надають можливості вантажовідправникам захистити власні інтереси. Замовник перевезення може обрати між запропонованими договірними умовами найліпші для себе умови, що вочевидь, скеровує вантажовідправників саме до вибору автомобільного транспорту.

На вітчизняному ринку перевезень автомобільний транспорт демонструє збільшення власної питомої ваги серед всіх видів транспорту протягом 2014-2021 років, в той самий час як залізничний транспорт втрачає власну питому вагу поміж інших видів транспорту за наведений період [3].

Варто відзначити, що з урахуванням значного обсягу замовлень на перевезення вантажів, які надходять до єдиного залізничного оператора України – Акціонерного товариства «Українська залізниця» (який за своєю сутністю є природним монополістом у сфері залізничних перевезень в Україні), АТ «Укрзалізниця» не може окремо узгоджувати з кожним вантажовідправником умови кожного договору перевезень, оскільки на думку авторів, наведене потребувало б від залізниці значної кількості адміністративних витрат на персонал, узгодження умов договорів, а, відтак, не було б економічно доцільним. Тобто існує необхідність створенні типових умов перевезення на залізничному транспорті, які б надавали можливість залізниці більш потужно конкурувати на ринку перевезень з автомобільним транспортом.

Отже, з метою збільшення конкурентної привабливості залізничного транспорту, доцільним, на думку авторів, є поміж іншого перегляд положень Статуту залізниць України, що стосуються відповідальності як вантажовідправників так і самої залізниці. Метою перегляду положень Статуту залізниць України мусить бути з одного боку зменшення тиску на вантажовідправників, шляхом зменшення рівня відповідальності за певні господарські правопорушення, які були ними допущені (особливо за ті, які самі по собі не несуть шкоди залізниці), а з іншого боку, перегляд має стосуватись збільшення відповідальності АТ «Укрзалізниця» за певні порушення господарських зобов'язань з боку залізниці (насамперед за ті, які завдають значної шкоди вантажовідправнику). Вдосконалення положень Статуту залізниць України, які стосуються відповідальності вантажовідправників і самої залізниці, може призвести до збільшення кількості замовлень послуг перевезення залізничним транспортом, оскільки вантажовідправники будуть мати впевненість у тому, що умови перевезення є не лише вигідними для них, а ще і забезпечують належний рівень їх правового захисту.

Водночас, слід розуміти, що перегляд положень Статуту залізниць України має бути комплексним та відбуватись за участі як представників залізничного транспорту, так і представників бізнесу, що ним користується, а також за участі фахових юристів, що дозволить збалансувати інтереси всіх учасників процесу перевезень та забезпечити можливість застосування нових норм в юридичній практиці.

Перелік використаної літератури

1. Цивільний кодекс України. *Офіційний вебпортал парламенту України* Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
2. Статут залізниць України. *Офіційний вебпортал парламенту України* Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>.
3. Райчева Л. І. Автомобільний транспорт у категоріях інфраструктури, конкуренції, структурного розвитку. *Економіка та суспільство*. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3587/3518>.