

Для юриста, як відомо, дуже важливо мати чіткі визначення понять «злочин», «злочинність» загалом і поняття «організована злочинність» зокрема. Останнє поняття актуалізується в контексті вивчення тоталітаризму: таких його проявів, як організовані, злагоджені дії НКВС у 1930–1950-х рр.

Варто зазначити, що сьогодні визначення «організована злочинність» вважається проблематичним. Відомо, що Комітет експертів з кримінального права і криміналістичних аспектів організованої злочинності Європейського комітету з проблем злочинності, створений згідно з рішенням Комітету міністрів Ради Європи 1 квітня 1997 р., прийняв рішення не прагнути вироблення точного визначення організованої злочинності з тієї причини, що таке визначення ґрунтується на дуже великій кількості різнорідних імпульсів, елементів, які є базовими для цього визначення.

Поняттю «організована злочинність» деяку, хоча й віддалену паралель, паралель у певних аспектах становить поняття «тоталітаризм». Виявляється вона у сфері суворой суспільної структурованості, жорсткої внутрішньої підпорядкованості цих утворень. Соціалістичний реалізм споріднений з тоталітаризмом. Саме тому його асоціюють із злочинністю і, насамперед, з організованою злочинністю. І якщо вже точні визначення не складаються у правознавстві, яке спирається на кодекси, то у філософських наук свої труднощі з дефініціями, які за своєю природою не є «закутими» в однозначний, жорсткий зміст.

Отже, уявлення про злочинність стилю, методу чи напряму художньої творчості відбиває лише суб'єктивні погляди та надто сміливі зіставлення з явищами інших сфер буття. Такі уявлення варто відокремлювати від реального життя мистецтва.

¹ Бадяк В. Тоталітаризм і творчий процес: Зб. наук.-поп. ст. – Львів, 1995; Гройс Б. Стиль Сталин. – М., 1993; Гуторов И. Эпизоды жизни: В утопии и обмане. – Львов, 1998.

² Цит. за ст.: Алексеев П. Документы // Искусство. – 1939. – № 1.

Резюме

Актуальною є проблема мистецтва у правовому полі. Проблема, зокрема, полягає в тому, що, з одного боку, має бути творча і юридична відповідальність митця і суспільного замовника твору; з іншого – мистецтво за сутністю своєї художньої образності є неоднозначним і метафоричним, тобто щодо понять «злочин», «злочинність» нейтральним.

Ключові слова: мистецтво, злочин, злочинність, художній образ, відповідальність митця, суспільний замовник, художній стиль, творчий метод, метафоричність, соціалістичний реалізм, тоталітаризм.

Резюме

Актуальной является проблема искусства в правовом поле. Проблема, в частности, – в том, что, с одной стороны, должна быть творческая и юридическая ответственность художника и социального заказчика произведения; с другой – искусство по сущности своей художественной образности является неоднозначным и метафоричным, т. е. относительно понятий «преступление», «преступность» нейтральным.

Ключевые слова: искусство, преступление, преступность, художественный образ, ответственность художника, общественный заказчик, художественный стиль, творческий метод, метафорический, социалистический реалізм, тоталітаризм.

Summary

Art in the law field is an actual problem. In particular it is the following. On the one hand, there must be artist's and social customer's creative and juridical responsibility. On the other hand, artistic image by its essence is metaphorical and not simple. So it is neutral as to the concepts 'crime', 'criminality'.

Key words: art, crime, criminality, artistic image, artist's responsibility, social customer, artistic style, creative method, metaphorism, socialist realism, totalitarian regime.

Отримано 10.02.2011

П. С. КОРНІЄНКО

Петро Сергійович Корнієнко, кандидат юридичних наук, доцент Національної академії статистики, обліку та аудиту

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО ТА ВИСВІТЛЕННЯ ЙОГО СТАНОВЛЕННЯ У ПРАВОВІЙ ЛІТЕРАТУРІ КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Становлення в Україні ринкових відносин викликало необхідність пошуку правильних критеріїв для об'єктивного оцінювання подій, що відбуваються. Виявлення таких критеріїв має сприяти зваженій і чіткій

концепції подальшого соціального розвитку країни. Цього можливо досягти лише за умови всебічного вивчення світового і вітчизняного досвіду. Це стосується як загальних питань соціально-економічного розвитку України, так і окремих аспектів, зокрема правового регулювання будівництва та експлуатації залізниць в Україні наприкінці XIX – початку XX ст.

Бурхливий розвиток капіталістичного виробництва і торгівлі у зазначений період сприяв виникненню і розбудові залізничної мережі. Водночас будівництво залізниць вплинуло на розміщення продуктивних сил в Україні, внесло багато змін у географію промисловості, сільського господарства і торгівлі, стимулювало швидкий розвиток міст. «Залізниця вже давно визнана одним із наймогутніших рушіїв економічного та культурного прогресу всіх країн і народів», як зазначав Н. А. Кіслінський на початку XX ст.¹

Російські правознавці, історики, економісти у кінці XIX – початку XX ст. широко обговорювали питання правового регулювання будівництва та експлуатації залізниць, виділяючи його в окрему галузь права – «залізничне право».

За визначенням правознавців цього періоду, «залізничне право – це сукупність норм, які визначають виникнення, експлуатацію та ліквідацію залізниць, права та обов'язки їх власників відносно уряду та приватних осіб, а також склад і функції тих урядових установ, віданню яких підлягають залізничні справи»².

Усі дослідження, які стосуються цього питання, можна поділити на ті, що відображають власне процес будівництва та експлуатації залізниць і побіжно створення залізничного законодавства, та ті, у яких спеціально розглядаються різні аспекти цього питання. Але у більшості робіт подібний поділ провести досить важко.

Серед праць універсального характеру особливе місце займає фундаментальне тритомне дослідження начальника канцелярії Комітету Міністрів Н. А. Кіслінського «Наша залізнична політика за документами архіву Комітету Міністрів»³, у якому автор аналізує процес створення залізничної мережі Російської імперії, у тому числі й на території України. Матеріали архіву Комітету Міністрів дають можливість проаналізувати не тільки окремі фази залізничного будівництва, а й виявити найголовніші течії, які визначалися у залізничній політиці з часу, коли в Росії вперше підняли питання будівництва залізниць і до 1898 року.

«Той чи інший напрям залізничної політики – зазначає Кіслінський, – визначається складною взаємодією цілого ряду факторів, з якими доводиться рахуватися кожному урядові. Керівні погляди, покладені в основу загальної потреби населення, політичні погляди, стан бюджету – всі ці пружини державного механізму впливають різною мірою на хід залізничної справи»⁴.

Продовженням роботи Н. Кіслінського стало дослідження П. В. Чегодаєва, який у 1902 р. випустив 4-й том названої праці⁵. Матеріали, включені до нього, охоплювали період із 1898 до 1902 р. Чільне місце в даній роботі займають питання підготовки та прийняття законодавчих актів, які регулювали будівництво та експлуатацію залізничної мережі в царській Росії.

Цікавою для дослідників може стати робота А. А. Головачова «Історія залізничної справи в Росії», де зібрано величезний фактографічний матеріал з історії розвитку залізничної мережі, причому наведені витяги із рішень уряду щодо будівництва та експлуатації кожної окремої дороги, починаючи з 30-х рр. XIX ст. і до 1873 р. Як зазначає автор, він обрав цей період не випадково, адже інтенсивне будівництво залізниць припадає на 50–60-ті рр. XIX ст., а з 1873 р. «дозволялося будівництво доріг та гілок, які мали тільки місцеве значення. Виняток становила лише Донецька дорога, але і вона у тому вигляді, в якому вона збудована, не може мати самостійного значення»⁶.

Цінність цієї роботи полягає у тому, що на відміну від більшості досліджень того часу, в яких позитивно оцінювалися всі аспекти діяльності залізниць, автор досить критично ставиться до системи управління казенними залізницями, підкреслюючи, що при підборі кадрів враховуються не ділові якості претендента на ту чи іншу посаду, а «певне становище у службовій ієрархії»⁷.

У правовій літературі кінця XIX – початку XX ст. досить глибоко досліджувалися різноманітні питання «залізничного права». Цією проблемою займалися відомі правознавці А. Борзенко, А. Гусаков, П. Деларов, А. Каминка, Г. Карганов, А. Квачевський, Н. Плавтов та ін.

Заслуговує на увагу дослідження А. Борзенка «Концесія залізничного права»⁸, у якій автор аналізує положення «залізничного права», зазначаючи, що спеціальні дослідження із цього питання стали можливими лише тоді, коли склалася система законодавчих актів, які визначали правовідносини у сфері залізничного транспорту. А Борзенко вперше в історії російського правознавства дав визначення поняття «залізничне право» та чітко розмежував сфери впливу цього права, підкресливши, що ті норми, які визначають відносини залізниць та публіки, становлять цивільне право, а решта належить до галузі публічного залізничного права⁹. Автор монографії на основі аналізу праць відомих правознавців Німеччини, Англії та США досліджує таке економічне явище як концесія з точки зору правознавства. Він робить висновок про те, що «концесія у правовому сенсі є дозволом компетентної влади на облаштування такого промислового підприємства, яке, за законом, вимагає попереднього дозволу уряду»¹⁰. Далі А. Борзенко зазначає, що хоча російський Статут про промисловість не містить терміну «концесія», але все-таки концесійний порядок дотримується в Росії набагато суворіше, ніж на Заході. І додає, що концесійна система широко застосовується при будівництві та експлуатації залізниць, причому у цьому разі концесія – «це не угода, хоча її так часто називають, а дозвіл на певні привілеї»¹¹.

Аналіз історичної та правової літератури свідчить, що всі залізниці у зазначений період створювалися та функціонували як акціонерні товариства. Тому значущим для нашого часу є дослідження акціонерного права, тематику якого порушували такі дослідники, як В. Максимов, А. Каминка, П. Песемський, Ф. Тернер та ін.

Однією з перших вагомих праць, присвячених зазначеній тематиці, можна вважати монографію Ф. Тернера «Сравнительное обозрение акционерного законодательства главнейших европейских стран»¹², де на підставі розробок західноєвропейських правознавців автор дає традиційний опис історії акціонерних товариств, докладно викладає природу акцій та інші ознаки цього типу підприємств. Аналізуючи акціонерне законодавство шести європейських держав – Австрії, Англії, Німеччини, Італії, Франції та Росії, автор водночас подає загальні викладки з приводу найголовніших питань, які ставили у 60–70-х рр. XIX ст. стосовно взаємовідносин засновників і самих товариств та третіх осіб – їхніх кредиторів. У другій частині роботи Ф. Тернер привертає особливу увагу до окремих питань управління компаніями, зокрема залізничними.

Взірцем правового дослідження акціонерних товариств і акцій можна вважати працю П. Песемського «Акционерные компании с точки зрения гражданского права»¹³, у якій автор послідовно викладає зміст інститутів акціонерного права європейських країн, розглядає історію акціонерних компаній, окремі теорії західноєвропейських учених із різних питань акціонерного законодавства, обґрунтовує пропозиції щодо реформи акціонерного права Російської імперії. Правознавець створив власне вчення про сутність акціонерних компаній, визначаючи їх різновидом співтовариства, тобто об'єднання «окремих осіб для досягнення сукупними засобами вільно визначеної мети»¹⁴.

Фундаментальною працею про акціонерні товариства по праву вважається дослідження А. І. Камінки «Акционерные компании. Юридическое исследование», у якому, спираючись на праці знаних європейських комерціалістів XIX ст., учений визначив види товариств, у тому числі й залізничних, що існували на той час, розглянув розвиток акціонерного законодавства, проаналізував правову природу акцій та їхні види. Цікавим є те, що він детально дослідив процес прийняття закону про акціонерні товариства в Європі та Росії¹⁵.

Для нашого часу повчальними і важливими є погляди Г. Ф. Шершеневича на дві системи створення акціонерних товариств – явочну, властиву на той час більшості країн Європи, і концесійну, яка існувала в Російській імперії. В «Учебнике торгового права»¹⁶, учений особливо підкреслював юридичну силу і порядок затвердження статуту акціонерних товариств різних видів, особливості положень статутів залізничних товариств з питань їх експлуатації та ліквідації.

Значний масив правознавчої літератури зазначеного періоду присвячено питанням законодавчого регулювання експлуатації залізниць. Цією проблемою займалися відомі юристи-теоретики і практики залізничного права Т. В. Бертгольд, Н. Л. Брюль, П. Деларов, Г. Карганов, М. Фідлер та ін.

Значну роботу з упорядкування та коментування чинних законів із питань залізничних перевезень зробив М. Д. Токарський у фундаментальній праці «Свод извлечений из железнодорожных уставов и собранных решений Сената по предмету железнодорожной перевозки», зібравши всі закони, урядові постанови та витяги із судових рішень із питань залізничних перевезень. До книги увійшли витяги із статутів усіх залізничних товариств про права і обов'язки залізниць в питаннях залізничних перевезень, і як доповнення – збірник законодавчих та нормативних актів про звільнення окремих залізниць від відповідальності за різними позовами, що базуються на вимогах залізничних статутів. Цінність цієї роботи полягає у тому, що автор включив до неї рішення Цивільного касаційного Департаменту Правлячого Сенату у справах про залізничні перевезення та висловив пропозиції щодо організації спеціального суду із залізничних справ, який ухвалюватиме «правильніші рішення, ніж більшість загальних судів, для яких велика кількість залізничних позовів є значним тягарем»¹⁷.

Особливо цікавою, на погляд автора, є робота працівника юридичної служби Харківсько-Миколаївської залізниці М. Плавтова «Очерки русского железнодорожного права»¹⁸, у якій автор характеризує нормативно-правові акти, що регулювали взаємні правовідносини вантажоперевізника, тобто залізниці та власників вантажу. У книзі викладено правила, які стосуються ввезення вантажу на станції, запису на чергу, відправлення та доставку вантажу за призначенням і так далі до кінця договору перевезення. Викладені правила залізничних перевезень ґрунтуються на засадах чинного законодавства, на яких засновано договір про перевезення. Згідно із законом, – стверджує М. Плавтов, – у договір перевезення вступають дві сторони: залізниця та держава. Право однієї сторони є разом з тим і обов'язком іншої і навпаки, а тому залізничне право поділяється на дві частини: 1) обов'язки залізниці та права держави; 2) права залізниці та обов'язки держави¹⁹. Крім того, автор одним з перших російських правознавців, дав визначення залізниці як юридичної особи, «яка володіє всіма матеріальними засобами, необхідними для успішного виконання перевезень, має достатню кількість працівників із відповідними професійними знаннями та адміністрацією»²⁰.

Грунтовний аналіз положень залізничного права зробив В. Ундінець у дослідженні «Русское торговле-промышленное право»²¹, вказавши, що джерелами залізничного права служать як загальні закони, наприклад, про винагороду за шкоду і збитки, спричинені залізницями, про акціонерні товариства, про відчуження майна та статuti залізничних товариств і спеціальні узаконовання, наприклад, Загальний статут російських залізниць, тимчасове положення про залізничні тарифи та установи з тарифних справ від 8 березня 1889 р. та багато інших.

Особливу увагу автор приділяє аналізу спеціального законодавства, зокрема Загального статуту російських залізниць, який формував процес перевезення вантажу та пасажирів, головним чином з точки зору інтересів пасажирів та вантажовідправників²².

Розвиток залізничної мережі та вантажного руху нею, збільшення промислового вантажообігу зумовили необхідність упорядкування вантажоперевезень, точного встановлення прав та обов'язків обох учасників цього процесу – дороги та її контрагентів – власників вантажу. Це завдання покликаний виконати Загальний

статут російських залізниць, прийнятий 11 червня 1885 р. З того часу російські правознавці випустили ряд видань, які були коментарями до Статуту, висвітлювали актуальні питання чинного законодавства та обґрунтовували необхідності удосконалення цього нормативно-правового акта. Серед опублікованих на той час праць особливе місце займає брошура В. Л. Клячка «К реформе железнодорожного законодательства»²³. Проаналізувавши нормативно-правові акти, які регулювали експлуатацію залізничної мережі, автор зробив висновок, що для підвищення ефективності її діяльності виникла необхідність внести зміни до тих статей Загального статуту, які гарантували б оптимальне функціонування залізничної мережі для забезпечення потреб промисловості, населення та держави в цілому.

Викликає зацікавлення ряд праць, які стосуються окремих аспектів російського законодавства щодо експлуатації залізничної мережі. Особливе місце серед них посідають праці П. Деларова, Ф. Осецького, М. Федорова, О. Ферсмана та А. Фруктова, які досліджували питання відповідальності залізниць за спричинення збитків особам та майну в результаті експлуатації залізниць.

Працюючи у складі комісії, створеної Міністерством юстиції для перегляду законів про відповідальність за шкоду, спричинену експлуатацією залізниць, П. Деларов глибоко вивчив стан законодавства з цього питання як у Росії, так і за кордоном. Результатом цієї роботи стала книга «Об ответственности железнодорожных предпринимателей и их агентов за причинение эксплуатациею вреда лицам и имуществу»²⁴. У ній автор вперше у російському правознавстві дав визначення поняття «залізничний підприємець», стверджуючи, що це «особи фізичні та юридичні, а під рубрикою останніх – казна та приватні юридичні компанії»²⁵. Весь матеріал книги розподілено на дві частини – начала цивільної та кримінальної відповідальності залізничних підприємств. Особливістю цієї роботи є те, що П. Деларов привертає особливу увагу до проектів нових законів із залізничного права, підкреслюючи, що вони мають не тільки теоретичне, а й практичне значення у вирішенні спорів між власниками вантажу та представниками російських залізниць.

Логічним продовженням цієї праці є робота Ф. Осецького «Ответственность железных дорог за вред в здорьеве», у якій досліджено спеціальні закони із даного питання та загальні тенденції у законодавстві Німеччини, Швеції та Росії. Зокрема, він уперше у російському правознавстві дав визначення дефініції «експлуатація залізниць», під якою розуміє «загальну суму всіх дій залізничного підприємства, які мають пряме або непряме відношення до призначення залізниці як засобу пересування»²⁶. Крім того, П. Осецький чітко визначає, хто із учасників експлуатаційного процесу має право на відшкодування збитків та шкоди здоров'ю, які спричинені експлуатацією залізниць, стверджуючи, що «на підставі діючого законодавства право на відшкодування мають не тільки пасажиря, а й агенти-залізничники, а також треті особи, які зазнали особливої шкоди»²⁷.

Важливою проблемою, яка неодноразово порушувалась у працях економістів та юристів, було питання встановлення та організації тарифної справи. С. Ю. Вітте, К. Загорський, А. Міхельсон, В. Беловежський та інші автори розкрили суть тарифів, вказали на те, що до передачі у 1889 р. тарифної справи до рук держави в особі міністерства фінансів, залізничні тарифи були різними на різних дорогах. Вони склалися під впливом трьох факторів: роздробленості залізничної мережі між багатьма залізничними товариствами; повної свободи та самостійності кожного із них у справі встановлення тарифів та широкій конкуренції між ними.

Першою спробою систематичного викладення найголовніших основ залізничної тарифної політики стала праця С. Ю. Вітте «Принципы железнодорожных тарифов»²⁸, яку надруковано у журналі «Инженер» за 1883 р. Цю роботу написано в переломний момент експлуатації російських залізниць, коли з небувалою гостротою постала проблема державного регулювання залізничних тарифів. У книзі С. Ю. Вітте відобразилося складне переплетіння та протиборство загальнодержавних інтересів, інтересів різних груп підприємців, всіх станів та прошарків тодішнього російського суспільства. Як зазначав Вітте, «тарифна справа впливає із всієї сукупності економічних і торгових відносин, і, в свою чергу, справляє на них вплив»²⁹. Автор підкреслював, що вивчення та розуміння тарифних законів вбереже від помилок, які можуть обернутися значними збитками як для залізниць, так і для держави в цілому.

У названій праці С. Ю. Вітте зробив висновок, що тарифна справа як теорія впливає з економічного закону попити та пропозиції і являє собою у подальшому розвитку результати, які залежать від усіх елементів економічного та політичного життя суспільства.

Під впливом нових реалій російської залізничної політики С. Ю. Вітте у 1910 р. випускає друге видання вищезазначеної праці. У ній відображені ті зміни, які відбувались у процесі експлуатації залізничної мережі на початку XX ст., в тому числі й у справі встановлення тарифів, тісно пов'язаних, на думку автора, із зростанням дефіцитності російських залізниць.

Розглядаючи масив правознавчої та економічної літератури кінця XIX – початку XX ст., у якій висвітлено процес будівництва, формування та експлуатації залізничної мережі, слід зазначити, що вчення про залізничне право у Російській імперії почало зароджуватися наприкінці XIX ст. Значний внесок у розробку теоретичних засад залізничного права зробили А. Борзенко, П. Деларов, А. Камінка, П. Песемський, Л. Плавтов, Ф. Тернер, Г. Шершеневич та інші.

Крім того, деякі аспекти залізничного права відображено у роботах істориків та економістів – С. Ю. Вітте, А. Головачова, М. Кіслінського, П. Чегодаєва та інших.

Разом з тим слід зазначити, що в історико-правовій літературі практично немає робіт, у яких висвітлювалися би питання застосування загальноімперських законів на території України, та й роботи українських авторів, таких як, наприклад, В. Клячко, М. Плавтов, В. Ундінець окремо ці питання не висвітлювали.

У правовій літературі післяреволюційного періоду проблеми правового регулювання будівництва та експлуатації залізниць в Україні не стали предметом детального аналізу. Тому саме правознавча література кінця XIX – початку XX ст. є теоретичним та історико-правовим підґрунтям ретроспективного відтворення процесу правового регулювання будівництва та експлуатації залізниць.

¹ *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Историографический очерк / Под ред. Куломзина. – Т. 1–3. – СПб., 1902.

² Там само – С. 293.

³ Там само.

⁴ Там само – С. 25.

⁵ *Чегодаев П. В.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Историч. очерк. – Т. 4. – СПб., 1902. – 393 с.

⁶ *Головачев А. А.* История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881. – 404 с.

⁷ Там само. – С. 108.

⁸ *Борзенко А.* Концессия железнодорожного права: Опыт сравнительно – законодательного исследования. – М., 1883. – 300 с.

⁹ Там само. – С. 112.

¹⁰ Там само. – С. 215.

¹¹ Там само. – С. 228.

¹² *Тернер Ф.* Сравнительное обозрение акционерного законодательства главнейших европейских стран. – СПб., 1871. – 264 с.

¹³ *Писемский П.* Акционерные компании с точки зрения гражданского права. – М., 1876. – 229 с.

¹⁴ Там само. – С. 114.

¹⁵ *Каминка А. И.* Акционерные компании. Юридическое исследование. – Т. 1. – СПб., 1902. – 490 с.

¹⁶ *Шершеневич Г. Ф.* Курс торгового права. – Изд. 4-е. – СПб., 1908. – 624 с.

¹⁷ *Токарский Н. Т.* Свод извлечений из железнодорожных уставов и собраний решений Сената по предмету железнодорожной перевозки. – СПб., 1889. – 258 с.

¹⁸ *Плавтов Н.* Очерки русского железнодорожного права. – Х., 1902. – 182 с.

¹⁹ Там само – С. 97.

²⁰ Там само. – С. 108.

²¹ *Ундинцев В.* Русское торгово-промышленное право. Общие узаконения. – К., 1907. – 480 с.

²² Там само. – С. 310.

²³ *Клячко В. Л.* К реформе железнодорожного законодательства. – Ростов-на-Дону, 1911. – 113 с.

²⁴ *Деларов П.* Об ответственности железнодорожных предпринимателей и их агентов за причинение эксплуатацией вреда лицам и имуществу. – СПб., 1874. – 254 с.

²⁵ Там само. – С. 84.

²⁶ *Осецкий Ф.* Ответственность железных дорог за вред и здоровье (по ст. 683 т. X ч. I (продолж. 1879 г.) и Общему уставу российских железных дорог 12 июля 1885 г.). – 46 с.

²⁷ Там само. – С. 23.

²⁸ *Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – СПб., 1910. – 364 с.

²⁹ Там само. – С. 246.

Резюме

Розкрито окремі аспекти правового регулювання будівництва та експлуатації залізниць в Україні наприкінці XIX – початку XX ст. Висвітлено праці окремих дослідників транспортного права.

Ключові слова: транспортне право, залізниця, концесія, акція, акціонерне товариство.

Резюме

Рассмотрены отдельные аспекты правового регулирования строительства и эксплуатации железных дорог в Украине конца XIX – нач. XX ст. Анализируются работы отдельных исследователей транспортного права.

Ключевые слова: транспортное право, железная дорога, концессия, акция, акционерное общество.

Summary

The questions of development and improvement of the Ukrainian railway transport which is considered to be as one of the directions of making better social-economic life of society are investigated. The problems of normative\ loyal regulating of the appearing of railway transport in Ukraine (the second half of the nineteenth century).

Key words: Railway transport, railway, concession, shareholding companies, statute.

Отримано 10.02.2011