

користування надрами можна вважати найбільш важливим і значимим природно-ресурсним платежем, так як його питома вага в структурі надходжень зборів за спеціальне використання природних ресурсів є найвищою.

ПРАВОВІ ПИТАННЯ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ЄДИНИЙ ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПРОСТІР

*Деркач Елла Михайлівна,
кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри конституційного,
міжнародного і кримінального права Донецького національного
університету імені Василя Стуса*

Наразі міжнародне транспортне співтовариство поставлено перед фактом вирішення стратегічного завдання: вироблення нового формату співпраці, спрямованого на об'єднання існуючих транспортних мереж Європи та Азії в загальну інтегровану транспортну систему. Міжнародна інтегрованість і стійкість національних транспортних систем є пріоритетами в процесі становлення спільного ринку транспортних послуг і єдиного транспортного простору.

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Україна, яка перебуває в безпосередній близькості від країн Євросоюзу, має значний транзитний потенціал і зацікавлена в максимальному використанні можливостей з розвитку ринку транспортних послуг, а також створення транзитного транспортного мосту, що об'єднує країни Європи, Азії та Сходу. Наразі через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від

30.05.2018 № 430-р, концептуальними засадами формування та пріоритетами реалізації державної політики у галузі транспорту є інтеграція національної транспортної мережі до міжнародної мережі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля конкурентоспроможної та ефективної національної економіки.

Вже сьогодні ряд існуючих зобов'язань України, а також законодавчих ініціатив спрямовано на приведення параметрів функціонування транспортної системи до європейських норм і стандартів. Для їх реалізації органами державної влади України затверджені відповідні документи, що визначають напрямки транспортної політики.

Так, на зміну системі державних стандартів прийшло технічне регулювання, зокрема, на залізничному транспорті прийнято технічні регламенти (Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 01.03.2010 р., Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. та Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 р). Слід зазначити в позитивному плані прийняття Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р., який прийнятий в рамках реформування в сфері залізничного транспорту з метою гармонізації транспортного законодавства України до законодавства ЄС. Враховуючи євроінтеграційний курс України, важливо згадати про законопроект «Про залізничний транспорт» (9512/П від 25.04.2019), що знаходиться на розгляді Верховною Радою України, спрямований на створення правової основи для запровадження ринкових механізмів і європейських стандартів організації залізничних перевезень, вільне ціноутворення, лібералізацію послуг, створення приватних операторів тяги, що сприятиме поступовому переходу від монополії у сфері залізничних перевезень до монополії у сфері володіння

інфраструктурою. Крім цього, позитивним є внесення змін до законодавства щодо запровадження електронного документообігу на залізничному, морському і авіаційному транспорті. Разом з тим, досі не вирішеними залишаються питання щодо прийняття Закону «Про змішані (комбіновані) перевезеннях», «Про внутрішній водний транспорт», Кодексу автомобільного транспорту.

8 травня 2019 р. Торгово-промислова палата України разом з Асоціацією «Високошвидкісні магістралі», Українським союзом промисловців і підприємців, Товариством українсько-китайської дружби, Асоціацією національностей України, Українсько-Арабською діловою радою, Асоціацією «Український логістичний альянс» підписали резолюцію на підтримку ініціативи «Один пояс, один шлях». Передбачається будівництво міжнародного Каспійсько-Чорноморського маршруту від Китаю до Євросоюзу через країни Центральної Азії, Південного Кавказу та Україну, що, як вбачається, створить необхідні можливості для забезпечення мобільності людей і руху товарів між найбільшими ринками Євразійського континенту, сприятиме гуманітарному розвитку та економічній інтеграції країн.

Більш того, з метою поліпшення умов здійснення перевезень в регіоні країн-учасниць міжнародного транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія у Верховній Раді України зареєстровано проект Закону України «Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА» (№0198 від 05.09.2018), що спрямований на створення правової основи для здійснення мультимодальних перевезень в регіоні ТРАСЕКА. Угода визначає основні умови здійснення мультимодальних перевезень між країнами ТРАСЕКА та дає можливість отримати певні переваги над іншими державами в забезпеченні цього виду перевезень, що, безумовно, матиме позитивний вплив на підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України, сприятиме розвитку транзитного потенціалу та збільшенню експорту транспортних послуг України.

З поглибленням європейського інтеграційного процесу в транспортній політиці, як і в політиці ЄС в цілому, відбувся перехід від негативної інтеграції

(просте усунення бар'єрів при транскордонному переміщенні товарів, послуг, що посилює конкуренцію, підвищує якість товарів, послуг, ефективність економіки) до інтеграції позитивної (створення єдиної правової та інституційної системи, що забезпечує подальше збільшення мобільності товарів, послуг)¹⁶⁰.

Важливим кроком в напрямку інтеграції України до ЄС стала ратифікація 16 вересня 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами, з іншого боку¹⁶¹. Основні положення щодо транспорту містяться в IV і V розділах економічної частини Угоди про асоціацію і полягають в наступному: 1) положення про лібералізацію між членами Угоди надання транскордонних, в тому числі транспортних, послуг з використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту (підр. 7 ч. 5 гл. 6 розд. IV Угоди); положення про співпрацю у сфері транспорту, спрямовані на реструктуризацію та оновлення транспортного сектора України і поступову гармонізацію транспортного законодавства України до стандартів ЄС (гл. 7 розд. V).

Європейська транспортна політика представляє поєднання правового регулювання та міждержавного співробітництва. Вона ґрунтується на розробці політичних документів, таких як «Біла книга», «Зелена книга», планів дій та програмах, а також директивах ЄС. Особливе значення в даному питанні має «Біла книга» ЄС, яка зазнає безперервного коригування відповідно до завдань і викликів, що виникають. Цей документ є базовим концептуально-стратегічним документом транспортної політики ЄС, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку.

Отже, перспективними напрямками розвитку вітчизняного законодавства в аспекті створення інтегрованої транспортної системи, відкриття

¹⁶⁰ Ярмолівич Ю.Р., Ярмолівич Д.Ю. Развитие возможностей транспортной системы Украины в свете Концепции развития транспорта ЕС до 2050 года. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2015. № 1(50). С. 155-169. URL: file:///D:/%D0%A4%D0%BE%D1%82%D0%BE/rmegt_2015_1_13%20(1).pdf.

¹⁶¹ Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII. *Відомості Верховної Ради*. 2014. № 40. Ст. 2021.

національного ринку транспорту для європейських перевізників і реалізації потужного транспортного потенціалу України є створення правової основи здійснення мультимодальних перевезень, беручи до уваги, що мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів. З урахуванням транспортної політики ЄС доцільно розробити Дорожню карту розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему, ґрунтуючись на показниках обсягів перевезення, досвіді інших країн і результатах відповідних наукових досліджень.

ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПРИПИНЕННЯ ПРАВА РОЗПОРЯДЖЕННЯ ЧАСТКОЮ В СТАТУТНОМУ КАПІТАЛІ ЩОДО КОРПОРАТИВНОГО ДОГОВОРУ В НАЦІОНАЛЬНОМУ ТА АНГЛІЙСЬКОМУ ПРАВІ

*Дорошенко Ліна Миколаївна,
кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри
цивільного права і процесу Донецького національного університету імені Василя Стуса
Шемета Тетяна Миколаївна,
секретар судової палати у цивільних справах Вінницького апеляційного суду, суддя,
аспірантка Донецького національного університету імені Василя Стуса*

Із прийняттям Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» (далі за текстом – Закону про ТОВ та ТДВ)¹⁶² у правовій системі України продовжується створення умов для використання численних правових конструкцій відомих зарубіжним країнам, однією з яких є корпоративний договір. Необхідність універсалізації, все більший розвиток диспозитивності регулювання за допомогою корпоративного договору зумовлені тим, що на рівні закону неможливо встановити всі необхідні правила, які забезпечують баланс інтересів учасників корпоративних відносин, так само

¹⁶² Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю: Закон України від 06 лютого 2018 р. № 2275-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 13. Ст. 69.