
УДК 341.01:346.58

О. П. Подцерковний

**ЩОДО ВРАХУВАННЯ РОСІЙСЬКОЇ ЗАГРОЗИ
ТА ЄВРЕЙСЬКИХ ПЕРСПЕКТИВ У ПРАВОВОМУ
ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ТРАНЗИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ**

Сьогодні особливо гостро стоять перед Україною питання використання всього розмаїття потенціалів географічного, демографічного, економічного та геополітичного характеру для досягнення конкурентних переваг на ринках товарів і послуг, а також збільшення можливостей для економічного зростання. Не винятком є й питання використання транзитного потенціалу країни для побудови перспективних транспортних коридорів, оскільки географічне положення України на кордоні Європи й Азії сприяє цьому. Агресія Росії проти України зумовила виникнення додаткових проблем, що потребують вирішення, адже ускладнено транзит між державами, накладено санкції на низку російських компаній, які підтримали окупацію території України, заблоковано низку транспортних шляхів східного напрямку.

Розвиток національної транспортної галузі, незважаючи на це, продовжує бути перспективним напрямом стимулювання для оновлення вітчизняних доріг, залізничних колій, транспортних розв'язок, готельного бізнесу, сервісної інфраструктури тощо. Заважають цьому розвитку недостатня повнота та стабільність української нормативної бази; відсутність прогнозованої економічної політики щодо розвитку інфраструктури в часи зовнішньої агресії, сподівання щодо припинення якої є досить примарними в найближчій перспективі; фінансово-економічна криза в країні, коли питання розвитку межують із питаннями виживання цілих галузей економіки. У цих умовах підтримка транспортної галузі економіки, утворення правових стимулів для розвитку транзитного потенціалу можуть стати ключовими для активізації всієї економічної системи та набути характеру об'єкта первинної уваги з боку держави. До традиційних правових проблем додається новий виклик, зумовлений глобалізаційними процесами та світовою фінансово-економічною нестабільністю. Саме тому необхідно спрямувати зусилля науковців на пошук найоптимальніших шляхів поси-

лення транспортно-транзитних можливостей економіки України, у тому числі шляхом створення умов для розвитку транспортних коридорів.

На жаль, використанню транзитного потенціалу України влада поки що не приділяє належної уваги. Не вистачає їй економіко-правових досліджень, які сприяли б виробленню суспільного розуміння відповідної значимості та подальших напрямів соціально-економічного розвитку в цій сфері.

Одне з небагатьох винятків у цій сфері – кандидатська дисертація А.В. Міщенко «Транспортний коридор як форма правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.04 «Господарське право, господарсько-процесуальне право», що була захищена в 2009 р. Окремі публікації щодо правового забезпечення функціонування транспортних коридорів здійснено А.В. Матвєєвою [1; 2] та деякими іншими вченими [3].

З'явилися цікаві економічні дослідження із цього питання, хоча й досить розрізнені, що дзеркально відображає неусталену державну економічну політику в цій сфері. Ідеться, зокрема, про монографію О.В. Захарової «Розвиток потенціалу світової транспортної системи» та деякі інші праці [4; 5; 6; 7; 8]. Разом із тим майже відсутні дослідження різкої зміни економічних умов функціонування економіки України після подій 2014–2015 рр., що прямо вплинули на використання транзитного потенціалу України.

Ідеться про руйнування економічних зв'язків із Російською Федерацією, обумовлені відомими причинами окупації Криму й окремих територій Луганської та Донецької областей.

При цьому значно звужується не лише вибір напрямів і форм зовнішньоторговельного співробітництва України з країною-агресором, а й обмежується теоретична база відповідних досліджень. Зокрема, сьогодні правові джерела, судова практика й наукові напрацювання вчених із питань зовнішньоекономічної діяльності, що мають місце в Російській Федерації, мають розглядатися не тільки як база для «високих» наукових досягнень, а насамперед як об'єкт прогнозування подальших недружніх до України кроків московської влади, зокрема щодо виключення України з ринку транспортних послуг і завдання українській економіці шкоди. Вітчизняні наукові дослідження мають враховувати сучасні економіко-правові реалії відповідного протистояння на багато років уперед, зокрема нові перспективні заходи державної економічної безпеки, що мають вживатися на науковій базі в Україні не лише для уникнення несприятливих наслідків відповідної економічної політики країни-агресора, а й для використання сучасних цивілізаційних досягнень українських реформ, що провадяться Україною за підтримки країн Заходу, для отримання безперечних ринкових переваг розвитку національного економічного та транзитного потенціалу.

Крім сфери транзиту газу, на сьогодні майже не відчувається врахування відповідних особливостей у вітчизняних економіко-правових дослідженнях. Наприклад, якщо йдеться про розвиток міжнародних транспортних коридорів із перевезення звичайними видами транспорту (нетрубопроводами), то значною мірою унеможливилася реалізація транспортного ко-

ридору «Європа – Азія» (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай). Саме про цей транспортний коридор йшлося в Постанові Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512, якою було визначено перелік транспортних коридорів, які Україна разом з іншими країнами пропонувала включити як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів. Збільшується перспектива розвитку транспортного коридору «Євразійський» (ЄАТК): Іллічівськ (Одеса) – Поті (Батумі) – Тбілісі – Баку (Україна, Грузія, Азербайджан). Потенційно перспективним транспортний коридор «Гданськ – Одеса» (Балтійське море – Чорне море), про який також йдеться у відповідній постанові Уряду України, залишається лише на папері.

При цьому має бути враховано, що сама назва міжнародного транспортного коридору не є визначальною для України з погляду транзитного значення, оскільки низка європейських коридорів має останньою країною призначення Україну, а тому використання транспортного потенціалу України для розвитку цих коридорів співпадає з питаннями внутрішніх перевезень, не торкаючись транзитної складової. Зокрема, якщо йдеться про європейські транспортні коридори, то їх перелік у 1994 р. було визначено II Загальноєвропейською транспортною конференцією (Критською), яка визначила 9 основних маршрутів таких коридорів, і серед них названо, зокрема, коридор № 3 (Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ). Агресія Росії проти України фактично звела нанівець перспективи продовження цього коридору на схід.

Отже, на сьогодні розвиток цього міжнародного коридору для України має винятково внутрішнє значення, дозволяючи швидко доставляти вантажі з кордону в столицю України. Це не означає, що треба байдуже ставитися до розвитку відповідного коридору. Будучи виведеним за межі транзитного коридору, цей транспортний шлях має розвиватися за іншою економічною перспективою, ніж транзит. Останній піддано особливому правовому режиму здійснення зовнішньоекономічної діяльності, врегульовано на рівні спеціального Закону України «Про транзит вантажів в Україні»; він має розглядатися як елемент експорту послуг, що дозволяє залучити в країну додаткові кошти, інвестиції, сприяти розвитку інфраструктури, яка матиме комплексне використання – для транзитних і внутрішніх потреб.

Аналогічні особливості розгляду виникають також щодо європейського транспортного коридору № 5 (Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ).

Перспективи розвитку зберігає Дунайський (водний) транспортний коридор № 7 (Австрія – Угорщина – Югославія – Болгарія – Румунія – Молдова – Україна), оскільки його може бути успішно продовжено морським шляхом до Туреччини, Греції. Реалізація цієї перспективи могла б повною мірою перетворити означений коридор з «умовно міжнародного» для України на дійсно міжнародний, у якій наша держава забезпечує транзит вантажів.

У зв'язку з поставленими питаннями підвищується потреба в комплексних господарсько-правових дослідженнях у цій сфері, їх цінність із точки зору аналізу як правових, так і економічних, управлінських, фінансових, геополітичних та інших чинників розвитку економіки.

Вирішення питання стимулювання транспортної галузі та транзитних перевезень дозволило б зупинитися на багатьох проблемах інвестування в українську економіку, зокрема іноземного.

У цій царині залишається невирішеною низка проблем, що заважають створювати стартову базу для активізації транзитних операцій в Україні. Якщо з погляду економічної стратегії багато що є зрозумілим, враховуючи низку економічних розрахунків та експертних висновків, а також загальне розуміння реакції транзитних вантажопотоків на східну загрозу їх безпеки та обсягів, то правове відображення потреб відповідної державної транспортної політики досі не отримало наукове обґрунтування. Наприклад, у сфері транзиту нафти й газу прогнозування негативних наслідків однобічності транзитного використання потужностей транспортного комплексу України досить давно викликало занепокоєння. Зокрема, у літературі загально визнаним стало розуміння того, що на трубопровідному транспорті найбільшою проблемою України є те, що майже всі шляхи орієнтовані на транзит нафти й газу лише з Росії [9]. На жаль, відповідне розуміння в довоєнний період не набуло практичного втілення в реальних правових заходах, які могли б сприяти попередженню негативних наслідків для економіки України.

Поступово набирає обертів правове реагування у відповідній сфері. Зокрема, у 2015 р. набули чинності закони України «Про денонсацію Угоди між урядом України і урядом РФ про транзит через територію України військових формувань РФ, які тимчасово перебувають на території Республіки Молдова» № 463-VIII та «Про денонсацію угоди між урядом України і урядом РФ про організацію військових міждержавних перевезень та розрахунки за них» № 465-VIII. Разом із тим це тільки початок правових заходів щодо введення правового режиму співробітництва з країною-агресором у стан, який захищає національні економічні інтереси.

Саме тому необхідним є правове прогнозування зазначених питань.

Зокрема, у контексті погроз Російської Федерації ввести ембарго на допуск української продукції на власний ринок із 2016 р. у зв'язку з набуттям чинності Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, стає важливим передбачення подальшої ескалації двосторонніх заборон, що безпосередньо вплинуть і на транзитне сполучення.

Повне нехтування Російською Федерацією нормами міжнародного права, використання механізмів захисту населення від неякісної продукції для неконкурентного й неправового обмеження поставок продукції з України та інших країн обумовлюють подальше згортання транзитних коридорів, де однією з ланок є Росія. Зокрема, 4 червня 2015 р. Россільгоспнагляд

припинив транзит через територію Росії живої птиці, продукції птахівництва та інкубаційного яйця зі США, пояснюючи своє рішення «поширенням пташиного грипу» [10]. Напередодні були заборонені рибні продукти з балтійських країн [11], уведено ембарго для українського [12] та західного продовольства [13].

Фактично обмежуючі заходи Російської Федерації щодо ембарго на постачання продовольства з України, США, країн Європейського Союзу, США та Канади вимушують цю авторитарну країну йти далі, забороняючи транзит відповідної продукції, оскільки загальна корупційна складова функціонування Російської Федерації цілком уможлиблює ввезення забороненого імпорту під виглядом транзиту, що отримало таке визначення в економічній літературі, як «обірваний транзит». Останній приклад – заборона транзиту продукції з України [14], ускладнення транзиту через територію Білорусі [15]. У цих умовах легальний транзит у країні підпадає під заборону, що має враховувати Україна в плануванні своїх транзитних угод щодо продукції з європейських країн через територію Росії.

Вирішення поточних теоретичних завдань у цій сфері досі наштовхується на досить значні прогалини. Зокрема, відсутнє послідовне й чітке визначення змісту поняття «транспортний коридор» у доктрині права та економічній теорії. Усічене, однобічне розуміння цього поняття завідомо приречене на неточності.

Наприклад, в економічній літературі поняття міжнародного транспортного коридору трактується як «комплекс наземних і водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою, допоміжними спорудами, під'їзними шляхами, прикордонними переходами, сервісними пунктами, вантажними та пасажирськими терміналами, устаткуванням для управління рухом» [16, с. 120]. Разом із тим у цьому випадку спостерігається зайва об'єктивізація поняття транспортного коридору шляхом усунення з його змісту соціально-поведінкової складової. Проте не можна уявити функціонування транспортного коридору без комплексу міжнародно-правових, організаційно-правових і господарсько-правових заходів стимулювання руху вантажів, безпеки й захисту учасників відповідних відносин. Існування лише шляхів, пунктів, устаткування не робить відповідний об'єкт транспортним коридором.

Таким чином, поняття транспортного коридору повинно модифікуватися залежно від того, що піддано правовому впливу: об'єкт правового регулювання, спеціальний режим господарювання, сегмент ринку транспортних послуг або сукупність правових режимів.

У цьому аспекті не можна також погодитися з пропозицією А.В. Міщенко розуміти транспортний коридор через категорію організаційно-правової форми, ототожнюючи цей коридор із поняттям організації – суб'єкта права [17, с. 80–81]. Дійсно, термін «організація» може мати декілька значень: це і процес, і результат, і форма, і, нарешті, окремий вид суб'єкта права. Зокрема, з позиції господарського права термін господарських організацій є досить стійким поняттям, яким характеризуються особи, на-

ділені господарською правосуб'єктністю. Якщо транспортний коридор наділяється правосуб'єктністю, то виникає питання про те, яким чином можуть здійснювати діяльність у цьому коридорі інші утворення. Розуміння транспортного коридору як організації, наділеної правами й обов'язками, передбачає адміністративне підпорядкування всіх учасників цього коридору певній владній верхівці, що неможливо уявити в структурі сегменту сучасного ринку, вільного входу й виходу на цей ринок, оскільки ми не можемо транспортний коридор обнести дротом і регулювати відносини у сфері його функціонування владно. Навіть за відсутності будь-якого правового регулювання (можна згадати стародавній Великий шовковий шлях) транспортні коридори існують і розвиваються. Отже, доступ осіб на цю територію завжди буде вільним, непідвладним організаційній єдності. Тому організацію транспортного коридору як діяльність, що, очевидно, потребує державного врегулювання, не можна наділяти характеристиками суб'єкта права.

Не можна як применшувати, так і перебільшувати значення держави як організатора ринкових відносин, зокрема, з точки зору утворення транспортних коридорів. Транспортний коридор не буде існувати там, де є лише бажання держави. Проте ж навіть гіпотетично неможливо завчасно визначити учасників діяльності в межах транспортного коридору; крім того, припинення діяльності одних членів не може означати припинення самого транспортного коридору. Отже, може виникнути ситуація, коли неприбуткова організація транспортного коридору буде існувати лише на папері. У цьому сенсі варто говорити про те, що транспортний коридор у найбільш широкому значенні – це певна система відносин, умови для підвищення ефективності функціонування якої має створювати держава.

Потрібно активніше залучати юристів, особливо господарського профілю, у розробку механізмів розвитку транзитних потужностей України. Одними економічними знаннями тут не обійтись. По-перше, без юридичного супроводу економісти не зможуть належно сформулювати положення законодавчих актів, виходячи з необхідності надання економічним засобам належної правової форми. Власне зміст наукових праць юристів-господарників доводить, що економічні рішення (зокрема, щодо утворення транспортних коридорів) цілком можуть і мають бути досліджені юристами. По-друге, юристи-господарники запропонували багато новел, що стають на сторожі прав підприємців, зокрема, у сфері обмеження адміністративно-господарських санкцій, встановлення істотних умов договорів і їх форми, визначення принципів господарювання тощо. Не випадково гаслом Інституту економіко-правових досліджень Національної академії наук України – провідного центру господарського права – є таке: «Економіці – правове забезпечення, праву – економічну обґрунтованість». Отже, необхідно вести мову про пошук економічної обумовленості правових рішень, а не про розмежування економічного та юридичного елементу правотворчості.

Сьогодні актуальним є повернення до ідеї розробки Транспортного кодексу України. А.В. Міщенко навіть пропонувала його приблизну струк-

туру [17, с. 53, 54]. Проте треба враховувати, що розробка кодексу – це процес систематизації законодавства. Це означає не лише необхідність доопрацювання багатьох законодавчих актів із транспортних питань, а й скасування чинних актів транспортного права з включенням їх у єдиний кодекс, особливо якщо це стосується дублюючих положень, застарілих чи неефективних положень. В іншому випадку перетворення Закону України «Про транспорт» на Транспортний кодекс України не має сенсу.

У цьому контексті маємо говорити про необхідність уніфікації й загальною систематизації законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних», «Про утилізацію транспортних засобів» тощо.

Потрібно повернутися до активного стимулювання побудови західно орієнтованих транспортних коридорів (на кшталт проекту сухопутного мосту між Гданськом та Одесою). Для цього потрібно забезпечити розроблення та неухильне дотримання стратегії розвитку економіки України в цій сфері, без чого законодавчі новели будуть лише новими нормативними обтяженнями, «ярмом» на шляху розвитку бізнесу.

Разом із тим досі не вирішено організаційно-правові проблеми функціонування транспортної галузі, що вже не один рік заважають розвиватися транзитному потенціалу країни. Зокрема, фахівцями обговорювалося питання некоректного внесення зміни до Закону України «Про транзит вантажів» у частині обмеження транзиту небезпечних вантажів територією України, коли зміст відповідних обмежень утворив суперечність із попередніми домовленостями держави (міжнародними договорами й конвенціями про перевезення небезпечних вантажів). Продовжується затягування процесу приєднання України до міжнародних угод і конвенцій у сфері водного транспорту, що призводить до повної втрати транзитних перевезень річковим транспортом внутрішніми водними шляхами. У свою чергу гальмування підготовчого процесу з приєднання України до Конвенції про спільну транзитну процедуру (Женева, 1987 р.), передбаченого Законом України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр.», призводить до втрати потенційних можливостей суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності надавати на території України додаткові послуги зі здійснення процедури спільного транзиту. Це питання є особливо гострим, оскільки наші основні конкуренти – країни-члени Митного союзу (Білорусь, Росія, Казахстан) – вживають заходів для приєднання до Конвенції про спільну транзитну процедуру (Рішення Комісії Митного союзу від 22 червня 2011 р. № 677) [18, с. 10–11].

У цьому контексті маємо говорити саме про активну участь держави не лише в створенні елементів ринкової інфраструктури, що дозволять реалізувати амбітні економічні плани, у тому числі з використанням елементів державно-приватного партнерства, а й рішучі кроки щодо адаптації вітчизняного законодавства до актів міжнародного економічного права, що забезпечують функціонування транспортних коридорів.

При цьому реалізація таких пропозицій наштовхується на нестабільність ринкового планування в Україні. Як правильно зазначається в господарсько-правовій літературі, розвиток перевезень повністю залежить від політики держави в цьому напрямі, тобто від національної транспортної політики. При цьому транспортна політика держави має декілька напрямів: тарифна політика, податкова політика, забезпечення безпечності перевезень, організація будівництва транспортної інфраструктури, розвиток законодавства та інші [2, с. 195]. До цього можна додати зовнішньоекономічні зусилля та створення сприятливого загального середовища для ведення бізнесу в країні, позаяк в окремій галузі навряд чи можна створити зразковий стимулюючий правовий режим.

Необхідно вдосконалити й відповідні наукові підходи щодо підвищення дієвості державної економічної політики в цій сфері.

Наприклад, у дисертації В.О. Усатого на тему «Господарсько-правове забезпечення державної промислової політики України» висновки ґрунтуються на визначенні ролі програм економічного розвитку щодо змісту промислової політики держави [19, с. 27–32]. Разом із тим без відповіді залишається запитання про забезпечення виконаності відповідних програм. Після 2003 р. не було прийнято жодного дієвого акта щодо програмування та планування у сфері транспорту. Чи не тому це сталося, що Уряд України не виконав і сьогодні не збирається виконувати положення програмних документів? Фактично це залишає програмування й декларативне описування проблем без шансу на їх системне вирішення, прикриває політичні PR-ходи політиків, які не містять жодних зобов'язань.

Представники одеської школи господарського права (зокрема, І.П. Поповська) [20] запропонували вирішити цю проблему закріпленням у законодавстві положення про те, що органи державної влади й місцевого самоврядування повинні відшкодувати шкоду, завдану невиконанням чи відмовою від виконання планів і державних програм економічного розвитку. Це може стимулювати до належного виконання планів, а отже, сприяти реалізації державної економічної політики.

Тому якщо не визначитися в законодавстві з відповідною гарантією виконання програм соціально-економічного розвитку, складно розраховувати на практичне вирішення проблем послідовного здійснення відповідної політики щодо побудови транспортних коридорів в Україні.

Література

1. Матвеева А.В. Учасники міжнародного транспортного коридору: проблеми класифікації та окремі питання правового регулювання / А. Матвеева // Вісник Академії правових наук України. – 2010. – № 3. – С. 196–204.
2. Матвеева А.В. Деякі питання правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні / А.В. Матвеева // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. Серія «Економічна теорія та право» / редкол. : А.П. Гетьман та ін. – Х., 2010. – Вип. 1. – С. 193–202.
3. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.11 «Міжнародне право» / О. В. Філіпенко ; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2004. – 211 с.

4. Захарова О.В. Развитие потенциала мировой транспортной системы : [монография] / О.В. Захарова. – Мариуполь : МДУ, 2012. – 234 с.
5. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів : [монографія] / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. – Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 170 с.
6. Орлова В.А. Повышение транзитного потенциала Украины на основе использования и развития транспортной системы : [монография] / В.А. Орлова, Н.Ю. Ткаченко, А.С. Маловичко. – Донецк : ДонНУЭТ, 2011. – 204 с.
7. Кірта Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему / Г.М. Кірта. – Дніпропетровськ : ДНУСТ, 2003. – 268 с.
8. Резер С.М. Международные транспортные коридоры. Проблемы формирования и развития : [монография] / С.М. Резер, Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко. – М. : ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.
9. Дорофеева Х.М. Аналіз міжнародного вантажообігу України та проблеми розвитку Української транспортної системи / Х.М. Дорофеева [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://global-national.in.ua/archive/2-2014/14.pdf>.
10. Росія заборонила транзит американської птиці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.newsru.ua/finance/10jun2015/improie.html>.
11. У Росії заборонили естонські та латвійські шпроти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.newsru.ua/finance/04jun2015/estshproty.html>
12. Росспоживнагляд заборонив постачання з України плодоовочевих і рибних консервів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.newsru.ua/finance/29jul2014/konservui.html>.
13. О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации в редакции от 24 июня 2015 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102374453&backlink=1&&nd=102356998>.
14. «Россільгоспнагляд» не пропустив продукцію «Roshen» до Узбекистану [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.newsru.ua/finance/27may2015/roshen.html>.
15. Росія обмежила транзит товарів через Білорусь, звинувативши Мінськ у реекспорті [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.newsru.ua/finance/24nov2014/geeksport.html>.
16. Яковенко В.Г. Обґрунтування необхідності розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні / В.Г. Яковенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35. – С. 118–121.
17. Міщенко А.В. Транспортний коридор як форма правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» / А.В. Міщенко ; Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого. – Х., 2009. – 205 с.
18. Донченко О.О. Перспективи реалізації транзитного потенціалу України / О.О. Донченко // Вісник КНТЕУ. – 2013. – № 4. – С. 5–15.
19. Усатий В.О. Господарсько-правове забезпечення державної промислової політики України : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» / В.О. Усатий ; Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого. – Х., 2015. – 203 с.
20. Поповська І.П. Правові основи програмного регулювання господарської діяльності в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» / І.П. Поповська ; Одеська національна юридична академія. – О., 2010. – 212 с.

А н о т а ц і я

Подцерковний О. П. Щодо врахування російської загрози та єврейських перспектив у правовому забезпеченні транзитної політики України. – Стаття.

У статті досліджено сучасний економічний стан транзитних перевезень з огляду на фактор російської агресії, що призвів до блокування перевезень вантажів, ембарго та ризиків транзитного сполучення через східні кордони України. Наголошено на необхідності перероблення національних правових актів, що визначають транзитну політику, у напрямі найбільш повного врахування європейських інтеграційних перспектив.

Ключові слова: транзитна політика України, правове забезпечення, російська агресія, економічна блокада, ризики транзитного сполучення, європейська інтеграція.

А н н о т а ц и я

Подцерковний О. П. Об учете российской угрозы и европейских перспектив в правовом обеспечении транзитной политики Украины. – Статья.

В статье исследуется современное экономическое положение транзитных перевозок с учетом фактора российской агрессии, приведшей к блокированию перевозок грузов, эмбарго и рискам транзитного сообщения через восточные границы Украины. Отмечается необходимость переработки национальных правовых актов, определяющих транзитную политику, в направлении наиболее полного учета европейских интеграционных перспектив.

Ключевые слова: транзитная политика Украины, правовое обеспечение, российская агрессия, экономическая блокада, риски транзитного сообщения, европейская интеграция.

S u m m a r y

Podtserkovnyy O. P. On reckoning with the Russian threat and European prospects in the legal providing of transit policy of Ukraine. – Article.

The article examines the current economic situation of transit traffic, taking into account the factor of Russian aggression that led to blocking the transport of goods, the embargo and the risks of transit traffic through the eastern Ukrainian border. The necessity for the processing of national legal acts determining the transit policy toward the fullest account of the European integration prospects is proposed.

Key words: transit policy of Ukraine, legal support, Russian aggression, economic blockade, risks of transit traffic, European integration.