

компанії «Хліб України» [7]. При цьому корпоратизацію майна об'єктів, що не підлягали приватизації, з огляду на вищенаведене, слід визнати такою, що відбулась згідно з законом. Помилковим також є поширення норм Закону України «Про управління об'єктами державної власності» [8] на майно дочірніх підприємств ДАК «Хліб України», оскільки об'єктом державної власності в даному випадку виступають корпоративні права держави в ДАК, а не майно юридичної особи чи її дочірніх підприємств.

Таким чином, приватизація та корпоратизація є різними процесами з відмінними процедурами, метою та правовими наслідками. Акціонерні товариства, що створюються шляхом корпоратизації, набувають у власність усе передане майно підприємства. До об'єктів, щодо яких запланована корпоратизація, не підлягає застосуванню Закон України «Про перелік об'єктів державної власності, що не підлягають приватизації» з огляду на те, що корпоратизація не тотожна приватизації і не є її видом. Це – різні правові форми переходу до конкурентної ринкової економіки і передачі майна у приватну власність.

Подальшого дослідження також потребує статус юридичних осіб, утворених у процесі корпоратизації, особливості реорганізації дочірніх підприємств юридичних осіб, що перебували в державній власності, правовий режим їх майна.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Про корпоратизацію підприємств: Указ Президента України від 15.06.1993 № 210/93. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/210/93> (дата звернення: 29.12.2017 р.).
2. Про приватизацію державного майна: Закон України від 04.03.1992 № 2163-XII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2163-12> (дата звернення: 29.12.2017 р.).
3. Положення про порядок корпоратизації підприємств: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 липня 1993 р. № 508 URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/508-93-п> (дата звернення: 27.12.2017 р.).
4. Про затвердження Типового статуту відкритого акціонерного товариства, створеного шляхом корпоратизації державного підприємства, яке не підлягає приватизації: Наказ Фонду державного майна України, Міністерства економіки та з питань Європейської інтеграції України від 28.09.2004 р. № 2007/363 URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/z1346-04> (дата звернення: 29.12.2017 р.).
5. Постанова Вищого господарського суду України від 27.02.2013 у справі № 7/1-08 URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/SD130393.html (дата звернення: 30.12.2017 р.).
6. Постанова Вищого господарського суду України від 29.07.2014 у справі № 10/85/Б. URL: <http://document.ua/pro-bankrutstvo-doc208632.html> (дата звернення: 30.12.2017 р.).
7. Про утворення Державної акціонерної компанії «Хліб України»: Постанова Кабінету Міністрів України № 1000 від 22 серпня 1996 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1000-96-п> (дата звернення: 26.12.2017 р.).
8. Про управління об'єктами державної власності: Закон України від 21.09.2006 № 185-V URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16> (дата звернення: 29.12.2017 р.).

Vasylieva V. Privatization and corporatization: difference between processes and legal consequences

The article analyzes privatization and corporatization as processes the result of which property is out of state ownership. The main differences between the procedure and the legal consequences of these processes are determined, the main problems are outlined, as well as prospects for further research in this direction.

Keywords: privatization, corporatization, corporate rights, state property.

УДОСКОНАЛЕННЯ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ В ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

Вишневська Ю. В.,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного права та правового забезпечення туризму Київського університету туризму, економіки і права

Гаєвець М. В.,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного та господарського права Національного університету біоресурсів та природокористування України

У статті проаналізовано реформаційні процеси органів транспортної галузі в умовах сьогодення, що дає можливість виділити основні елементи організаційно-правового механізму управління у даній сфері.

Ключові слова: управління транспортом, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, авіаційний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт.

Сучасний стан корпоративного управління в Україні характеризується низьким рівнем корпоративної культури, невідповідністю існуючої практики корпоративного управління загальноприйнятими принципами, недостатньою координацією дій органів державного управління у сфері регулювання корпоративних відносин, неефективністю управління державними корпоративними правами тощо.

Розгляд функціонування державного сектору економіки як важеля державного регулювання економіки України є традиційним у господарському праві. З позиції господарського права він знайшов обґрунтування у працях В. К. Мамутова, Г. Л. Знаменського, А. Г. Бобкової, В. С. Щербини, Д. В. Задихайла та інших вчених-господарників та закріплення у Господарському кодексі України та інших актах господарського законодавства [7, с. 50].

Метою цієї статті є аналіз реформаційних процесів органів транспортної галузі в умовах сьогодення, що дає можливість виділити основні елементи організаційно-правового механізму управління у даній сфері.

В. А. Євтушевський характеризує корпоративне управління як процеси регулювання власником руху його корпоративних прав з метою отримання прибутку, управління корпоративним підприємством, відшкодування витрат через отримання частки майна при його ліквідації [3, с. 10]. С. А. Румянцев надає корпоративному управлінню таке визначення: «Корпоративне управління – це система виборних та призначених органів, які здійснюють управління діяльністю відкритих акціонерних товариств, що відображає баланс інтересів власників і спрямована на збереження максимально можливого прибутку від усіх видів діяльності товариства згідно з нормами чинного законодавства» [5, с. 12]. Поняття «корпоративне управління» розглядає М. І. Небава, зокрема, він трактує це поняття так: «Корпоративне управління – це процеси регулювання власником руху його корпоративних прав із метою отримання прибутку, управління корпоративним підприємством, можливих спекулятивних операцій з корпоративними правами, відшкодування витрат через отримання частки майна при його ліквідації» [8, с. 13]. Ю. Уманцев доводить, що корпоративне управління – це сукупність відносин між окремими особами чи групами осіб, що ґрунтуються на відокремленні прав власності від прав управління (контролю). Для точнішого розуміння сутності проблеми корпоративного управління слід виходити з того, що «пучок правомочностей власності на компанію», включно з так званими кінцевими правами, виявляється розподіленим між окремими учасниками відносин [10].

Як цілісну категорію, що поєднує владну та фінансову складові, розглядає корпоративний контроль А. Педько. Владні інтереси центру контролю полягають у прагненні провадження у практику акціонерних відносин міжнародних стандартів та принципів корпоративного управління [6, с. 67–69].

У законодавстві України поняття корпоративного управління не має загальновизнаного визначення, проблеми корпоративного управління пов'язані з відокремленням прав власності від прав управління (контролю) в умовах розпорошеності між численними акціонерами титулів прав власності.

Вважається, що термін «корпоративне управління» почав використовуватися одночасно з появою такої організаційно-правової форми підприємницької діяльності як корпорація. Корпорація (від латинського слова *corporatio* – об'єднання, співтовариство) – товариство, в якому на основі централізації капіталів здійснюється колективне присвоєння результатів виробничої діяльності. Корпораціями в сучасній економічній і правовій літературі називаються господарчі товариства (насамперед акціонерні товариства), які мають статус юридичної особи, утворені шляхом об'єднання майна засновників і існують незалежно від зміни конкретних учасників. Якщо звернутися до норм вітчизняного законодавства, то термін «корпорація» застосовується в специфічному значенні – для позначення одного з видів об'єднань підприємств. У ГК України говориться, що «Корпорація – це договірне об'єднання, створене на основі об'єднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, які об'єдналися, з передачею ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації» [14, с. 15].

Створення корпоративних процесів в залізниці розпочалося з прийняттям Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», яким утворено публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття. 21 жовтня 2015 року відбулася офіційна реєстрація ПАТ «Українська залізниця». Вказане свідчить про значні реформаційні процеси в галузі транспорту [2, с. 105].

В літературі існування різних підходів до проблеми побудови структури управління акціонерним товариством обумовлено як історичними факторами розвитку тієї або іншої країни, так і їх економічними, правовими й соціальними особливостями. Так, роль корпоративного управління в тих країнах, де значні пакети акцій сконцентровані в руках окремих суб'єктів, істотно відрізняється від тієї ролі, яку корпоративне управління відіграє у країнах з високим ступенем розпилення акціонерного капіталу. При порівняльному аналізі фахівці оперують в основному трьома моделями корпоративного управління: англо-американською, японською і німецькою (західноєвропейською).

Особливості англо-американської системи корпоративного управління безпосередньо пов'язані з особливостями акціонерної форми власності, головним чином, з відсутністю в англійських і американських корпораціях значних, домінуючих над іншими, інвесторів. Ця модель використовується у Великій Британії, США, Канаді, Австралії, Новій Зеландії та інших країнах. Інтереси акціонерів і керівництва не завжди збігаються. Корпоративне право вирішує цей конфлікт утворенням додаткової ланки – Ради директорів. Вона обирається акціонерами і виступає їхнім представником, виразником їхніх інтересів у корпорації. Рада директорів в англо-американській моделі складається з інсайдерів і аутсайдерів. Інсайдер – людина, яка працює в корпорації (виконавчий директор або службовець) або тісно пов'язана з управлінням корпорацією. Аутсайдер – це особа або установа, що безпосередньо не пов'язана з корпорацією і її управлінням, або це незалежний директор, тобто особа, яка запрошена для виконання певних функцій і не має інтересів у компанії.

Японська модель корпоративного управління є багатобічною і припускає наявність ключового банку та фінансово-промислової мережі. Такі мережі характеризуються загальним позиковим і акціонерним капіталом, торгівлею товарами та послугами, неформальними контактами.

Німецька модель корпоративного управління значно відрізняється від англо-американської і японської моделей, хоча існує деяка подібність з японською моделлю. Німецька модель корпоративного управління діє в Німеччині й Австрії. Деякі елементи моделі застосовуються в Голландії та Скандинавських країнах. Крім того, у Франції та Бельгії недавно були введені деякі аспекти німецької моделі. Характерною рисою цієї моделі управління є те, що акціонерний капітал німецьких компаній високо сконцентрований. За даними кінця 80-х років ХХ ст. у реєстрах 27 з 40 провідних німецьких компаній значився принаймні один акціонер, пакет якого становив більше 10% сукупного капіталу, а в більшості випадків три найбільші акціонери володіли в сукупності понад 50% акцій своєї компанії [14, с. 45].

Таким чином, виділяють три основні моделі корпоративного управління: 1) англо-американську модель, в якій важливу роль відіграють незалежні та саморегулятивні організації, а відносини акціонерів між собою та з корпорацією чітко визначені на рівні законодавства та локальних корпоративних актів; 2) німецьку (західноєвропейську) модель, яка заснована на акціонерах, працівниках, банківській системі (банки виступають кредиторами, агентами, що голосують депозитаріями); 3) японську модель, що ґрунтується на тісному зв'язку з ключовим банком та фінансово-промисловою мережею.

Погляди вчених щодо ідентифікації національної моделі різняться. На думку А. Мірошник, в економіці України ще чітко не склалася модель корпоративного управління [4, с. 14]. В. Оскольський [11, с. 4–9.], Л. Сав'юк [13, с. 18] дотримуються думки, що потенційно більш придатною для країн з перехідною економікою, у тому числі для України, вважається «німецька» модель, за якою великі банки, виступаючи власниками і кредиторами, відіграють провідну роль у корпоративному управлінні, а в акціонерних товариствах передбачені окремі органи з наглядовими функціями.

З 2014 по 2017 роки процес корпоратизації на підприємствах ПАТ «Укрзалізниця» проходив поступово. І лише на початок 2017 року Уряд вніс зміни до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», прийнявши постанову № 52, яку ухвалено з метою удосконалення управління Кабінетом Міністрів України, як єдиним акціонером та засновником публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», корпоративними правами держави стосовно цього товариства, як і відносно цілої низки стратегічних для держави підприємств.

Досі частина функцій, пов'язаних з управлінням цією компанією, була делегована Кабінетом Міністрів України Міністерству інфраструктури. Своїм рішенням Уряд відкликав ці делеговані функції – відтепер всі рішення стосовно управління компанії і її звітності будуть прийматися не Міністерством інфраструктури, а Кабінетом Міністрів, який є колегіальним органом, до складу якого входить і Міністерство інфраструктури. Мінекономрозвитку надані лише повноваження з підготовки проектів таких рішень.

Разом з тим в умовах реформування такої потужної і складної компанії як ПАТ «Укрзалізниця» надзвичайно важливо мінімізувати будь-які ризики суб'єктивізму у прийнятті управлінських і фінансових рішень, а тому зміни до Статуту компанії, на думку Уряду, однозначно підвищать ефективність у її роботі.

Також змінено склад наглядової ради ПАТ «Укрзалізниця», до якого на конкурсних засадах будуть відібрані та включені незалежні директори, як того вимагають зміни до законодавства.

Вказаним рішенням Статут ПАТ «Укрзалізниця» приведено у відповідність до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об'єктами державної та комунальної власності», прийнятого Верховною Радою України 02.06.2016 р. в рамках реформи корпоративного управління суб'єктів господарювання державного сектору економіки.

Варто наголосити, що з моменту утворення ПАТ «Укрзалізниця» завжди перебувала в управлінні Кабінету Міністрів відповідно до чинного законодавства, а саме: Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та Постанови Кабінету Міністрів від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Крім того, ст. 2 і 9 зазначеного вище Закону та п. 25 і 26 Статуту ПАТ «Укрзалізниця» встановлено, що засновником та єдиним акціонером товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України.

Управління корпоративними правами держави стосовно товариства з моменту його утворення здійснює Кабінет Міністрів України.

Пунктами 54 і 55 Статуту товариства також встановлено, що вищим органом публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» є загальні збори, функції яких виконує Кабінет Міністрів України, та визначено повноваження, що належать до їх виключної компетенції [12].

Як свідчить зарубіжний досвід, функції централізації властиві залізничним системам більшості країн, що й визначає особливі підходи щодо забезпечення сталого функціонування залізничного транспорту. На думку В. Г. Вайцмана, вдосконалення діяльності публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту має дуже велике теоретичне та практичне значення для вивчення питання організації діяльності публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту. Через специфічність діяльності розглянутих суб'єктів простежуються специфічні соціальні процеси, напрямки оптимізації діяльності публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту [1, с. 30].

Таким чином, державне регулювання господарських відносин у сфері транспорту дає змогу гармонічно поєднувати публічно-правові та приватноправові інтереси держави та суб'єктів господарювання у транспортних відносинах, визнаючи найвищою цінністю життя та здоров'я населення як основного споживача транспортних послуг [9].

Удосконалення корпоративного законодавства у залізничній сфері шляхом проведення реформаційних процесів та спеціального законодавства дає підстави вважати вказану сферу найбільш законодавчо врегульованою, хоча не можна відмовитися від позицій науковців щодо ухвалення Кодексу корпоративного управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Вайцман В. Г. Компетенція публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту: проблеми теорії та практики реалізації // Юридичний вісник, 2009. № 4(13). С. 30–33.
2. Гаєвець М. В. Правове регулювання державного управління у сфері транспорту // Науковий вісник Національного університету біоресурсів та природокористування України. К., 2015. С. 102–107.
3. Євтушевський В. А. Основи корпоративного управління. К.: Знання-Прес, 2002. 317 с.
4. Мірошник А. М. Науково-організаційні основи розвитку корпоративного сектору економіки: автореф. дис. канд. екон. наук, спец. 08.02.03: організація управління, планування і регулювання економікою. К.: Наук.-дослідний економ. ін-т Мін. екон. України, 2006. 17 с.
5. Небава М. І. Теорія корпоративного управління. К.: ЦУЛ, 2004. 295 с.
6. Педько А. Б. Власність, контроль і конфлікт інтересів в акціонерних товариствах. К.: Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2008. 325 с.
7. Правове забезпечення регіоналізації державного управління економікою: теорія і практика: монографія / За заг. ред. В. А. Устименка / НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. Чернівці: Десна Поліграф, 2016. 248 с.
8. Румянцев С. А. Українська модель корпоративного управління: становлення та розвиток. К.: Знання, 2003. 149 с.
9. Транспортне право України: підручн. для студ. вищ. навч. закл. / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та інш.; за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Вид. дім. «Ін Юре», 2008. 896 с.
10. Уманців Ю. Формування української моделі корпоративного управління. URL: http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Dibpp/2009_8/N4-str10-13.pdf (дата звернення: 12.12.2017).
11. Оскольський В. Управління як средство привлечения инвестиций при помощи механизмов фондового рынка // Экономика Украины. 2006. № 8. С. 4–9.
12. Уряд удосконалює корпоративне управління ПАТ «Укрзалізниця»: відтепер всі рішення стосовно компанії прийматимуться колегіально на засіданні Уряду. URL: www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=249717614&cat_id=244276429 (дата звернення: 28.11.2017).
13. Формування системи державного управління корпоративними структурами в Україні: автореф. дис. канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / Л. М. Сав'юк; Гуманіт. ун-т «Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.». Запоріжжя, 2007. 20 с.
14. Штерн Г. Ю. Корпоративне управління: навч. посібник для студентів спеціальності 8.050201 «Менеджмент організацій». Харків: ХНАМГ, 2009. 278 с.

Gaievets M., Vyshnevskaya Y. Extremely appropriate corporate government in the PAT «Ukrainska zaliznitsia»

The article analyzes the reform processes of the transport industry bodies in the current conditions, which makes it possible to highlight the main elements of the organizational and legal management mechanism in this area.

Keywords: management of transport, road transport, railway transport, air transport, sea transport, river transport.