

В. Радзивилук, канд. юрид. наук, доц.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ПРИЗНАНИЕ НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫМИ И ОТКАЗ ОТ СДЕЛОК (ДОГОВОРОВ) ДОЛЖНИКА В СУДЕБНОЙ ПРОЦЕДУРЕ САНАЦИИ

В статье осуществлено теоретическое исследование проблем, связанных с новейшей правовой регламентацией положениями Закона Украины "О восстановлении платежеспособности должника или признании его банкротом" признания, в судебной процедуре санации, недействительными сделок (договоров), заключенных неплатежеспособным должником и отказа от них. В ходе предлагаемого исследования выявляются существенные недостатки и пробелы в правовом регулировании указанных отношений, а также высказываются пожелания, по совершенствованию нормативного оформления признания недействительными сделок (договоров), заключенных неплатежеспособным должником.

Ключевые слова: недействительность сделки, договора, отказ от сделки (договора), банкротство, несостоятельность, процедура санации.

V. Radzyvlyuk, Candidate of Law, Associate Professor
Kyiv National Taras Shevchenko University, Kyiv

INVALIDATION AND THE REJECTION OF TRANSACTIONS (CONTRACTS) OF THE DEBTOR IN THE JUDICIAL REORGANIZATION PROCEDURE

This article examines theoretical research of the issues related with the newest regulations of the Ukrainian law "About the pay ability recovery of a debtor or his recognition as a bankrupt", recognition of invalid legal transactions (signed contracts) made by a debtor and refusal to these legal transactions (signed contracts). In the followed research it is brought to light the significant drawbacks and gaps in the legal regulations of the specified relations as well as some proposals are made about the improvement of the regulatory registration and recognition of the invalid legal transactions (signed contracts) concluded or made by the unable to pay debtor.

Key words: invalidity of legal transaction, signed contracts, refusal to legal transactions (signed contracts), bankruptcy, insolvency, procedure sanitation.

УДК 346.7

О. Клепікова, канд. юрид. наук, доц.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА РОЛЬ ТРАНСПОРТУ ЯК ТЕОРЕТИЧНА ПЕРЕДУМОВА ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ І ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

В статті з'ясовується соціально-економічна роль транспорту як галузі господарювання та основні теоретичні категорії, що опосередковують визначення транспортної діяльності: транспортна система, інфраструктура транспорту, система транспорту.

Ключові слова: транспортна система, інфраструктура транспорту, транспортна діяльність, транспортне право, господарське право.

Розвиток транспортної системи сьогодні розглядається як найважливіший напрямок економічної політики держави. З розвитком транспортної системи пов'язується повноцінне функціонування різних галузей й економіки в цілому, визначається рівень соціально-економічної стабільності держави.

Актуальність теми пов'язується із необхідністю визначення соціально-економічної ролі транспорту та дослідження основних категорій транспортного права.

Теоретичну основу для написання статті становлять праці Аксьонова І.Я., Ільченко І.Я., Маркової О.М., Пащенко Ю.Є., Тарасова М.А. та інших.

Цілями статті є визначення категорій транспорт, транспортна система, інфраструктура транспорту, система транспорту.

Транспорт можна розглядати як проміжну ланку між процесом виробництва продукції та реалізації продукції. Виготовлена продукція не може бути реалізована, якщо її не буде доставлено споживачеві. Отже, не зважаючи на те, що транспорт не приймає участі у виробництві продукції, він виконує виробничу функцію і відіграє ключову роль в реалізації внутрішньогосподарських та міжгосподарських зв'язків. Здійснюючи свою виробничу функцію транспорт виконує роль посередника між виробництвом та споживачами. Транспорт пов'язує галузі народного господарства, сприяє розвитку та вдосконаленню виробництва. Певна роль відведена транспорту у сфері забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків держави. З огляду на це, транспорт визначають як складний міжгалузевий організм. Транспорт не створює нову продукцію і не змінює її речову природу, він лише переміщує продукцію [1].

За умов різних підходів до визначення ролі транспорту у сфері господарювання, звертає увагу твердження К. Маркса про те, що транспорт є четвертою галуззю суспільного виробництва. Не зважаючи на давність і політизацію вчень цього автора, наведена думка була актуальною за часів СРСР серед науковців, які займалися питаннями транспортного права. Вони зазначали, що процес масового виробництва та реалізації продукції не може обійтися без переміщення цінностей. Транспорт входить складовою частиною у всі стадії процесу добування, обробки та перероблювання продукції. Транспортування є невід'ємною частиною процесу обігу [2]. Отже, транспортна промисловість (саме таким чином К.Маркс підкреслює значимість транспорту для процесу виробництва – курсив наш О.К.) представляє самостійну галузь виробництва, а тому й особливу сферу додавання виробничого капіталу. З іншого боку, вона відрізняється тим, що представляє продовження виробничого процесу в процесі обігу й для процесу обігу [3]. Транспорт є матеріально-технічною базою суспільства. Таким чином, основна соціально-економічна роль транспорту пов'язана з процесом виробництва. У сфері господарювання транспорт об'єднує в єдине ціле галузі народного господарства, впливає на розміщення виробничих сил й здійснює тим самим вплив на рівень ефективності суспільного виробництва. З огляду на це, економісти зазначають, що на збільшення обсягів роботи транспорту впливає кількісне та якісне зростання обсягів виробництва продукції. У той час як розвиток транспорту та зростання його провізної здатності здійснюють вплив на рівень та порядок розміщення виробництва. Транспортний процес є обов'язко-

вим продовженням виробництва й створює матеріальну основу для розвитку системи внутрішніх територіально-економічних та міжнародних зв'язків держави. Тому, прийнято вважати, що транспортна система держави пов'язана із територіальною структурою її господарства.

Основною ланкою народного господарства є матеріальне виробництво. Однак, умовою належного функціонування матеріального виробництва є ефективна робота транспорту. Тому, визначення виробничої функції транспорту набуває актуальності, оскільки транспорт є органічним елементом самого процесу виробництва. Разом з тим, транспорт виконує ще одну важливу функцію – переміщення продукції з пункту виробництва до пункту споживання. Саме це обумовлює соціально-економічне значення транспорту, адже якщо переміщення не відбулося, то рівноцінно можна стверджувати, що виробництво не відбулося, оскільки не буде досягнуто мети – споживання результатів виробництва. Таким чином, вчені справедливо зазначають на взаємозв'язок виробництва, транспорту й процесу споживання продукції народного господарства. Такий зв'язок обумовлює процес транспортування, який передбачає: транспортування у сфері виробництва й транспортування зі сфери виробництва у сферу споживання. Саме тому, транспорт визначають однією із галузей матеріального виробництва. Разом з тим слід відмітити, що транспорт є особливою галуззю, для якої характерні певні особливості, пов'язані із технікою, технологією, організацією та управлінням. Отже, відмінності транспорту від інших галузей матеріального виробництва полягають у наступному. По-перше, транспорт не створює нових матеріальних цінностей у вигляді продукції. Продукцією є саме переміщення, тобто надання послуг перевезення. При цьому вартість перевезення приєднується до вартості продукції, перевезення якої здійснює транспорт. По-друге, продукція транспорту виробляється й реалізується водночас. Тому, її не можна виробити завчасно як іншу продукцію матеріального виробництва. Отже, транспорт визначають як складну, динамічну галузь, ніж інші види матеріального виробництва [4].

Поняття "транспорт" (з лат. *transportare* – перевозити, переміщувати) використовується у різних смислових значеннях: (а) так визначається окрема галузь народного господарства; (б) це поняття використовується для визначення ролі та значення перевезень у сфері господарювання (для суспільного виробництва та економіки в цілому); (в) це поняття застосовують для позначення сукупності й відмежування транспортних засобів (наприклад, морські судна, буксири, яхти називають морським транспортом, літаки, гелікоптери – повітряним/авіаційним транспортом). В таких різних значеннях поняття транспорту подається в літературі та нормативних актах. Хоча найбільш розповсюдженими, на нашу думку, є положення щодо узагальнення в одній категорії понять "транспорт" і "перевезення". Це можна пояснити тим, що в довідниковій літературі визначення транспорту, здебільше пов'язується з процесом перевезення, а саме: асоціації транспорту з процесом перевезення (у випадках, коли під транспортом розуміють безпосередньо перевезення), та/або засоби перевезення (у випадках, коли розуміють під транспортом певний вид транспортного засобу) [5]. З огляду на це, вважаємо за доцільне узагальнення понять транспорту, визначення на їх основі господарсько-правової концепції, що зумовлює у подальшому визначення таких правових категорій, як транспортна діяльність, транспортні правовідносини, транспортне право тощо.

Актуальність визначення господарсько-правової концепції пояснюється спірністю й неоднозначністю

розуміння категорії "транспорт" науковцями різного фаху (юристи, економісти, державні управлінці тощо). Значимо ще раз на тому, що в різні часи й до сьогоднішнього дня поняття транспорту пов'язується з уособленням того, що стосується процесу перевезення. Це є логічним, оскільки латинське походження слова дозволяє в такому контексті говорити про переміщення, перенесення, перевезення. Не змінює такого смислового значення й використання науковцями різних термінів, як-то: діяльність транспорту, транспортування, використання транспорту тощо. В більш широкому розумінні, мова може йти також про те, що пов'язується з використанням шляхів сполучення й транспортних засобів [6]. Це пояснюється тим, що переміщення не можливо уявити без засобів та способів, за допомогою яких воно здійснюється. Тому, в юридичній літературі, певне місце відведено положенням, що стосуються використання повітряного простору, правового режиму внутрішніх водних шляхів, дорожнього господарства тощо. Науковці приймають за основу наведені положення для визначення транспорту. В літературі, зокрема, зазначається, що транспорт представляє собою єдину систему залізничних, автомобільних, річкових, морських, трубопровідних й повітряних шляхів сполучення. Всі види транспорту тісно пов'язані один з одним й взаємодіють при виконанні перевезень [7]. Проте не можна не зазначити, що на таких видах транспорту, як морський і річковий (внутрішній водний) з'ясування питання про режим водних шляхів є необхідним з огляду на: (а) визначення сфери дії окремих нормативних актів, (б) застосування правил судноплавства; (в) визначення правопорушника й застосування до нього відповідних санкцій. В найбільш широкому розумінні транспорт визначають не лише як сукупність засобів перевезення й шляхів сполучення, а також і засобів керування та зв'язку, різних технічних пристроїв, механізмів і споруджень, що забезпечують процес перевезення.[8] Хоча, досліджуючи питання укладання та виконання транспортних договорів, науковці зазначають на те, що правове регулювання основної транспортної діяльності, тобто перевезень, не вичерпується лише одним договором перевезення. З огляду на це наводяться приклади так званих "допоміжних" чи "спеціальних" операцій, видів діяльності, договорів (скажемо, транспортно-експедиторська діяльність й договір транспортної експедиції, зберігання вантажу й договір зберігання тощо).

Разом з тим зазначимо, що не зважаючи на різні запропоновані в літературі визначення транспорту, вони завжди пов'язані з його соціально-економічною роллю. Зокрема, А.М. Маркова зазначає, що транспорт обслуговує потребу в перевезеннях всіх галузей економіки, як сфери матеріального виробництва, так і нематеріальної сфери. Транспорт забезпечує постійний зв'язок між господарськими одиницями, який є необхідним для розвитку виробництва, обміну, забезпечення різних потреб економіки й населення [9]. Транспорт забезпечує перевезення вантажів, переносить на них свою вартість і утворює нову вартість. З огляду на це, транспорт визначають як галузь матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби галузей економіки і населення у перевезеннях. Адже транспорт має три елементи, які характерні для будь-якої галузі матеріального виробництва: (а) предмети праці – об'єкти перевезення (вантажі, пасажирів); (б) засоби праці – транспортні засоби; (в) характеризується як доцільна діяльність людей – праця [10].

Вищенаведене дає підстав узагальнити положення, які пропонуються для визначення транспорту й зазна-

чити на систему смислових значень. Отже, під транспортом слід розуміти:

- 1) галузь народного господарства, що спрямована на перевезення;
- 2) комплекс засобів, що забезпечують перевезення;
- 3) процес перевезення (транспортування);
- 4) потік транспортних засобів, що рухаються по транспортній мережі;
- 5) партія вантажу, що прямує до місця призначення;
- 6) вид господарської діяльності.

Системне смислове значення обумовлює так званий "галузевий характер" категорії "транспорт". З огляду на це, теоретично важливим являється те, що всі значення адресовані сфері господарювання. Тому, висновок про те, що теоретичний інтерес до категорії "транспорт" обумовлений галузевим характером, на нашу думку, є актуальним і небезпідставним. Таким чином, підставами, що зумовлюють визначення "транспорту" як категорії, що має господарсько-правовий характер, є наступні: (а) соціально-економічна роль та значення транспорту, що зумовлюють різні смислові значення і водночас віднесення транспорту до сфери господарювання; (б) доцільність господарсько-правового регулювання транспортної діяльності, як категорії, що взаємопов'язана із категорією "транспорт" і тим самим зумовлює подальше використання основного смислового значення категорії "транспорт" у нормативних актах.

Теоретичний інтерес до категорії "транспорт" обумовлений також інтересом до категорій, що взаємопов'язані і вже знайшли закріплення в літературі та нормативних актах, як-то: транспортна система, транспортно-дорожній комплекс, транспортні договори, транспортні відносини тощо. В такому випадку додавання слів "транспорт, транспортний" впливає на зміну сутності або вносить певні уточнення щодо сутності явища, правової категорії тощо. І це дозволяє говорити про спеціальну кваліфікаційну ознаку – ознаку, що впливає на кваліфікацію певної категорії як такої, що має відношення до транспорту.

Легальне закріплення терміну "транспорт" може бути пояснено наступними положеннями та аргументами. Основним нормативним актом, що спрямований на регулювання транспортних відносин, є Закон України "Про транспорт". Однак цей Закон не надає визначення транспорту, в ньому йдеться лише про мету, основні завдання та становлення в Україні Єдиної транспортної системи. Звернення до категорії "транспорт" є цілком логічним в контексті інших нормативних актів, скажемо транспортних кодексів, законів України "Про трубопровідний транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про автомобільний транспорт", правил перевезення тощо. За таких умов категорія "транспорт" набуває загально-правового значення. Сутність такої позиції полягає в тому, що звичайний термін "транспорт", знаходячи місце у текстах нормативних актів, звертає на себе увагу, оскільки набуває ознак правової категорії. Це є цілком логічним і аргументами тому можуть бути різні міркування. Скажемо, як в процесі аналізу чи тлумачення норм Закону України "Про автомобільний транспорт" можна обійтися без категорії "транспорт"? В даному випадку це пояснюється тим, що автомобільний транспорт є одним із видів транспорту, а законодавство, що регулює автотранспорту діяльність, набуває спеціального характеру, оскільки має відповідати загальним нормам, тобто нормативним актам, що регулюють транспорту діяльність в цілому. Тому, положення про те, що категорія "транспорт" по відношенню до всіх інших категорій, що походять від неї, має загальний характер, не зменшує її правового значення.

Необхідність визначення категорії "транспорт" у нормативних актах, на нашу думку, пояснюється загально-теоретичним інтересом, з огляду на який категорія "транспорт" може бути визначена як правова категорія, що має господарсько-правовий характер. Отже, *транспорт* – це структурна складова народного господарства України, галузь матеріального виробництва, що спрямована на виконання в процесі виробництва окремої соціально-економічної функції – продовження виробництва шляхом переміщення продукції та надання інших видів транспортних послуг. З огляду на це, автор вважає, що відповідно до господарсько-правової концепції, поняття транспорту повинно спрямовуватися на опосередкування його соціально-економічної ролі та значення у сфері господарювання. З такої позиції звертається увага на те, що місце, роль та значення транспорту у сфері господарювання пов'язуються не лише з перевезенням, а зі всіма видами транспортної діяльності.

Однозначність термінології має практичне значення. За сучасних умов науково-технічного прогресу з'являється чимало нових дефініцій, які за своєю природою є принципово новими або змінюють існуючі чи недостовірно змінюють сутність існуючих. Звертають на себе увагу запропоновані в літературі поняття логістики, інтермодальних перевезень, транспортних коридорів, маршрутизація перевезень, транспортна забезпеченість тощо. Такі категорії вже подекуди знайшли місце в нормативних актах і напевно можуть мати господарсько-правовий інтерес, проте їх смислове значення здебільше залежить від основних категорій. До основних категорій, що мають господарсько-правовий характер, можна віднести категорії транспортна система, система транспорту, інфраструктура транспорту.

Досліджуючи роль та значення транспорту для сфери господарювання доцільно звернутися до системного підходу. Він дає підстав визначити складність розуміння тих чи інших категорій і водночас, шляхом зосередження уваги на певною мірою зрозумілих категоріях, звернутися до взаємопов'язаних категорій, вивчаючи їх єдність. Адже, структура – це різномірність цілого, диференційованість. Структурність є визнанням функціонального взаємозв'язку елементів [11].

З огляду на широке розуміння, транспортна система – це сукупність транспортних засобів, комунікацій, споруд і спеціалістів, що взаємопов'язані у процесі перевезення [12]. Зосередження уваги на процес перевезення або інфраструктуру транспорту, зумовило появу аналогічних категорій, як-то: транспортно-технологічна система чи транспортно-дорожній комплекс. Зокрема, транспортно-технологічна система передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту за обов'язкової наявності відповідної інфраструктури для їх обслуговування. З таких позицій транспортно-технологічна система розглядається саме як процес переміщення вантажу від відправника до одержувача за допомогою транспортних мереж та розвинутої інфраструктури транспорту [13]. В основі розміщення транспортно-дорожнього комплексу лежить галузева структура народного господарства та його територіальна організація. З огляду на це, транспортно-дорожній комплекс визначають як територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту та служби перевезень, яке об'єднуючи всі види транспорту та ланки транспортного процесу в їх взаємодії, забезпечує функціонування усього народногосподарського комплексу. Кваліфікуючими характеристиками транспортно-дорожнього комплексу є його територіальна організація, а також розміщення його елементів на різних рівнях: національному, регіональному й муніципальному

[14]. Питання визначення пріоритетних напрямків розвитку транспортно-дорожнього комплексу знаходиться у центрі уваги з огляду на прийняття та впровадження в Україні "Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу на середньостроковий період та до 2020 року". Отже, подекуди схожість понять "транспортно-технологічна система" й "транспортно-дорожній комплекс", не передбачає однакового смислового значення й тому ототожнення з поняттям "транспортна система" потребує відповідної аргументації.

У вузькому розумінні, – транспортна система визначається як сукупність різних видів транспорту, що знаходяться в залежності та взаємодії під час виконання перевезень [15].

Однозначно суперечливим уявляється твердження про транспортну систему у вузькому розумінні. На нашу думку, критерій залежності та взаємодії різних видів транспорту має загальний характер. Адже, залежність й взаємодія видів транспорту можуть бути визначені як ознаки, за допомогою яких розкривається не лише загальна соціально-економічна роль транспорту, а й основні тенденції розвитку транспорту, пропорційальність видів транспорту, співвідношення показників роботи різних видів транспорту, розподіл перевезень між видами транспорту, роль транспорту в процесах економічної інтеграції тощо. У буквальному правовому значенні питання використання різних видів транспорту та їх взаємодії є важливими для визначення окремого виду перевезень – перевезень у прямому змішаному сполученні, оскільки змішане сполучення включає перевезення між районами виробництва й споживання послідовно двома або більшою кількістю видів транспорту. Актуальність питання про взаємодію різних видів транспорту була характерною за часів СРСР, коли вантажопотоки розподілялися між різними видами транспорту за планом залежно від районів виробництва і споживання продукції, техніко-економічних й експлуатаційних особливостей, а також забезпечення найбільшої економічності, терміновості й безпеки перевезень. За таких умов правильне використання різних видів транспорту визначалося як найважливіше завдання народного господарства, оскільки взаємодія різних видів транспорту мала за мету скорочення маршруту перевезення, зниження собівартості перевезень, скорочення капіталовкладень тощо. Однак, безумовно для визначення рівня розвитку окремих видів транспорту впливали географічні умови й досягнення техніки, і, саме таким чином визначалася сфера економічно ефективного використання різних видів транспорту [16].

Значення й роль пропорційності розвитку транспорту розглядаються здебільше в площині досконалості державного регулювання транспорту й економічного значення. Основна мета пропорційності – визначити показники роботи та рівень розвитку транспорту в цілому, та його складових – видів транспорту. Такий захід використовують для визначення ролі транспорту у сфері господарювання, адже він дає підстав з'ясувати, наскільки транспорт спроможний задовольняти потреби населення й економіки. Відповідно до етапів формування транспортної системи пропорційність розглядають у трьох аспектах: народногосподарському (виробництво і транспорт), міжгалузевому (пропорції між видами транспорту), внутрішньогалузевому (пропорції між складовими й окремими елементами стосовно кожного виду транспорту) [9; С.11]. Сьогодні питання пропорційності також набувають актуальності. Зокрема, аналіз пропорційності транспортної системи дає підстав визначити: як змінюється кон'юнктура ринку перевезень й розподіл перевезень між різними видами транспорту, як відбувається розвиток транспорту в цілому та його

окремих видів, які види транспортної діяльності набувають подальшого розвитку та інше. Проте, запропоновані аспекти пропорційності, на нашу думку, є певною мірою застарілими й потребують переосмислення. Причинами тому, є насамперед економічні перетворення й зміни, що відбулися у державному регулюванні транспортної системи. З огляду на це, актуальними залишаються питання про соціально-економічну роль й значення транспорту в цілому та його видів, а також виконання різними видами транспорту поставлених перед ними завдань та зумовленої мети транспорту – задоволення потреб населення й виробництва не лише у перевезеннях, а й інших транспортних послугах. Пропорційність, у своєму буквальному значенні, на сьогодні не можлива за відсутністю заходів державного регулювання, спрямованих на забезпечення рівних можливостей для кожного виду транспорту. Принципи ринкової економіки не відповідають заходам повного й завчасного планування роботи транспорту таким чином, щоб забезпечити однакоку участь у виробничому процесі всіх видів транспорту. Однак, на сьогодні є достатньо підстав вважати, що реалізація заходів економічної стратегії та економічної тактики, зумовлюють дещо інші характеристики взаємодії різних видів транспорту. Пропорційність сьогодні набула іншого соціально-економічного значення. На зміну їй прийшли інші показники, характеристики й категорії, що визначають сутність участі у сфері господарювання різних видів транспорту та їх можливу взаємодію. Однією з таких ознак є ознака координації видів транспорту, що становлять систему транспорту. Координація видів транспорту не зумовлює визначення чітких пропорцій по видах транспорту, проте дає підстав визначити технологічні й організаційно-економічні характеристики системи транспорту в цілому, а також її складових. Координація є кваліфікаційною ознакою різних організаційних процесів, робіт та послуг на транспорті: організації вантажопотоків, організації потоків рухомого складу за участю різних видів транспорту, організації перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший, організації перевезень у змішаному сполученні тощо. Питання координації зумовлюють заходи державного регулювання, спрямовані на удосконалення роботи транспортної системи, а саме: вивчення функціональних зв'язків транспорту з галузями народного господарства, можливості подальшого пропорційного розвитку різних видів транспорту, визначення ефективності роботи різних видів транспорту та їх можливої спеціалізації на певних послугах, обґрунтування тарифної та цінової політики на транспорті, розробка уніфікованих правил перевезення, вдосконалення практики роботи з транспортними документами тощо. В літературі визначається різна роль координації та її функціональне значення. Проте, однозначно можна погодитися з тим, що для оцінки результатів господарської діяльності транспорту, характеристики його продуктивних можливостей ймовірно використання системи показників, які можуть бути загальними для всіх видів транспорту та специфічними для окремих його видів [14; С.33].

З огляду на вищезазначене, координація видів транспорту може бути визначена як сукупність організаційно-правових заходів, спрямованих на концентрацію у сфері господарювання різних видів транспорту незалежно від показників роботи кожного з них. Координація зумовлює необхідність й своєчасність заходів економічної стратегії та економічної тактики у сфері транспорту. Координація може набувати різного характеру й визначатися як:

1) загальногосподарська, що спрямовується на визначення ролі транспорту в цілому за участі всіх його видів у сфері господарювання;

2) галузева, що спрямовується на визначення ролі кожного виду транспорту у сфері господарювання, а саме, можливість розподілу транспортних послуг між різними видами транспорту.

В літературі зазначається на постійну тенденцію змін у структурі вантажопотоків транспорту, що зумовлює різні співвідношення між видами транспорту. Починаючи з 1950 року перевезення вантажів всіма видами транспорту зросли у сім разів з 6,8 до 47 трлн. т. За критерієм вантажозворотності, що визначається у тонно-кілометрах перевага віддається морському транспорту (62%). Співвідношення між залізничним і автомобільним транспортом змінилося з 4:1 (1950 р.) до 1,2:1 на кінець 90-х років. Сьогодні залізничний транспорт забезпечує перевезення лише 12% вантажів, автомобільний – біля 10%. Зростає значення трубопровідного транспорту, за період з 1950 р. його частка збільшилася з 4,2% до 12,8%. Частка внутрішнього водного транспорту у світовому вантажозвороті – 3%, а повітряного – 0,1%. Причому 90% вантажозвороту повітряного транспорту припадають на економічно розвинуті країни. Що стосується світових тенденцій пасажирських перевезень, то лідером є автомобільний транспорт. Враховуючи в цілому індивідуальне використання автомобільного транспорту (60%) й автобусне сполучення, на автомобільний транспорт приходить 80% всіх перевезень пасажирів у світі. Проте однозначно слід враховувати те, що співвідношення видів транспорту є різним у кожній країні. Високим рівнем розвитку транспорту відзначаються Японія, США, Франція і Великобританія. В країнах Західної Європи 25% вантажозворот розподіляється таким чином: 25% – залізничний транспорт, 40% – автомобільний, а інші 35% – внутрішній водний, морський та трубопровідний види транспорту. У США і Канаді більшість належить залізничному і автомобільному видам транспорту. В країнах Східної Європи та СНД – залізничному транспорту з тенденцією збільшення частки автомобільного транспорту [17].

Поняття транспортної системи в літературі пропонується розглядати як категорію, що забезпечує системний підхід до визначення основних принципів організації й ефективного функціонування транспорту. При цьому зазначається, що визначення транспорту як комплексу інженерно-технічних споруд і засобів, що виконують традиційні функції, недостатньо, оскільки транспорт – це перш за все мережеві структури, що об'єднують міста, регіони, країни і континенти. Отже, використання системного підходу спрямоване на наступне:

- визначення наявності складових елементів цілісного;
- визначення мети, що виступає основним пріоритетом формування системи як цілісного;
- забезпечення відсутності суперечностей між частинами цілісного задля уникнення конфлікту мети цілісного й окремого;
- конвергенцію підсистем у загальну систему;
- вивчення зв'язків, що забезпечують функціонування всієї системи в цілому;
- визначення синергетичного ефекту під час взаємодії елементів системи та ідентифікації наявних емерджентних якостей;
- можливість проведення аналізу від складного до простого, від цілісного до складових частин, від системи до елементів, тобто методом дедукції; тощо [18].

З наведених міркувань, визначення транспортного комплексу як системи, однозначно підтверджує висловлену нами думку про загальність категорії "транспортна система", необхідність її подальшого використання у нормативних актах.

Системний підхід забезпечує визначення сукупності складових елементів, що формують цілісність транспортної системи – технічних й технологічних засобів, транспортної інфраструктури, системи управління тощо, а також наявність взаємозв'язку й взаємозалежності між ними. З таких позицій транспортну систему можна визначити як інтегроване ціле, що складається з окремих частин, які об'єднані загальною метою і мають складні внутрішні й зовнішні зв'язки. Відповідно до різних характеристик, транспортна система визначається як динамічна, багатомірна, централізована, стохастична, цілеспрямована, складна система. З огляду на це визначаються умови, за яких можливий розвиток транспортної системи:

1) Транспортна система повинна бути клієнтоорієнтовною. Таким чином, транспортна система повинна бути першочерговим орієнтиром для стратегій і програм розвитку транспортних систем світу. З огляду на це, мова повинна йти про якісні транспортні послуги і програми розвитку транспортних коридорів, морських магістралей тощо.

2) Транспортна система повинна бути інтегрованою, тобто забезпечувати можливість отримання безперешкодно сучасних, безпечних й надійних транспортних послуг.

3) Транспортна система повинна бути інтернаціональною, тобто здатною взаємодіяти з міжнародною транспортною системою у відповідності до світових вимог щодо техніко-технологічності, екологічності, якості й безпечності транспортних послуг.

4) Транспортна система повинна бути інтермодальною, тобто такою, що функціонує в якості цілісного транспортного комплексу з можливістю використання міцності будь-якого виду транспорту, побудови багатоконпонентної системи, що задовольняє потреби пасажирів і вантажовласників у нових, ефективних технологіях і забезпечує скорочення транспортних витрат.

5) Транспортна система повинна бути надійною, тобто забезпечувати безпечний, своєчасний, доступний й зручний сервіс для всіх споживачів транспортних послуг.

6) Транспортна система повинна бути інтелектуальною, тобто спрямована на створення єдиного інформаційного простору, що об'єднує всі види транспорту, систему управління й користувачів у єдину мережу.

7) Транспортна система повинна бути інноваційною, тобто спрямованою на трансформацію передових технологій, концепцій, нові транспортні продукти й послуги.

8) Транспортна система повинна бути екологоорієнтовною. Це забезпечує включення крім технічних й технологічних новацій, розробку територіальних програм розвитку, раціональне використання існуючої інфраструктури та енергетичних ресурсів [18; С.32, 209].

Таким чином, визначення транспортної системи може бути обґрунтоване з урахуванням двох принципів, які зумовлюють теоретичний і практичний інтерес до цієї категорії, а саме:

1) принципу інтеграції, який спрямований на визначення транспортної системи у контексті процесів розвитку транспорту;

2) принцип функціональності, який зумовлює визначення транспортної системи з огляду на координацію її структурних елементів.

Отже, *транспортна система* – це сукупність господарських одиниць транспорту, технологічна взаємодія яких спрямована на виконання у процесі суспільного виробництва окремої соціально-економічної функції – продовження виробництва шляхом переміщення продукції та надання інших видів транспортних послуг. Транспортна система – це увесь виробничо-

технологічний комплекс, за допомогою якого надаються не лише послуги з перевезення, а й інші види транспортних послуг. До складу транспортної системи відносять: суб'єктів транспортної діяльності та об'єкти транспортної інфраструктури.

Закон України "Про транспорт", визначаючи склад залізничного, автомобільного, річкового, авіаційного, морського транспорту та інших видів транспорту, значає на різноманітність елементів інфраструктури кожного виду транспорту: транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями різних форм власності. Однак, наведене визначення інфраструктури, що було запозичене із законодавства СРСР, не відповідає сучасним умовам господарювання і потребує переосмислення. Достатньо звернути увагу на наступне: поперше, чи є можливим на сьогоднішній день підпорядкування навчальних закладів, закладів охорони здоров'я, культури, та інших перелічених суб'єктів до суб'єктів транспортної діяльності; по-друге, предметом діяльності таких суб'єктів є інші види господарської діяльності, тому віднесення таких суб'єктів до транспортної системи не є коректним. Отже, інфраструктуру транспорту становлять: (а) транспортні засоби; (б) обладнання, споруди й устаткування транспорту, що забезпечують здійснення транспортної діяльності; (в) шляхи сполучення.

З огляду на визначення транспортної системи та інфраструктури транспорту, залишається бути актуальним питання про види транспорту. Наявність різних видів транспортних засобів, особливості їх використання та техніко-технологічні ознаки стали підставою для визначення їх різних категорій і об'єднання у групи із наявністю спільних ознак. Саме, за видами транспортних засобів, на нашу думку, доцільно визначити види транспорту. Систему транспорту становлять різні види транспорту. Отже, вид транспорту – це категорія, відповідно до якої відокремлюється група елементів транспортної інфраструктури, визначальними для якої є загальне функціональне призначення транспортних засобів окремого виду. Видами транспорту є: водний транспорт (морський та річковий транспорт), повітряний (авіаційний) транспорт, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, трубопровідний транспорт, міський електротранспорт та метрополітен. За своїм функціональним призначенням наведені види транспорту можуть бути віднесені до категорій: транспорт загального користування чи промисловий транспорт.

Визначення соціально-економічної ролі транспорту та транспортної системи поєднується з питанням єдності видів транспорту. Задля цього в літературі та нормативних актах використовують спеціальну категорію – єдина транспортна система. Єдина транспортна система – це сукупність всіх видів транспорту, включаючи транспортну мережу, рухомий склад, а також організаційно-технологічні форми процесу перевезення, які забезпечують безперервність, планованість й пропорційність розвитку транспортної системи. Питання єдності транспортної системи не можна вважати новим. В літературі зазначаються різні характеристики єдності, що однозначно спрямовані на визначення особливостей транспортної системи у різні часи. Узагальнення таких характеристик може бути представлено низкою наступних ознак: соціально-економічна єдність, економіко-територіальна єдність, організаційно-технологічна єд-

ність [9; С.9,10]. Проте, в більшості, звернення до питання єдності звертає авторів до по-детального аналізу видів транспорту, а також мети єдності. Слід відзначити, що єдність транспортної системи повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України [10; С.41]. Таким чином, єдину транспортну систему визначають як комплекс різних видів транспорту, що знаходяться у взаємозв'язку й у взаємодії, а також забезпечують потреби у перевезеннях населення й у сфері народного господарства з найменшими витратами [4; С.21]. Транспортна система зазвичай визначається як комплекс різних видів транспорту, що знаходяться у взаємодії та взаємозалежності при виконанні перевезень. На відміну цьому, поняття "єдина транспортна система" використовують для відзначення соціально-економічної єдності всіх видів транспорту [19].

На нашу думку, єдність транспортної системи зумовлює систему транспорту, а саме, єдність різних видів транспорту відповідно до таких ознак:

1) соціально-економічна єдність, що зумовлена метою транспорту – задовольняти потреби населення та народного господарства не лише в перевезення, а й інших транспортних послугах;

2) організаційно-технологічна єдність, що зумовлює координацію різних видів транспорту в процесі надання транспортних послуг.

Висновки. Узагальнюючи основні теоретичні положення господарсько-правової концепції розуміння про транспорту і транспортної системи, пропонується внести зміни до гл. 32 ГК України, а саме, викласти її назву "Правове регулювання транспортної діяльності" й запропонувати ч. 1-4 статті 306 у наступній редакції:

"1. Транспорт – це структурна складова народного господарства України, галузь матеріального виробництва, яка забезпечує задоволення потреб виробництва і населення у переміщенні продукції та наданні інших видів транспортних послуг.

2. Видами транспорту, що використовуються суб'єктами господарювання для здійснення транспортної діяльності, є: водний транспорт (морський та річковий транспорт), повітряний (авіаційний) транспорт, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, трубопровідний транспорт, міський електротранспорт та метрополітен. За своїм функціональним призначенням наведені види транспорту можуть бути віднесені до категорій: транспорт загального користування чи промисловий транспорт.

3. Сукупність господарських одиниць транспорту (суб'єктів господарювання, що здійснюють транспортну діяльність, та, об'єктів транспортної інфраструктури), технологічна взаємодія яких спрямована на надання різних видів транспортних послуг, становить транспортну систему.

4. Державне регулювання транспортної діяльності здійснюється у відповідності до принципу координації видів транспорту, що передбачає концентрацію у сфері господарювання різних видів транспорту, незалежно від показників роботи кожного з них, з метою надання різних видів транспортних послуг."

Аналогічні норми пропонується також викласти у новій редакції Закону України "Про транспорт".

Перспективи подальших наукових розробок пов'язані із застосуванням наведених у статті правових категорій для визначення транспортної діяльності як виду господарської діяльності і транспортного права як комплексної підгалузі господарського права.

Список використаних джерел

1. Троегубов В.И. Транспортное право. – М.: "Транспорт", 1975. – с. 8.
2. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. – М.: Изд-во Министерства речного флота СССР, 1951. – с. 3, 67.
3. К. Маркс, Капитал, том II. – М: Госполитиздат, 1938. – с. 130.
4. Парунакян В.Э., Хара М.В. Общий курс транспорта. Текст: учебное пособие для вузов / В.Э. Парунакян, М.В. Хара/ – Мариуполь: Изд-во "Рената", 2010. – с. 16-19.
5. Транспорт: Толковый словарь. Автор-составитель В.П. Калявин. – СПб.: "Элмор", 2003. – с. 408-409.; Словарь русского языка: В 4-х т./ АН СССР, Ин-т рус.яз.; Под ред. А.П. Евгеньевой. – 2-е изд., испр. И доп. – М.: Русский язык, 1981-1984. Т.4. С-Я. 1984. – с. 398. (всего 794 с.)
6. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. – М.: Изд-во Министерства речного флота СССР, 1951. – с. 4.
7. В.В. Повороженко, И.Г. Костенко, Н.А. Махоткин, С.М. Румянцев, Б.М. Парахонский, И.Ф. Соловьев "Транспорт СССР"/ Под общ. Ред. В.Г. Бакаева. – М.: "Морской транспорт", 1960. – с. 13.
8. Міщенко М.І. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник/ М.І. Міщенко, А.В. Хімченко, І.Ф. Вороніна, Ф.М. Судак. – Донецьк: Норд-прес, 2010. – с.8.
9. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. – М.: Издательство "Наука", 1977. – с. 1-7.
10. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: Навч. посібник. – К.: Арістей, 2007. – с.7.

11. Мальська М.П. Просторові системи послуг (теорія, методологія, практика): Монографія. – К.: Знання, 2009. – с. 19.
12. Транспорт: Толковый словарь. Автор-составитель В.П. Калявин. – СПб.: "Элмор", 2003. – с. 410.
13. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно – технологічних систем перевезення вантажів. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – с. 12.
14. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: Монографія/ За ред. С.І. Дорогунцова. – К.: Наук. Світ, 2003. – с. 78.
15. Аксенов И.Я. Единая транспортная система: Учеб. Для вузов. – М.: Высшая школа, 1991. – с. 45.
16. Транспорт СССР / Под ред. Бакаева – с. 13, 508.
17. Родионова И.А., Бунакова Т.М. Экономическая география: Учебно-справочное пособие. – 6-е изд. – М.: Московский Лицей, 2003. – с. 180-181.
18. Ильченко С.В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: Монография / С.В. Ильченко; НАН Украины, Ин-т пробл. Рынка и экон.-экол. исслед. – Одесса, 2012. – с.18-48.
19. Аксенов И.Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов, по специальности "Эксплуатация автомобильного транспорта". – М.: Транспорт, 1980. – с.13.

Надійшла до редколегії 05.06.13

О. Клепикова, канд. юрид. наук, доц.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РОЛЬ ТРАНСПОРТА КАК ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПРЕДПОСЫЛКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье определяются социально-экономическая роль транспорта как отрасли хозяйствования и основные теоретические категории, которые необходимы для определения транспортной деятельности: транспортная система, инфраструктура транспорта, система транспорта.

Ключевые слова: транспортная система, инфраструктура транспорта, транспортная деятельность, транспортное право, хозяйственное право.

O. Klepikova, Candidate of Law, Associate Professor
Kyiv National Taras Shevchenko University, Kyiv

THE SOCIO-ECONOMIC ROLE OF TRANSPORT AS A THEORETICAL PREREQUISITE DETERMINATION OF THE TRANSPORT SYSTEM AND TRANSPORT ACTIVITIES

This paper appears socio-economic role of transport as a sector economic and basic theoretical categories that mediate the transport of determination: transport system, transport infrastructure, transport system.

Key words: transportation system, transport infrastructure, transport activities, transportation law, commercial law.

УДК 336.76; 346.2

О. Кологойда, канд. юрид. наук, доц.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ПРАВОВИЙ СТАТУС ПРОФЕСІЙНИХ УЧАСНИКІВ ДЕПОЗИТАРНОЇ СИСТЕМИ

В статті визначено поняття та види професійних учасників депозитарної системи України. Серед умов набуття статусу професійного учасника депозитарної системи виділені організаційно-установчі, майнові, кваліфікаційно-персоніфіковані, внутрішньо-організаційні, прозрано-технологічні та інформаційні. Досліджено компетенцію Центрального депозитарію та депозитарних установ, виділені виключні повноваження Центрального депозитарію.

Ключові слова: фондовий ринок, учасники депозитарної діяльності, депозитарна система, депозитарій.

Пріоритетним завданням розвитку фондового ринку є вдосконалення депозитарної системи, яка має забезпечувати захист прав власності на цінні папери, їх облік і надійне зберігання, оперативний доступ та перереєстрацію прав власності на них з мінімальним ризиком для їх власників.

Питання правового регулювання депозитарної діяльності розглядалися в роботах українських та зарубіжних вчених К.Р. Адамової, Г. Аксьонової, Д.Д. Кравченка, З. Я. Лапішко, Р.А. Майданика, А.Ю. Молодкина, І.Р. Назарчука, І.В. Павлова, В.І. Полюховіча, А.В. Попової, А.А. Ремньова, Б.В. Черкаського, В. Чинчікеєва, Н. Швецова та ін. У зазначених дослідженнях розглядалися поняття, види, ліцензійні умови та порядок здійснення депозитарної діяльності, поняття, види і правовий статус її учасників. Реформування депозитарної системи України в останні роки ознаменувалося прийняттям 6.07.2012 р. Верховною Радою України Закону України "Про депозитарну систему України" (далі – За-

кон) згідно з яким в Україні створений єдиний Центральний депозитарій, скасовано інститут реєстраторів, уніфіковано депозитарний облік дематеріалізованих цінних паперів, виділена і відокремлена від депозитарної клірингова діяльність.

Мета статті: дослідити правовий статус професійних учасників депозитарної системи, умови його набуття та особливості господарської правосуб'єктності професійних учасників депозитарної системи.

Закон учасниками депозитарної системи визнає: професійних учасників депозитарної системи України – Центрального депозитарій (далі – ЦД), депозитарні установи; Національний банк України (далі – НБУ); Розрахунковий центр з обслуговування договорів на фінансових ринках.

В спеціальній літературі учасників Національної депозитарної системи поділяють на: а) прямих учасників – депозитарії, зберігачі, реєстратори власників іменних цінних паперів [1; С.7]; б) опосередкованих учасників –

