

ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ПРИЗНАКОВ ОСНОВНЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ

Масляева Е. В.

Выяснена правовая сущность финансовых инструментов, которые обращаются на рынке финансовых услуг Украины. Проанализованы их основные черты, механизм функционирования и современное состояние их законодательной регламентации.

Ключевые слова: рынок финансовых услуг, финансовый инструмент, ценные бумаги, производные ценные бумаги (деривативы).

LEGAL CHARACTERISTICS OF QUALIFICATION FEATURES OF MAIN FINANCIAL INSTRUMENTS

Maslyayeva K.

The article is devoted to research of legal status of financial instruments, which are turned over at Ukrainian financial services market, to analyze of their main features, mechanism of functioning and modern state of their legal regulation.

Key words: financial services market, financial instrument, securities, derivatives.

УДК 346.54

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

*А. В. Матвеева, кандидат юридичних наук
Національна академія правових наук України*

Обґрунтовано, що пріоритетною метою транспортної політики є стимулювання подальшого розвитку ринку транспортних послуг та входження до міжнародного транспортного ринку. Розкрито особливості правового регулювання окремих елементів транспортної галузі.

Ключові слова: транспортна політика, ринок транспортних послуг, транспортні послуги.

Актуальність проблеми. Історичний досвід багатьох високорозвинених країн світу свідчить про те, що саме завдяки розбудові шляхів сполучень вони виходили з економічної кризи. Це пояснюється тим, що будівництво шляхів залучає велику кількість робочих місць, необхідних для ліквідації безробіття, яке

є одним з найтяжчих наслідків економічної кризи. Цим шляхом пройшли у 30-х роках минулого століття Німеччина та США. У світовій економіці існує аксіома: чим більшою є щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим є рівень її економічного розвитку. Як приклад: майже рівна за площею Франція має у 14,5 разу більше транспортних шляхів, ніж Україна. Звідси і рівень розвитку.

Сьогодні Україна вирізняється з-поміж інших країн тим, що значна кількість її міст знаходиться на традиційних транспортно-комунікаційних маршрутах євразійського континенту. Держава має досить високий коефіцієнт транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник є потенційним і може бути реалізованим лише у серйозній конкурентній боротьбі з іншими державами-транзитниками. Цілеспрямоване урахування закономірностей, пов'язаних з пульсуванням суспільного життя на торгово-транспортних маршрутах, сприятиме Україні у досягненні нового рівня розвитку на шляху реалізації своїх головних пріоритетів, у тому числі у сфері євроатлантичної інтеграції.

Актуальність обраної теми дослідження зумовлюється тим, що нині у законодавстві України відсутнє визначення національної транспортної політики, її мети, основних напрямів; також відсутнє поняття «ринку транспортних послуг» та немає адекватного визначення поняття «транспортні послуги».

Аналіз останніх джерел і публікацій. Слід відмітити, що питання правового регулювання ринку транспортних послуг, визначення національної транспортної політики, а також визначення міжнародних транспортних коридорів не розглядалися ученими-правознавцями. Однак, окремі питання економіко-правового регулювання становлення міжнародних транспортних коридорів на території України розглядалися В. І. Новиковою. Деякі питання правового забезпечення національної економічної політики, структурно-галузевої політики були досліджені такими вченими, як: Д. В. Задихайло, І. В. Мілейко, О. І. Бідей, О. І. Ющик, В. А. Юсупов. У дисертаційному дослідженні Філіпенко О. В. визначені проблеми регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу. Визначення поняття «ринку» можна знайти у роботах В. В. Селезньова, В. А. Предборського, В. М. Козирева. В. І. Семчик розглянув поняття аграрного та земельного ринків.

Формулювання цілей. Метою цієї статті є з'ясування сутності понять «національна транспортна політика», «ринку транспортних послуг», «транспортні послуги», а також обґрунтування пропозицій щодо вдосконалення законодавства у цій галузі.

Виклад основного матеріалу. Якщо проаналізувати тенденції розвитку перевезень на території України, то очевидним є різке зростання їх обсягів, розширення зовнішньоторговельних зв'язків, виникнення нових шляхів тощо — у разі, коли політика країни була спрямована на підтримку та розвиток перевезень за допомогою системи правових, економічних та організаційних засобів. Проте у разі, коли політика правителів була спрямована на задо-

волення власних корисливих інтересів, розвиток перевезень призупинявся, були фактично закриті ринки товарів, а географія перевезень зміщувалася в інші країни [1, с.19–25].

Отже, розвиток перевезень повністю залежить від політики держави у 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 ін. Залежно від того, яким чином співвідносяться усі ці компоненти між собою, визначається ефективність регулюючого впливу транспортної політики.

Найбільш актуальними завданнями у сфері правового регулювання транспортної галузі, на нашу думку, є такі:

1) розроблення та прийняття Концепції розвитку транспортної галузі¹, де визначатимуться перш за все основні цілі та завдання національної транспортної політики, етапи реформування транспортної галузі, основні заходи, яких необхідно вжити, визначені відповідальні особи тощо;

2) розроблення та прийняття комплексу нормативно-правових актів з питань розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів;

3) кодифікація та гармонізація транспортного законодавства України, зокрема розроблення та прийняття Транспортного кодексу України та ін.

Наразі важливим є визначення поняття «транспортна політика», її місце у системі правової політики, а також співвідношення з категорією «економічна політика» держави.

Останнім часом все частіше вчені-правознавці звертаються до визначення понять «правова політика» та «економічна політика» [2–6]. Також досить актуальним є питання структурно-галузевої політики.

У Господарському кодексі України фактично започатковано формування сучасної концепції правового забезпечення державної економічної політики, акцентовано увагу і на різних галузях економічної діяльності. Так, у статтях 9 та 10 ГК України передбачено основні форми та напрями державної економічної політики. Сьогодні важливим є закріплення основ державної економічної політики на рівні кодифікованого нормативного акта, а також подальшого формування та вдосконалення правового забезпечення економічної політики України.

У контексті господарсько-правового забезпечення відносин між державою та суб'єктами господарювання важливого значення набуває визначення економічної політики держави і як її складової — транспортної політики.

¹ Хоча постановою Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. № 1684 було затверджено Концепцію реформування транспортного сектору економіки, однак у ній лише окреслено окремі проблеми реформування транспортного комплексу та не надані конкретні пропозиції та не вказані конкретні заходи.

Переважна більшість науковців, зокрема, Д. В. Задихайло та В. Юсупов, прямо вказують на відсутність у країні дієвого механізму, який забезпечував би якісне і своєчасне розроблення та затвердження державної економічної політики у відповідних нормативно-правових актах, а також чіткого механізму її впливу як суспільного імперативу на реальні ринкові економічні відносини [2, с. 149; 6, с. 26]. Так, Д. В. Задихайло зазначає, що трикутник «національні економічні інтереси» — «національний економічний суверенітет» — «національна економічна безпека» є внутрішнім чинником саме економічної політики держави, зміст якого постійно потребує корекції та особливої правової форми вираження — через нормативно-правові акти особливого призначення і особливої правової природи: державні програми економічного розвитку та окремих його напрямів [2, с. 154]. На наш погляд, *до окремих напрямів програм економічного розвитку (навіть можна сказати, до одного з пріоритетних напрямів економічного розвитку) слід віднести й транспортну політику держави, яка також має окремі напрями розвитку, на чому докладніше зупинимося нижче.*

Як слушно зауважує І. Мілейко, завданням юридичної науки є конструювання законодавчого механізму формування, об'єктивування та реалізації правового компонента економічної політики без урахування тих чи інших особливостей її змісту [4, с. 21]. Саме тому, враховуючи взаємопов'язаність та взаємозумовленість правової та економічної політики, слід усе ж таки визнати у даному випадку примат економічної політики. Необхідно ще раз підкреслити, що завданням правників є створення правових засад функціонування і розвитку економічної системи держави, а не пряме втручання в економічну сферу шляхом створення «новел» правового регулювання, які у подальшому негативно впливають на економіку держави. Розробленням та вивченням економічних законів повинні займатися фахівці-економісти, а не юристи.

Як відомо, транспорт відіграє важливу роль в економіці кожної держави, у тому числі України, опосередковуючи процес товарообміну як усередині країни, так і за її межами. Нині слід констатувати, що сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків, тому пріоритетним напрямом у політиці розвинених країн стали інтеграційні процеси, які передбачають створення умов для вільного пересування товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це зумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Енциклопедичне визначення транспортної політики таке: «Транспортна політика — це діяльність держави і відповідних галузевих інститутів, спрямована на забезпечення галузей економіки та населення країни перевезеннями» [7, с. 679]. Проте Д. Прейгер указує, що таке визначення є неповним (і ми з ним у цьому погоджуємось), «оскільки стосується лише внутрішніх перевезень, тобто не враховує можливість і доцільність реалізації транзитного потенціалу країни» [8, с. 64]. При цьому він дає власне визначення транспортної політики,

яку тлумачить як діяльність органів влади, спрямовану на повне задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, реалізацію власного транзитного потенціалу при економічно обґрунтованих тарифах з додержанням екологічних вимог і міжнародних зобов'язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій [8, с. 64]. Слід визнати, що таке бачення транспортної політики дійсно є більш повним та адекватним реаліям сьогодення, однак з точки зору права є дещо неточним. Так, транспортна політика — це діяльність не тільки *державних органів влади*, а й інших суб'єктів права (правників, учених, економістів, юристів тощо), які можуть надавати свої консультації з приводу її формування, проте не бути державними службовцями.

М. Погребиський визначає державну транспортну політику як комплексну програму дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, системи управління, інтеграції до європейської і світової транспортних систем, кадрову і соціальну політику, економічну безпеку держави [9, с. 361]. Це визначення, як уявляється, є досить ґрунтовним, повним, але ми вважаємо, що транспортна політика — це не просто «програма дій». Політика передбачає наявність як об'єктного, так і суб'єктного складу, а тому цьому визначенню бракує «суб'єктивізації».

О. Філіпенко підкреслює, що «транспортна політика, — як говориться в Декларації, ухваленій на Другій пан'європейській транспортній конференції, що відбулася на Криті в березні 1994 р. — має бути організована на основі ринкової економіки та вільної і справедливої конкуренції в усіх країнах-учасниках конференції на рівні Європейського співтовариства; поступове полегшення доступу на транспортний ринок, перевезення вантажів та пасажирів на національній території має просуватися на взаємній і двосторонній основі і згідно з прогресом, що відбувся в досягненні вільного руху товарів і пасажирів у рамках національних територій та в процесі гармонізації умов конкуренції» [10, с. 136]. При цьому науковець під *спільною транспортною політикою* Євросоюзу розуміє комплекс дій на рівні Євросоюзу та його держав-членів з метою досягнення збалансованого, узгодженого регулювання відносин на європейському транспортному ринку [10, с. 55]. І зазначає, що особливість цієї політики полягає в тому, що транспортна політика базується, зокрема, на принципах протекціонізму власних ринків транспортних послуг від зовнішніх впливів. Так, технічні стандарти для транспортних засобів часто сформульовані в державах — членах ЄС саме таким чином, аби захистити ринок транспортних послуг від зовнішньої конкуренції [10, с. 17]. Як зазначає О. Філіпенко, кінцевою метою спільної політики держав — членів Євросоюзу у сфері транспорту є встановлення *спільного ринку у сфері транспортних послуг* [10, с. 12]. Ще одна мета спільної транспортної політики — зробити

регулювання ринків транспортних послуг максимально ефективним. Причому ця ефективність, у свою чергу, вимірюється оптимізацією інтересів держав — членів ЄС та мірою реалізації інтересів учасників ринку транспортних послуг, що мають на меті зростання прибутку від своєї діяльності та доступу до ринків інших держав [10, с. 55].

На підставі аналізу різних визначень транспортної політики ми вважаємо, що до **основних цілей і завдань національної транспортної політики** слід віднести такі:

- 1) розвиток національного ринку транспортних послуг;
- 2) розвиток загальнонаціонального ринку;
- 3) подальший розвиток власне транспортної галузі;
- 4) забезпечення участі держави у міжнародному товарообігу та міжнародному ринку транспортних послуг;
- 5) правове забезпечення розвитку транспортної системи України.

Пріоритетною метою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Тому слід визначитися з тим, а що ж таке ринок з економічної точки зору, ринок з позицій законодавства, і, насамкінець, що ж таке ринок транспортних послуг?

Якщо узагальнити думки економістів з приводу визначення категорії «ринок», то можна виділити такі її аспекти [11, с. 16; 12, с. 125; 13, с. 87]:

- 1) сукупність економічних відносин у сфері обміну, за допомогою яких реалізуються товари;
- 2) систему економічних відносин, що виникають між виробниками у процесі реалізації ними товарів та послуг шляхом купівлі-продажу, відносини, що регулюються законами товарного господарства;
- 3) увесь складний механізм руху благ та послуг у формі товарів та грошей у рамках суспільного відтворення на усіх рівнях економічної системи цього суспільства.

У законодавстві України немає визначення ринку транспортних послуг. Проте є визначення фондового ринку, ринку зерна, а також ринку фінансових послуг.

Так, відповідно до ст. 2 Закону України від 23 лютого 2006 р. № 3480-IV «Про цінні папери та фондовий ринок» *фондовий ринок* (ринок цінних паперів) визначається як сукупність учасників фондового ринку та правовідносин між ними щодо розміщення, обігу та обліку цінних паперів і похідних (деривативів) [14].

У пункті 23 статті 1 Закону України від 4 липня 2002 р. № 37-IV «Про зерно та ринок зерна в Україні» передбачено, що *ринок зерна* — це система товарно-грошових відносин, які виникають між його суб'єктами в процесі виробництва, зберігання, торгівлі та використання зерна на засадах вільної конкуренції, вільного вибору напрямів реалізації зерна та визначення цін, а також державного контролю за його якістю та зберіганням [15].

У пункті 6 статті 1 Закону України від 12 липня 2001 р. № 2664-III «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» визначено *ринки фінансових послуг* — це сфера діяльності учасників ринків фінансових послуг з метою надання та споживання певних фінансових послуг [16].

В. Семчик визначає *аграрний ринок* як сферу товарного обміну, який (у межах, урегульованих законодавством про аграрні ринки) здійснюється між продавцями і покупцями (юридичні і фізичні особи, територіальні громади і держава) як товарообмін, що виникає за результатами товаровиробництва в установлених місцях, формах шляхом укладення і виконання договорів купівлі-продажу, інших цивільно-правових правочинів на добровільних узгоджених умовах і за відповідними цінами та волевиявлення продавців і покупців [17, с. 22].

Проаналізувавши наведені визначення ринків, ми схилиємось до думки, згідно з якою:

1) будь-який ринок передбачає наявність чіткого предмета купівлі-продажу — це можуть бути товари, роботи або послуги;

2) ринок зумовлює наявність покупців та продавців товарів, робіт або послуг, а також посередників між ними. До того ж, загальновідомо, що ринкова економіка хоча й базується на принципах саморегуляції, проте у деяких випадках вимагає втручання держави. А тому держава в особі уповноважених державних органів також виступає учасником ринку.

3) будь-який ринок у правовому аспекті не слід розглядати як сферу діяльності чи сукупність учасників. Ринок — це, на нашу думку, система складних відносин між споживачами і продавцями, посередниками і продавцями, посередниками і споживачами, продавцями між собою, а також система відносин між усіма цими суб'єктами та державою;

4) для ефективного функціонування ринку необхідне втручання держави, тому наявність владного, імперативного регулюючого впливу в деяких питаннях забезпечення функціонування конкретного ринку — невід'ємна частина ринку.

Ринок транспортних послуг характеризується наявністю особливих суб'єктів — учасників ринку. До них слід віднести замовників послуг — пасажирів, власників багажу та вантажовласників, а також суб'єктів, які надають ці послуги, — перевізників та експедиторів. Важливу роль серед учасників ринку транспортних послуг відіграють органи державної влади та органи місцевого самоврядування, які здійснюють функції державного регулювання та контролю за учасниками ринку транспортних послуг, а також учасники, які надають допоміжні транспортні послуги (сервісне обслуговування транспортних засобів, зберігання, складування, пакування вантажу тощо).

На підставі наведених міркувань, ми вважаємо, що у найбільш загальному вигляді *ринок транспортних послуг у господарсько-правовому контексті* — це система відносин між перевізниками (експедиторами) та замовниками транспортних послуг, а також іншими учасниками та державою в особі

уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів та вантажів як на національному, так і на міжнародному рівні.

У цьому контексті необхідним є з'ясування правової природи поняття «транспортні послуги».

Так, у Законі України «Про автомобільний транспорт» *послугу з перевезення пасажирів чи вантажів* визначено як перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату. Відповідно до ст. 2. п. 19 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту *транспортні послуги* — діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях автомобільним транспортом. Згідно з п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 *транспортна послуга* — перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставленням вантажів автомобільним транспортом.

У пункті 1.4 Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі передбачено, що *послуги з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування* — здійснення зареєстрованою в установленому законодавством порядку юридичною, а також фізичною особою — суб'єктом підприємницької діяльності згідно з договором переміщення людей та вантажів за допомогою автомобільного транспорту загального користування.

Наведені визначення певною мірою відображують правову сутність категорії «транспортні послуги», проте не є повними, комплексними визначеннями поняття «транспортні послуги». Не погоджуючись з такими визначеннями «транспортних послуг», вважаємо, що *транспортні послуги* слід розглядати як *сукупність послуг, пов'язаних з фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу, вантажів, що поділяються на основні — послуги з перевезення та транспортно-експедиційні послуги та супутні послуги — зберігання, складування, пакування, зважування вантажів, страхування, фінансові, юридичні, митні та інші послуги.*

Висновки. Для створення ефективної системи правового регулювання ринку транспортних послуг потрібно все ж таки почати з формулювання та закріплення основних положень національної транспортної політики, а також на законодавчому рівні закріпити визначення основних понять, як-то: національна транспортна політика, ринок транспортних послуг, транспортні послуги тощо. Проте для забезпечення перевірки ефективності функціонування системи правового регулювання ринку транспортних послуг має бути створена й ефективна система контролю, оскільки регулювання і контроль тісно

взаємопов'язані, повинні кореспондувати один одному, тобто окремим засобам правового регулювання мають відповідати певні засоби контролю.

На підставі наведеного пропонуємо:

1) розробити та прийняти Транспортний кодекс України, який би закріпив основні принципи транспортної політики України, поняття транспортної системи України, її структуру, виокремив суб'єктів транспортного права, учасників транспортних правовідносин, визначення понять «ринок транспортних послуг», «транспортні послуги», коло учасників ринку транспортних послуг, істотні умови договорів перевезення вантажу, на транспортно-експедиційне обслуговування, інших договорів, що опосередковують транспортну діяльність, особливі умови перевезень залежно від властивостей окремих об'єктів, засоби державного регулювання та контролю за перевезеннями, органи управління транспортною системою тощо;

2) розробити та прийняти Концепцію розвитку транспортної галузі, де закріпити основні цілі та завдання національної транспортної політики, перш за все становлення та розвиток ринку транспортних послуг, етапи реформування транспортної галузі, основні заходи, яких необхідно вжити, визначити відповідальних осіб тощо;

3) розробити та прийняти комплекс нормативно-правових актів з питань розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, зокрема, закони України «Про стимулювання розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України», «Про стимулювання розвитку національних транспортних коридорів, які є частиною міжнародних транспортних коридорів», «Про заходи щодо розвитку та оптимального функціонування на території України міжнародного транспортного коридору № 3» та аналогічні закони стосовно кожного міжнародного транспортного коридору, які проходять територією України або в приєднанні до яких наша держава зацікавлена, що зумовлять активізацію ринку транспортних послуг та становлення транспортних коридорів на території України тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Міщенко А. В. Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А. В. Міщенко // Проблеми законності : респ. міжвідом. наук. зб. — Х., 2006. — Вип. 84. — С. 19–25.

2. Задихайло Д. В. Держава та економічне ринкове середовище: господарсько-правовий контекст / Д. В. Задихайло // Вісн. Акад. прав. наук України. — 2005. — № 3 (42). — С. 149–161.

3. Милейко И. Структурно-отраслевая политика государства: правовые аспекты реализации / И. Милейко // Підпр-во, госп-во і право. — 2005. — № 3. — С. 21–24.

4. Бідей О. Основні форми реалізації правової політики / О. Бідей // *Право України*. — 2006. — № 7. — С. 42–45.
5. Ющик О. І. Правова політика як фактор удосконалення законодавчого процесу / О. І. Ющик // *Бюл. Мін'юсту*. — 2005. — № 5 (43). — С. 18–25.
6. Юсупов В. Зовнішньоекономічна політика держави: правові питання визначеності та функціонування / В. Юсупов // *Підпр-во, госп-во і право*. — 2005. — № 3. — С. 25–28.
7. *Економічна енциклопедія* : у 3 т. — К. : Академія, 2002. — Т. 3. — 952 с.
8. Прейгер Д. Формування ЄСАТП: місце і роль України / Д. Прейгер // *Економіка України*. — 2006. — № 3. — С. 64–74.
9. Погребицький М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень / М. Погребицький // *Зб. наук. праць НАДУ при Президентіві України*. — 2006. — № 1. — С. 355–365.
10. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / О. В. Філіпенко. — К., 2004. — 211 с.
11. Селезнев В. В. Основы рыночной экономики Украины / В. В. Селезнев — Киев : А.С.К., 2002. — 656 с.
12. Основы економічної теорії / за ред. В. А. Предборського. — К. : Кондор, 2002. — 621 с.
13. Козырев В. М. Основы современной экономики / В. М. Козырев. — М. : Финансы и статистика, 2001. — 432 с.
14. Про цінні папери та фондовий ринок : Закон України від 23 лютого 2006 р. № 3480-IV // *Відом. Верхов. Ради України*. — 2006. — № 31. — Ст. 268.
15. Про зерно та ринок зерна в Україні : Закон України від 4 липня 2002 р. № 37-IV // *Відом. Верхов. Ради України*. — 2002. — № 35. — Ст. 258.
16. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12 липня 2001 р. № 2664-III // *Відом. Верхов. Ради України*. — 2002. — № 1. — Ст. 1.
17. Організаційно-правові засади розвитку аграрного і земельного ринків в Україні : монографія / за ред. В. І. Семчика. — К. : Юрид. думка, 2005. — 264 с.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ

Матвеева А. В.

Обосновано, что приоритетной целью транспортной политики являются стимулирование дальнейшего развития рынка транспортных услуг и вхождение в международный транспортный рынок. Раскрыты особенности правового регулирования транспортной отрасли.

Ключевые слова: транспортная политика, рынок транспортных услуг, транспортные услуги.

PARTICULAR ISSUES OF LEGAL REGULATION OF A TRANSPORT SERVICES MARKET IN UKRAINE

Matveeva A. V.

It is proved that the prioritized goal of the transport policy is to stimulate the further transport market services development and to join the international transport market. The peculiarities of transport legal regulation are discovered.

Key words: transport policy, transport services market, transport services.

УДК 346.3

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ГОСПОДАРСЬКО-ДОГОВІРНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

В. С. Мілаш, доктор юридичних наук

Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого

Досліджено проблемні питання, що виникають на етапі укладення господарських договорів та спрямовані як на подальший розвиток теорії господарського договору, так і на оптимізацію правового регулювання господарсько-договірних відносин.

Ключові слова: господарський договір, повноваження представника сторони господарювання на укладення господарського договору, порядок укладення господарського договору, форма укладення господарського договору, правові наслідки порушення передбачених законом форми та порядку укладення господарського договору.

Актуальність проблеми. Господарсько-договірна тематика є однією з найпопулярніших та найбільш актуальних завдяки широкому залученню договору до впорядкування (організації) різноманітних форм участі¹ у господарському

¹ У найбільш узагальненому вигляді форми участі у господарському обороті зводяться до формування господарської інфраструктури; здійснення господарської діяльності; виконання представницьких повноважень у сфері господарювання (здійснюється відокремленими структурними підрозділами господарюючих суб'єктів; представниками, повноваження яких засновані на договорах про надання представницьких послуг тощо); реалізації організаційно-господарських повноважень; господарського забезпечення статутної діяльності; застосування засобів регулюючого впливу, а також здійснення державного контролю та нагляду за господарською діяльністю та інших, дозволених чинним законодавством форм участі.