

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА

Е. М. Деркач

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ
ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ
ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Монографія

**Вінниця
2021**

УДК 346.7:347.763

Д 363

Рекомендовано до друку

*Вченою радою Донецького національного університету імені Василя Стуса
(протокол № 4 від 29 жовтня 2021 р.)*

Рецензенти:

Л. М. Ніколенко – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки факультету № 3 Донецького державного університету внутрішніх справ МВС України;

Б. В. Деревянко – доктор юридичних наук, професор, головний науковий співробітник відділу правового забезпечення ринкової економіки Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України;

О. В. Клепікова – доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри господарського права та господарського процесу Інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка МОН України.

Деркач Е. М.

Д 363 Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.

ISBN

У монографії обґрунтовано концептуальні засади удосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності в нових соціально-економічних умовах та окреслено шляхи розвитку відповідного законодавства. Особливу увагу приділено правовому статусу учасників транспортної діяльності, а також захисту їхніх прав та інтересів. Висвітлено проблематику оптимізації державного та договірного регулювання транспортної діяльності, активізації публічно-приватного партнерства в окресленій сфері.

Для наукових і практичних працівників, викладачів, здобувачів вищої освіти, а також усіх, хто цікавиться сучасним станом та перспективами розвитку транспортного законодавства України.

УДК 346.7:347.763

ISBN

© Деркач Е. М., 2021

© ДонНУ імені Василя Стуса, 2021

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	4
РОЗДІЛ I. Теоретико-правові основи господарської транспортної діяльності	7
1.1. Загальна характеристика транспортної діяльності як виду господарської діяльності	7
1.2. Транспортне право в системі права України	25
1.3. Сучасний стан та перспективи розвитку вітчизняного законодавства про транспорт	44
РОЗДІЛ II. Учасники господарських відносин у сфері транспорту	68
2.1. Загальна характеристика учасників господарських відносин у сфері транспорту	68
2.2. Форми організації господарських відносин у сфері транспорту	122
2.3. Особливості господарсько-правової відповідальності суб'єктів транспортної діяльності.....	148
2.4. Проблеми захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту	169
РОЗДІЛ III. Державне регулювання господарської транспортної діяльності	186
3.1. Загальні засади державного регулювання господарської транспортної діяльності.....	186
3.2. Питання обмеження монополізму та розвитку економічної конкуренції у сфері транспорту	220
РОЗДІЛ IV. Договірні форми організації та здійснення господарської транспортної діяльності	250
4.1. Загальна характеристика господарських транспортних договорів	250
4.2. Питання розвитку публічно-приватного партнерства у сфері транспорту.....	291
ВИСНОВКИ	313
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	318

ПЕРЕДМОВА

Становлення і розвиток процесів інтеграції у світовій економіці, створення відкритого економічного простору із забезпеченням вільного руху товарів і послуг, прагнення України зміцнити своє становище як транзитної держави обумовлюють потребу в узгодженні з новими соціально-економічними умовами діяльності суб'єктів господарювання у сфері транспорту, а також адаптації відповідного вітчизняного законодавства до законодавства Європейського Союзу.

Розвиток транспортної галузі є пріоритетом економічної політики України, враховуючи унікальне транспортно-географічне положення на перехресті вантажних торговельно-транспортних європейських та євразійських доріг, міжнародних транспортних коридорів. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (далі – Угода про асоціацію), пріоритетними напрямками державної політики у галузі транспорту є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечного у функціонуванні та ефективного транспортного комплексу України, що обумовлює інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальних інвестиційних проєктів; безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту; досягнення безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції в Україні на засадах мультимодальності, із застосуванням супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу тощо [1].

Наразі засади господарської діяльності у сфері транспорту визначено фрагментарно й неузгоджено нормами Господарського та Цивільного кодексів України (далі – ГК України та ЦК України), законів, транспортних статутів, правил перевезення вантажів та інших численних нормативних актів, прийнятих у різні часи, що створює колізії у правовому регулюванні досліджуваної сфери відносин. Наявні законодавчі рішення вже не відповідають сучасним потребам учасників транспорт-

ної діяльності, що актуалізує питання впорядкування чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створення умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання у сфері транспорту, формування сучасного ринку транспортних послуг, що сприятиме покращенню практики застосування відповідного законодавства.

Правові питання здійснення та організації транспортної діяльності вже ставали предметом обговорення в науковій юридичній літературі в різні часи. Проблематиці правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту присвятили свої праці такі вчені, як-от: Г. Б. Астановський, М. І. Брагінський, І. В. Булгакова, Н. О. Бутакова, В. В. Вітрянський, Є. В. Довженко, В. А. Єгізаров, В. В. Кадала, О. В. Карпеев, О. В. Клепікова, Т. О. Колянковська, С. П. Мороз, С. Ю. Морозов, В. А. Попов, В. Й. Развадовський, В. Т. Смірнов, В. В. Тюп, Н. М. Тютріна, М. Л. Шелухін та ін. Найсучаснішим комплексним дослідженням розвитку транспортної системи є дисертація О. В. Клепікової «Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України». Істотне науково-теоретичне значення для дослідження правових проблем організації та здійснення транспортної діяльності мають також праці О. А. Беянович, А. Г. Бобкової, О. М. Вінник, О. П. Віхрова, О. В. Гарагонича, О. М. Гончаренко, Р. Ф. Гринюка, С. М. Грудницької, Б. В. Дервянка, Р. А. Джабраїлова, Д. В. Задихайла, А. М. Захарченка, О. Р. Зельдіної, Г. Л. Знаменського, І. Ф. Коваль, В. О. Коверзнева, В. В. Лаптева, І. В. Лукач, В. К. Малолітневої, В. К. Мамутова, В. С. Мілаш, Л. М. Ніколенко, Р. В. Овчаренка, Н. Б. Пацурії, О. П. Подцерковного, Г. В. Пронської, В. В. Рєзнікової, В. А. Устименка, Г. Ф. Шершеневича, В. С. Щербини та інших учених.

Однак за нинішніх умов розвитку транспортна система активно еволюціонує і трансформується, зважаючи на процеси розширення наявних і появу нових сфер правового регулювання, вплив геополітичних конфліктів, наслідків світової економічної кризи через пандемію, зумовлену поширенням COVID-19, на глобальні ланцюги поставок, зміну традиційних підходів щодо організації та здійснення транспортної діяльності на засадах цифровізації. Транспортна система України має відповідати глобальним викликам, забезпечувати збалансований підхід до

оптимізації мобільності з урахуванням нових моделей торгівлі, цифровізації, розвитку екологічних видів транспорту, впровадження інноваційних перетворень, з огляду на що актуалізується питання визначення вектора розвитку транспортної системи держави та винайдення ефективних економіко-правових методів забезпечення її сталого розвитку. Ці та інші проблеми й зумовлюють актуальність та доцільність обраної теми дослідження.

У монографії досліджено актуальні проблеми правового регулювання господарської транспортної діяльності та обґрунтовано напрями удосконалення такого регулювання в нових соціально-економічних умовах.

Автор сподівається, що монографія буде корисна усім, хто цікавиться проблематикою транспортного права, що обґрунтовані висновки та пропозиції можуть бути використані у правотворчій діяльності з метою удосконалення транспортного законодавства, судовій практиці, в навчальному процесі, у практичній діяльності суб'єктів господарювання, науково-дослідній діяльності як підґрунтя для подальшої наукової дискусії.

З повагою до читачів, Елла ДЕРКАЧ

РОЗДІЛ І

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ

ГОСПОДАРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Загальна характеристика транспортної діяльності як виду господарської діяльності

Сучасна українська держава та вітчизняна правова система функціонують під суттєвим впливом загальносвітових процесів, глобалізаційних явищ, що передбачає не тільки посилення міжнародних зв'язків, але й побудову загальносвітового «організму», кожна частина якого має перетворитися на його органічний елемент [2, с. 25].

Україна знаходиться на перетині найбільших міжнародних транспортних коридорів. Зокрема, через територію України проходять 2 мультимодальні коридори Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та один маршрут Транспортного коридору – Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА). Україна також приєдналася до співробітництва в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях». Значні вигоди може принести не лише приєднання до наявних коридорів, але й створення нових, зокрема, проєкту E40, що передбачає створення річкового шляху від Чорного до Балтійського морів; Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС; Угоди про входження до формату «16+1» тощо [3].

Наша держава є логістичним хабом, що забезпечує потреби економіки та дає змогу реалізувати експортний і транзитний потенціал. Утім, за оцінками Міжнародної торгової адміністрації, наразі використовується лише 25–30 % транзитного потенціалу країни. За останні роки спостерігається падіння як транзитних вантажоперевезень залізницею (–55 % за 2013–2019 рр., з 32 млн т у 2012 р. до 14 млн т у 2019 р. на залізниці), так і падіння перевалки транзитних вантажів у портах (–62 % за 2013–2019 рр., з 35 млн т у 2012 р. до 11 млн т у 2019 р. в морських портах) [3].

Наразі відбувається уберізація у сфері транспорту, з'являється новий формат управління логістичними процесами – логістика 4-го покоління (4PL), розробляються проєкти масштабних транспортних хабів, обговорюється розбудова інфраструктури *smart*-портів нового покоління [4].

В умовах перегляду Угоди про асоціацію, Європейського зеленого курсу транспортна система України має відповідати глобальним викликам, забезпечувати синергію усіх видів транспорту.

Високорозвинена логістична інфраструктура, з урахуванням глобалізації, впливає на фінансову стійкість перехідних економік, забезпечуючи інтеграцію національного ринку транспортних послуг до світового. За даними Світового банку (World Bank), індекс логістичної ефективності (Logistic Performance Index) в країнах перехідної економіки перебуває на середньому рівні, порівняно зі світовим значенням (2,866). Умови розвитку підприємництва за останні кілька років покращилися не суттєво, що негативно впливає на розвиток інфраструктури. Утім, такі елементи, як рівень прозорості, доброчесності та якості врядування покращуються. Структурна трансформація перехідної економіки обумовлює зміни інституційного середовища розвитку транспортної системи. Відповідно, внаслідок такої трансформації логістична інфраструктура стає більш ефективною, прозорою, стабільною та конкурентоспроможною [5].

Згідно з результатами досліджень Європейської Бізнес Асоціації стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні Інфраструктурний індекс України у 2020 р. склав 2,58 балів з 5-ти можливих (що передбачає оцінку загального стану інфраструктури України; середню оцінку загального стану розвитку п'яти транспортних галузей; оцінку рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проєктів та оцінку рівня виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі). Найгіршу оцінку серед складових індексу отримав рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі (53 % суб'єктів господарювання у сфері транспорту та логістики оцінили низько, 40 % – задовільно, і 7 % схвально оцінили рівень виконання державою транспортних стратегій) [6].

Прийнятним у досліджуваному контексті є твердження О. М. Куракіна, який зазначає: «Більшість вітчизняних правових явищ перебувають у стані трансформації, тобто переходу від постсоціалістичного змісту до європейського наповнення, який потребує не тільки великих часових і ресурсних витрат, а й знаходиться під впливом об'єктивних (економічні, соціальні, демографічні, ментальні, військові тощо) і суб'єк-

тивних (революційний характер запровадження реформ, низький професійний рівень уповноважених суб'єктів, низький рівень правової свідомості населення, фактична перевага нормативістського підходу до праворозуміння, недостатня якість інститутів громадського суспільства, застосування при проведенні реформ застарілих засобів і методів) чинників» [2, с. 24].

На думку В. К. Мамутова, «правове забезпечення економічного суверенітету необхідно зіставляти з геополітичною метою, яка охоплює і гео економічну ціль, що може бути визначена в стратегічному плані розвитку країни, з урахуванням географічного стратегічного положення України». Географічне положення і деякі культурно-історичні властивості (особливості) України дають їй змогу бути сполучною ланкою цих спільнот і в перспективі стати гео економічним центром спільного економічного простору. Зазначена перспектива, підтримана відповідними правовими актами, сприяла б посиленню України, забезпеченню її безпеки і суверенітету в умовах міжнародної інтеграції [7].

Євроінтеграція передбачає структурно-галузеве реформування транспортної системи України, яке потребує вдосконалення правового регулювання [8, с. 60]. Згідно з О. В. Клепіковою «розвиток транспортної системи наразі є одним із найважливіших напрямів економічної політики держави, з чим пов'язано повноцінне функціонування економічної системи, визначення рівня соціально-економічної стабільності держави» [8, с. 75–76]. Водночас транспортна система має бути клієнтоорієнтованою, інтегрованою, інтернаціональною, інтермодальною, надійною, інтелектуальною, інноваційною та екологоорієнтованою [9, с. 32].

Відповідно до Рамкової конвенції ООН з питань зміни клімату (UNFCCC), Паризької кліматичної угоди 2015 р. та досягнення цілей сталого розвитку ООН (зокрема, створення сталої інфраструктури, стимулювання інновацій, боротьба зі зміною клімату та її наслідками, глобальне партнерство з метою сталого розвитку тощо) транспорт має стати екологічно відповідальним, інклюзивним, ефективним та економічно стійким [10].

На саміті Міжнародного транспортного форуму 22.05.2019 р. підтримано об'єднання глобальних зусиль задля досягнення низьких викидів

та посилення інноваційних транспортних послуг та технологій, які сприяють декарбонізації транспортної діяльності; забезпечення ефективних, безпечних та конкурентоспроможних транспортних систем, що зменшують викиди діоксиду вуглецю [11]. На зменшення діоксиду вуглецю у транспортному секторі, обрання найбільш ефективних політичних заходів з декарбонізації транспорту до 2050 р. орієнтовано проєкт Міжнародного транспортного форуму «Декарбонізація транспорту в Європі» [12].

З огляду на те, що наразі на транспорт припадає чверть викидів парникових газів у ЄС, у 2019 р. Європейська Комісія представила Європейський зелений курс, спрямований на зменшення викидів на 90 % до 2050 р. шляхом надання більш чистих альтернатив [13]. Досягнення кліматичних цілей також вимагає переходу до більш екологічних видів транспорту, таких як залізничний та внутрішній водний транспорт, поєднання різних видів транспорту за мультимодальних перевезень [14].

З метою використання екологічних видів транспорту Міністерством інфраструктури України розроблено Законопроєкт «Про внесення змін до Закону України “Про автомобільний транспорт”», що спрямований на використання електричного транспорту (зокрема, визначення в законодавстві України термінів «електричний транспортний засіб», «вантажний електромобіль», «гібридний електромобіль», «плагін-гібридний електромобіль» тощо) [15]. Урядом України також схвалено Законопроєкт «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу», що визначає особливості ліцензування на автомобільному транспорті відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009. Законопроєкт передбачає систему отримання свідоцтв професійної компетентності менеджерів (управителів) з перевезень; механізм підтвердження бездоганної ділової репутації автоперевізників [16].

Важливість зазначених стратегічних документів важко переоцінити, оскільки заявлені державою галузеві політики уособлюють фундаментальні підходи, напрями розвитку та є основою для планування і подальшого впровадження реформ.

Означені проблеми мають стати пріоритетом держави у формуванні власної транспортної політики, вирішити які можливо за допомогою господарського законодавства. Н. Б. Пацурія зазначає, що одним із основних завдань господарського права є всебічне правове забезпечення економічних процесів, які відбуваються в державі, з метою укріплення правового господарського порядку, який є похідною категорією від конституційного правопорядку. Відповідно до ч. 1 ст. 5 ГК України правовий господарський порядок в Україні формується на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних процесів, виходячи з конституційної вимоги відповідальності держави перед людиною за свою діяльність. Знаходження балансу між приватними і публічними інтересами учасників господарських правовідносин є одвічною науковою дискусією, адже йдеться про «баланс» як ідеально можливої модель «партнерства» різних за статусом суб'єктів, які вступають у господарські відносини певного виду та є рівними у своїх правах [17]. Г. Л. Знаменський стверджував, що вирішення проблеми співвідношення публічного та приватного у сфері господарювання неможливе без так званого третього елемента, яким є «суспільний господарський порядок – система правовідносин, що ґрунтуються на реальних інтересах суспільства, та економічних засобів, спрямованих на забезпечення стабільності та ефективності господарювання, задоволення та захист інтересів суб'єктів господарювання» [18, с. 51]. Сучасна сфера господарювання, в якій поєднуються ринкові механізми із соціальним спрямуванням економіки, потребує порядку, спроможного забезпечити гармонізацію приватних та публічних інтересів (в економічному сенсі – ринкового саморегулювання та державного регулювання), і, відповідно, приватно-правового та публічно-правового регулювання [18; 19; 20, с. 169; 21; 22, с. 6, 8, 9, 27–28]. Д. В. Задахайло підкреслює, що «законодавець не визначив співвідношення ринкового саморегулювання та державного регулювання, задовольняючись зафіксованим у ст. 6 ГК України принципом обмеження державного регулювання економічних процесів» [20, с. 180; 23]. У науково-експертному висновку до Концепції оновлення Цивільного кодексу України йдеться про умовність поділу права на пуб-

лічне та приватне, взаємну інтеграцію публічно-правового та приватно-правового регулювання у межах правової системи держави [24, с. 51]. Автори науково-експертного висновку акцентують, що публічний інтерес завжди превалює над інтересом приватним, виходячи із основоположного суспільно-правового принципу припинення свободи особи там, де починається свобода інших або іншого. Підприємство в традиційному розумінні не є приватно-правовим інститутом, адже в ньому ключове місце посідають публічно-правові елементи дозвільного, контрольного, регулятивного, конкурентного, фінансового, екологічного, епідеміологічного та іншого характеру [24, с. 54].

Ураховуючи те, що суб'єкти господарювання, які забезпечують споживачів¹ послугами транспорту загального користування, несуть публічні зобов'язання, забезпечення балансу, моделі «партнерства» між приватними і публічними інтересами учасників транспортних правовідносин і є завданням господарсько-правової політики як необхідної умови ефективності модернізації господарського законодавства.

Закон України «Про транспорт», визначаючи провідну роль транспорту в задоволенні потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях, закріплює *принцип єдності транспортної системи* України (ст. 21), до складу якої входять транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний тощо), промисловий залізничний транспорт, відомчий, трубопровідний транспорт, а також шляхи сполучення загального користування [25]. Отже, транспорт – єдиний комплекс, що охоплює всі види суспільного виробництва, розподілу та обміну і є необхідною складовою економіки будь-якої держави. Особливість транспорту як галузі суспільного виробництва полягає в тому, що він не створює нових матеріальних цінностей, його продукція – діяльність з територіального переміщення вантажів або пасажирів [27, с. 326].

Правове підґрунтя господарської діяльності у сфері транспорту міститься у гл. 32 ГК України, а також гл. 64, 65 ЦК України, транспортних законах, кодексах та статутах, правилах перевезення [28; 29].

¹ Під споживачем у цьому дослідженні розуміється будь-яка фізична чи юридична особа-покупець, що вступає у відносини із суб'єктом господарювання з метою придбання та використання товарів, послуг, робіт для власних потреб, не пов'язаних із перепродажем товару [26].

У вітчизняному законодавстві тривалий час перевезення вантажів регламентувалося лише як різновид договірних зобов'язань, а не як вид господарської діяльності. Для підтвердження достатньо звернутися до Цивільного кодексу УРСР від 18.07.1963 р., гл. 30 якого регламентувала перевезення як різновид цивільно-правового договору. У чинному ЦК України перевезення як вид договірної зобов'язання віднесено до договорів про надання послуг (гл. 64) [29].

ГК України як «стрижневий» нормативно-правовий акт у системі транспортного законодавства регламентує перевезення вантажів як *вид господарської діяльності*, містить норми щодо перевезення вантажів, транспортного експедирування, врегулювання спорів та відповідальності суб'єктів перевезення [28].

Уперше визначення поняття перевезення вантажів як одного з видів господарської діяльності закріплено в ГК України. Перевезення вантажу – це господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення і виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами (ч. 1 ст. 306 ГК України) [30, с. 235]. З огляду на це, закріплення в ГК України поняття «перевезення вантажів» сприяло вдосконаленню правового регулювання цього виду господарської діяльності.

Перевезення вантажів здійснюють вантажний залізничний транспорт, автомобільний вантажний транспорт, морський вантажний транспорт та вантажний внутрішній водний транспорт, авіаційний вантажний транспорт, трубопровідний транспорт, космічний, інші види транспорту (ч. 3 ст. 306 ГК України). Отже, наведена норма містить невичерпний перелік видів транспорту, які можуть брати участь у перевезенні вантажів, що є позитивним, урахуваючи динамічний розвиток транспортної системи та її доповнення новими видами транспорту.

Згідно зі змістом ч. 1 ст. 3 ГК України господарською є діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність. О. А. Беляневич зазначає, що норми гл. 32 «Правове регулювання перевезення ван-

тажів» ГК України є загальними нормами, які застосовуються до відносин перевезення вантажів будь-яким видом транспорту з урахуванням норм спеціальних законодавчих актів, які регулюють господарську діяльність із перевезення вантажів різними видами транспорту. Особливістю господарської діяльності з надання послуг виробничого характеру є те, що такі суб'єкти господарювання не створюють матеріального продукту, а лише переміщують створені іншими товари. Основна ознака послуги полягає в тому, що вона споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності [31]. В. В. Резніковою, на основі аналізу концепцій сутності категорії «послуга», систематизовано 9 груп концепцій [32, с. 8–9; 33].

Питання про можливість регулювання нормами права не тільки суспільних відносин, а й певної діяльності є спірним у правовій науці. В. К. Мамутов характеризував правове регулювання господарської діяльності як «інструмент (механізм, засіб) забезпечення організованості і порядку в народному господарстві» [34].

Під діяльністю розуміється доцільна зміна в інтересах людей навколишнього світу [35]. Філософи зазвичай трактують діяльність як сукупність елементів, до яких належать: суб'єкт, який наділений активністю і спрямовує її на об'єкти або на інших суб'єктів; об'єкт, на який спрямована активність суб'єкта; і власне активність, що виражається в тому чи іншому способі оволодіння об'єктом або у встановленні комунікативного впливу між суб'єктами [36, с. 28].

У джерелах з теорії права також наводяться аргументи на підтвердження того, що термін «правове регулювання» можна застосувати не тільки щодо суспільних *відносин*, але й до *діяльності* учасників цих відносин, тобто право може впорядковувати, впливати, регулювати не тільки суспільні відносини, а й діяльність їхніх учасників. Суспільні відносини є найзагальнішим об'єктом впливу права. Безпосереднім предметом правового регулювання виступають різноманітні дії, діяльність учасників цих відносин [37, с. 133, 136].

Г. Л. Знаменський обґрунтовано зазначав, що господарська діяльність неможлива без взаємодії її суб'єктів, а також без їхнього вступу в господарські відносини. У процесі господарської діяльності виникають гос-

подарські відносини по горизонталі і вертикалі, а також внутрішньогосподарські відносини [38, с. 11]. Розглядаючи питання про сутність господарської діяльності (господарських відносин) як предмета господарського права, розкривається зміст терміна «господарські відносини» як відносин, пов'язаних з початком, здійсненням та припиненням господарської діяльності, а також терміна «господарська діяльність» – діяльність, передусім, у сфері матеріального виробництва, пов'язана з організацією використання майна для виготовлення та реалізації продукції, виконання робіт і надання послуг [38, с. 18].

О. М. Олійник підкреслює таку важливу ознаку господарської діяльності, як професіоналізм. Про професіоналізм господарської діяльності писав В. С. Мартем'янов: «У нових умовах правового регулювання елементом, що визначає належність правовідносин до господарських, є професійна діяльність з виробництва товарів (робіт, послуг) для ринку» [39, с. 3]. О. М. Олійник стверджував, що стосовно господарської діяльності «професіоналізм підприємця полягає у веденні цієї діяльності людьми, які мають певну кваліфікацію або інформацію, необхідну для прийняття і реалізації рішень; здійсненні цієї діяльності за певними правилами і методиками (звичай ділового обороту, затвержені правила); відповідності результатів діяльності певним вимогам, які мають нормативний характер (сертифікація тощо); підконтрольності діяльності державних органів, уповноважених виконувати суспільно необхідні функції в інтересах споживачів, осіб, зайнятих у процесі виробництва, власне суб'єктів господарювання, суспільства загалом; наявності державних гарантій діяльності» [40, с. 19–21].

Згідно з І. В. Єршовою у процесі підготовки до підприємницької діяльності, під час її практичного здійснення, реалізації її результатів *підприємець вступає у різноманітні правовідносини*, які повинні бути позначені як підприємницькі, або господарські [40, с. 75]. При цьому господарське право регулює відносини щодо державного впливу на виробничу діяльність, які виникають по вертикалі між державою і суб'єктами господарювання; а також відносини по горизонталі щодо здійснення господарської діяльності – ті зв'язки, що складаються поза будь-якого підпорядкування або владарювання [40, с. 76–77].

Деякі дослідники стверджували про різнорідність та відмінності між господарськими відносинами і господарською діяльністю і трактували предмет правового регулювання лише як суспільні відносини, але не власне господарську діяльність, урегульовану нормами права [41, с. 29, 30]. Утім, як зазначав В. В. Лаптев, «у роботах з господарського права неодноразово обґрунтовувалися положення, згідно з якими предметом регулювання господарського права є не тільки господарські відносини, а й сам процес господарської діяльності» [42, с. 24].

На думку В. К. Мамутова, сутність господарського права полягає у тому, що воно є інструментом, засобом забезпечення порядку в господарському обороті, стабільних «правил гри» в економіці, адекватних економічним реаліям [43, с. 20].

Досліджуючи перспективи модернізації господарського законодавства України на засадах сталого розвитку, В. А. Устименко та Р. А. Джабраїлов підкреслюють, що модернізація господарського законодавства України на базі ГК України потребує врахування концепції сталого розвитку та здобутків теорії господарського права як доктринальної основи правотворчого процесу, а також результатів попереднього аналізу його регуляторного впливу на відповідну сферу відносин [44, с. 8]. Окремі кодифікації цивільного та комерційного (господарського) права є характерною європейською традицією, що з часом лише посилюється», а ГК України є стрижнем господарського законодавства України та закріплює такі фундаментальні категорії, як-от: господарська діяльність, суб'єкт господарювання, підприємство, підприємницька діяльність, некомерційна господарська діяльність, засоби державного регулювання економіки, специфіка господарського договірної права, адміністративно-господарські санкції, оперативно-господарські санкції тощо [24, с. 22, 31].

Згідно з Д. М. Задихайлом «завдання господарсько-правової політики держави полягає у формуванні правового господарського порядку на засадах контролю, розподілу, балансування та гармонізації приватних економічних владних відносин у сфері господарювання з метою забезпечення економічного народовладдя, необхідності в сучасних умовах господарювання розподілу економічної влади між суб'єктами економічних

відносин – носіями як публічних (держави, територіальних громад), так і приватних інтересів (насамперед, суб'єктів бізнес-діяльності, їхніх саморегулювальних організацій), установлення відносин державно-приватного партнерства з недержавними суб'єктами господарювання» [45, с. 8–10].

На підставі наведеного доцільно підкреслити фундаментальне значення ГК України для забезпечення господарського порядку, балансу публічних та приватних інтересів загалом та у сфері транспорту зокрема, враховуючи виконання транспортом публічних функцій під час обслуговування економіки та населення.

Господарська діяльність у сфері транспорту здійснюється у галузі суспільного виробництва і спрямована на надання транспортних послуг з використанням транспортних засобів. Залежно від виду транспорту загального користування, в літературі виділяють діяльність залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного та міського електро-транспорту [27, с. 527]. Утім, перевезення вантажів, окрім зазначеного, здійснюється й іншими видами транспорту, зокрема трубопровідним транспортом. Прийнятною є позиція О. А. Беяневич, згідно з якою господарська діяльність з транспортування природного газу транспортною системою відповідає визначенню перевезення вантажів (ст. 306 ГК України), тому до правовідносин, що виникають з договору транспортування газу, разом з нормами ЦК України, Законів України «Про транспорт», «Про трубопровідний транспорт», застосовуються норми ГК України, зокрема у частині правового регулювання перевезення вантажів та договорів перевезення вантажів [31]. Досліджуючи у системно-логічному зв'язку норм ГК України, Законів України «Про транспорт», «Про трубопровідний транспорт», «Про нафту і газ», «Про ринок природного газу», О. А. Беяневич розглядає терміни транспортування, переміщення та перевезення (газу) як синонімічні, аргументуючи тим, що зазвичай відносини переміщення енергоносіїв у транспортному законодавстві України визначаються як транспортування [31]. У Законі України «Про ринок природного газу» термін «перевезення» не використовується з огляду на особливості трубопровідного транспорту, відсутність договорів перевезення при транспортуванні цим видом транспорту², а також властиво-

² Відносини, що виникають при транспортуванні продукції трубопровідним транспортом, опосередковуються договорами транспортування.

сті товарної продукції, що транспортується. До того ж у Законі України «Про ринок природного газу» використовується термін «транспортування» природного газу, що визначено як господарську діяльність, яка підлягає ліцензуванню і пов'язана з переміщенням природного газу газотранспортною системою з метою його доставки до іншої газотранспортної системи, газорозподільної системи, газосховища, установки LNG або доставки безпосередньо споживачам, але вона не охоплює переміщення внутрішньопромисловими трубопроводами (приєднаними мережами) та постачання природного газу (п. 45 ст. 1 Закону) [46]. Крім цього, термін «транспортування» закріплено в чинному законодавстві щодо інших видів транспорту, зокрема: 1) транспортування (перевезення) – це окрема послуга або будь-яка комбінація послуг, що надаються перевізником (або від його імені); 2) «транспортування наземним транспортом» – транспортування товарів автомобільним чи залізничним транспортом, включно з періодом, коли товари перебувають на транспортному засобі під контролем перевізника як перевізника наземним транспортом; 3) «транспортування морським (річковим) транспортом» – транспортування товарів морським чи річковим транспортом, включно з періодом, коли товари перебувають на судні під контролем перевізника як перевізника морським (річковим) транспортом (розд. 3 Правил повітряних перевезень вантажів) [47]. На основі аналізу наведених нормативних приписів можна зробити висновок, що «транспортування» та «перевезення» вживаються як синонімічні поняття.

З позиції науки господарського права поняття «транспортна діяльність» тлумачиться О. В. Клепіковою як «суспільно корисна господарська діяльність, що здійснюється за плату відповідно до галузевої мети і галузевих завдань транспортної системи, спрямована на забезпечення функціонування цієї системи, передбачає наявність предметно-галузевих внутрішньосистемних господарських зв'язків між її суб'єктами, а також є показником результативності галузевого функціонування транспортної системи, відповідно до якого держава визначає напрями її подальшого розвитку та інтеграції» [48, с. 8]. Сформульоване вченою визначення і взято за основу у цьому дослідженні.

Транспортна діяльність як вид господарської діяльності передбачає, окрім основної послуги з перевезення, надання інших, допоміжних по-

слуг, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів, серед яких: транспортне експедирування (обробка та зберігання вантажів, брокерські, страхові, митні послуги тощо), агентування, подача та забирання вагонів, фрахтування, послуги з користування транспортною інфраструктурою тощо. Поняття «перевезення вантажів» та «транспортна діяльність» співвідносяться як частина та ціле, з огляду на що доцільно розширити предмет регулювання ГК України в частині регулювання транспортних відносин шляхом перейменування гл. 32 ГК України з «Правове регулювання перевезення вантажів» на «Правове регулювання транспортування вантажів», що сприятиме уніфікації правових приписів щодо здійснення господарської діяльності різними видами транспорту, термінологічній єдності.

В умовах цифрової економіки інструментом сталого розвитку транспортної системи України стають інновації. А за невизначеності місією держави у сфері транспорту як системоутворюючої галузі, «каталізатора» розвитку промисловості, є створення умов для забезпечення потреб економіки та населення через доступ до безпечних, якісних, екологічних транспортних послуг, створення правового підґрунтя для збалансованого розвитку транспортної інфраструктури, інтеграції до міжнародного простору.

Узгодження публічних (суспільства загалом, його економічної сфери, типових інтересів більшості – споживачів електронних послуг) та приватних (зокрема, представників цифрового бізнесу) інтересів шляхом поєднання публічно-правового і приватно-правового регулювання, державного регулювання та саморегулювання – все це в комплексі має забезпечити соціальне спрямування і цифровізації, і цифрової економіки. О. М. Вінник зазначає, що «правовий господарський порядок (як закріплено в ст. 5 ГК України) має формуватися на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання (цифрового бізнесу зокрема) та оптимального державного регулювання макроекономічних процесів, виходячи з конституційної вимоги відповідальності держави перед людиною за свою діяльність, забезпечення соціального спрямування вітчизняної економіки та дійсно економічного народовладдя», що є і вельми актуальним в умовах цифровізації основних сфер суспільного буття [49, с. 8–10].

У юридичній літературі транспортні зобов'язання розглядаються як важлива складова системи зобов'язань з надання послуг. Зобов'язання з надання послуг, які безпосередньо впливають на здійснення транспортного процесу на різних його стадіях, тлумачаться як зобов'язання в галузі транспортної діяльності з переміщення матеріальних цінностей, пасажирів, їхнього багажу, експедиційного обслуговування, буксирування суден і плотів, що об'єднуються загальною сферою господарської діяльності та особливостями її організації [50, с. 3]. В умовах ринкової економіки послуги забезпечують функціонування інфраструктури ринку, а транспортні послуги забезпечують рух капіталу. Термін «транспортна послуга» вживається у сфері транспортного законодавства та науковій літературі: 1) у вузькому розумінні – як послуги перевезення (переміщення); 2) у широкому розумінні – як будь-які послуги, що надаються у зв'язку із використанням транспортних засобів (зокрема агентування, буксирування, аеронавігаційне обслуговування, аеропортова діяльність тощо) [51, с. 599–600]. Але у цьому разі будь-яка транспортна послуга розуміється саме в контексті її споживання в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності у розумінні ст. 901 ЦК України [31]. У ст. 1 Закону України «Про нафту і газ» транспортну послугу потрактовано як «виробничі операції з приймання, переміщення, здавання, тимчасового зберігання і перевантаження нафти, газу та продуктів їхньої переробки» [52].

Багатоманітність транспортних послуг обумовлює доцільність їхньої класифікації за низкою критеріїв, зокрема: 1) з урахуванням характеру дій, що виконуються: фактичні (перевезення) та юридичні (послуги транспортного експедитора); 2) за строками, що пов'язують клієнта з виконавцем: разові та довгострокові; 3) за суб'єктом складом: транспортні послуги, що надаються транспортними організаціями та фізичними особами-суб'єктами підприємницької діяльності. Також транспортна діяльність може передбачати, крім надання послуг, виконання робіт (зокрема авіаційних, гідротехнічних, підводно-технічних тощо), тому доцільно розглядати зміст терміна «транспортна послуга» у широкому розумінні. У науковій літературі зазначено, що неможливо здійснити повну заміну терміна «робота» терміном «послуга» [53, с. 979]. В. В. Резнікова, роз-

глядаючи поняття «послуга» у широкому розумінні та вузькому розумінні, основним критерієм відмінності роботи від послуги визнає майновий результат роботи і відсутність такого у послуги [32, с. 24–25; 54]. На думку В. С. Мілаш, основним критерієм як при поділі послуг на матеріальні та нематеріальні, так і при розмежуванні послуг від робіт є природа одержуваного результату (матеріального чи нематеріального) внаслідок здійснення відповідних дій. Для уникнення марних теоретичних дискусій необхідно відмовитися від позначення на нормативному рівні діяльності, спрямованої на створення уречевленого результату, поняттям «послуга» та використовувати щодо неї виключно поняття «робота» [55, с. 74].

Послуга розглядається як економічна (як єдність процесу та результату праці) та правова (як певний вид суспільних відносин, економічна сутність яких полягає в наданні послуг (здійсненні дій (діяльності)) категорії, що спрямовані на створення або зміну стану блага та як об'єкт цих відносин – певне благо, що досягається в результаті здійснення таких дій (діяльності) і має властивості товару [32, с. 24–25; 53, с. 979].

В умовах розвитку відносин у сфері континентального транспортно-го сполучення в новому форматі – розширена Європа–Україна–Азія основною сучасною тенденцією світової транспортної системи є розвиток змішаних перевезень вантажів на основі логістичного підходу та електронного обміну даних [56]. Міжнародна практика вказує на те, що за останні роки дві третини перевезень вантажів у міжнародному сполученні здійснювалося у змішаних сполученнях «від дверей до дверей». Змішані перевезення отримують дедалі більше визнання як у міжнародному, так і у внутрішньому сполученні, при цьому змішані перевезення дають вантажовласникові низку переваг, які полягають у найбільш ефективному поєднанні декількох видів транспорту, оптимізації термінів перевезення, зниженні витрат на зберігання вантажу, транспортних витрат та розвитку транспортної системи країни [57].

У контексті євроінтеграційних процесів доцільно підкреслити, що основними пріоритетами транспортної політики ЄС, що передбачено в Третій Білій книзі ЄС 2011 р., є створення Єдиного європейського транспортного простору, заснованого на поєднанні різних видів транспорту.

З огляду на це, змішані (інтермодальні, мультимодальні, комбіновані) перевезення, які засновані на участі різних видів транспорту під час здійснення перевезення вантажів, набувають дедалі більшої популярності, тому формування відповідної правової основи стає пріоритетним напрямом удосконалення транспортного законодавства [58].

У прямому змішаному сполученні деякі вчені виділяють змішане, комбіноване, інтермодальне та мультимодальне перевезення. У вітчизняному законодавстві визначення поняття «мультимодальне», «інтермодальне» і «комбіноване» перевезення не закріплені, з огляду на що зміст наведених термінів та їхнє співвідношення наразі у юридичній науці залишаються дискусійними питаннями. Н. О. Бутакова зазначає, що мультимодалізм – це перспективний і стратегічно важливий інноваційний напрям у розвитку як внутрішньої транспортної системи, так і міжнародного транспортного сполучення та міжнародної торгівлі. Однак як новий напрям, що активно розвивається, мультимодалізм є проблемою як у правовому, так і в договірному забезпеченні. Немає жодного чинного міжнародного акта, що регулює мультимодальні перевезення, немає ясності в документальному оформленні таких перевезень, а також у термінологічному визначенні мультимодальних перевезень [59, с. 9]. На думку В. В. Кадали, «пряме змішане сполучення не може бути різновидом мультимодального перевезення, адже комбіноване, інтермодальне та мультимодальне перевезення є різновидами перевезення в прямому змішаному сполученні» [60].

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є комплексними правовідносинами, що передбачають різні послуги (перевезення, зберігання, перевалка тощо), пов'язані із забезпеченням організації єдиного процесу перевезення вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним документом. Усі ці послуги пов'язані між собою, від точного і своєчасного виконання кожної послуги залежить цілісність і повнота виконання всього перевезення [59, с. 159].

У науковій літературі акцентовано, що терміни «змішане», «інтермодальне» (США), «мультимодальне» (Велика Британія), «комбіноване» (ФРН, Французька Республіка) перевезення, що використовуються при міжнародному перевезенні вантажів, – майже синоніми. За кордо-

ном вони отримали найменування «комбінованих» (від англ. дієслова «to combine» – змішувати) або «мультиmodalних» (від словосполучення «multi-modal»; «багато» – multi; modal – вид, форма), на відміну від перевезень, що виконуються одним видом транспорту – «singlemodal», «unimodal» – «перевезення в прямому (залізничному, водному тощо) сполученні» [61].

В. А. Попов вважає, що нині розвиток транспортного процесу обумовлює поділ перевезень на такі види: 1) перевезення у прямому сполученні (пряме (одноmodalне) перевезення); 2) перевезення у прямому змішаному сполученні (пряме змішане (мультиmodalне) перевезення); 3) перевезення у прямому змішаному mode-on-mode сполученні (mode-on-mode перевезення), в якому один навантажений транспортний засіб перевозиться на іншому; 4) перевезення у прямому змішаному комбінованому сполученні [62, с. 2–3].

Дослідник вважає, що mode-on-mode перевезення за критерієм кількості видів транспорту, що використовуються для перевезення навантаженого транспортного засобу, необхідно розподіляти на: 1) одноmodalне mode-on-mode перевезення (один навантажений транспортний засіб, переважно автомобіль, певний проміжок транспортного маршруту переміщується за допомогою іншого транспортного засобу); 2) мультиmodalне mode-on-mode перевезення (навантажений транспортний засіб при подоланні певної частини маршруту переміщується двома чи більше іншими видами транспорту) [62, с. 2–3].

У законодавстві ЄС відповідні питання регламентовано Директивою Ради 92/106/ЄЕС від 07.12.1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, положення якої мають бути впроваджені в Україні до 2022 р., що передбачено в Угоді про асоціацію, Додатку XXXII до гл. 7 «Транспорт» р. V «Економічне і галузеве співробітництво» [63]. У ст. 1 Директиви 92/106/ЄЕС використовується лише термін «комбіноване перевезення», під яким розуміється транспортування товарів між державами-членами, за якого вантажівка, причіп, напівпричіп, з або без тягача, змінним кузовом або контейнером 20 футів та більше, використовує автомобільний транспорт на початковому або кінцевому відрізках пере-

везення, а на іншій ділянці використовує послуги залізничного чи внутрішнього водного або морського транспорту, де ця ділянка перевищує 100 км та є початковим або кінцевим відрізком автомобільного перевезення; або між точкою завантаження товарів та найближчою відповідною завантажувальною станцією залізниці для початкової ділянки, та між найближчою відповідною розвантажувальною станцією залізниці та пунктом, де товари розвантажуються для кінцевого етапу; або в радіусі, що не перевищує 150 км від внутрішнього річкового або морського порту завантаження або розвантаження [64].

Н. О. Бутакова підкреслює, що мультимодальне перевезення як вид підприємницької діяльності зосереджує в собі кілька різнорідних елементів, зокрема: діяльність з переміщення з пункту відправлення в пункт призначення в прямому змішаному сполученні; діяльність щодо здійснення перевалки з одного виду транспорту на інший; діяльність з організації мультимодального перевезення. З огляду на це вчена робить висновок про те, що: «Мультимодальне перевезення – це складний вид підприємницької діяльності, пов’язаний з об’єднанням різнорідних транспортних організацій з метою переміщення вантажу з пункту відправлення в пункт призначення на різних видах транспорту за єдиним документом на весь шлях прямування» [59, с. 58].

Мультимодальне перевезення, яке може здійснюватися у міжнародному або внутрішньому сполученні, доцільно розглядати як родове поняття стосовно перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що потребує врахування при внесенні змін до ГК України.

Отже, на підставі наведеного, можна констатувати, що транспортна діяльність – це господарська діяльність, яка пов’язана з виконанням організаційних і технологічних операцій з переміщення продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання автомобільним, залізничним, повітряним, морським, внутрішнім водним та іншими видами транспорту або поєднанням цих видів транспорту, а також транспортування продукції трубопроводами, зокрема транспортно-експедиторська діяльність та інші пов’язані з перевезенням транспортні роботи та / або послуги, що виконуються на договірній основі або інших законних підставах.

Категорії «транспортна діяльність» та «перевезення вантажів» доцільно співвідносити як ціле та частину. Транспортна діяльність передбачає надання послуг з перевезення, транспортного експедирування, агентування, подачі та забирання вагонів, фрахтування, користування транспортною інфраструктурою та інших послуг та / або робіт, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів.

Багатоманітність транспортних послуг обумовлює доцільність їхньої класифікації за низкою критеріїв, зокрема: 1) з урахуванням характеру дій, що виконуються: фактичні (перевезення) та юридичні (послуги транспортного експедитора); 2) за строками, що пов'язують клієнта з виконавцем: разові та довгострокові; 3) за суб'єктним складом: транспортні послуги, що надаються транспортними організаціями та фізичними особами-підприємцями.

1.2. Транспортне право в системі права України

У науковій літературі по-різному визначається сукупність складових правової системи, проте усіма дослідниками визнається, що система права як сукупність норм, що створені і охороняються державою, хоча і є ядром правової системи, але далеко не єдиним її компонентом [65, с. 47]. Зокрема, Н. М. Оніщенко обґрунтовує необхідність тлумачення правової системи як складної, динамічної системи, котра є «стрижневим» виміром правового життя суспільства і людини з їхніми розгорнутими горизонтальними та вертикальними зв'язками, що відображають єдність економічної, політичної, соціальної, державно-правової сфер, процеси взаємодії держави і права [66, с. 7]. Систему права в науковій літературі потрактовано як сукупність взаємозв'язаних юридичних норм, інститутів і галузей, що характеризуються внутрішньою єдністю і відмінністю відповідно до особливостей регульованих відносин [67, 68]. Основне значення в системі права мають функціональні зв'язки, що виражають взаємообумовленість і взаємну залежність елементів системи права в процесі їхнього функціонування, і поділяються на відносини субординації (співвідношення норм міжнародного права і норм національного права, спеціальних і загальних норм тощо) і координації (діють у

процесі функціонування регулятивних і охоронних норм, загальних і спеціалізованих, матеріальних і процесуальних норм) [69].

Під час діяльності транспорту виникають певні суспільні відносини, правове регулювання яких здійснюється за допомогою сукупності правових норм, що складають транспортне право.

Термін «транспортне право» з'явився у юридичній літературі наприкінці XIX ст. і наразі є загальноприйнятим. М. А. Тарасов у 1968 р. стверджував, що предмет регулювання становлять суспільні відносини, пов'язані з використанням шляхів сполучення і засобів перевезення. Комплекс норм, спрямованих на регулювання складної багаторівневої структури і діяльності всіх видів транспорту, дав змогу досліднику висловити припущення про можливе подальше відмежування транспортного права від системи будь-якої самостійної галузі права в комплексну водночас – ймовірне визначення його міжгалузевою комплексною галуззю права. Утім, така наукова позиція М. А. Тарасова незмінно пов'язується з цивільним правом і робиться висновок про те, що транспортне право не має відмінних від цивільного права предмета і методу регулювання майнових відносин з огляду на те, що його предмет становлять відносини перевезення [70, с. 6–25]. Крім того, оскільки морське право історично сформувалося раніше за всі інші структурні підрозділи транспортного права, низка фахівців пропонували виокремити його як самостійну галузь права [71].

Незважаючи на те, що концепція транспортного права викликає безперечний інтерес у науковій спільноті, нині питання поняття, природи і місця транспортного права в системі права комплексно не досліджено, не визначено його юридичні особливості. У навчальній літературі з транспортного права, наукових публікаціях транспортне право розглядається, здебільшого, як комплексна галузь права. Деякі вчені пропонують визнавати транспортне право самостійною галуззю права з виділенням окремих підгалузей або галузей права (зокрема морського, повітряного, залізничного). Ще одна група дослідників розглядають транспортне право як підгалузь господарського, цивільного або адміністративного права або правовий інститут. У науковій літературі транспортне право розглядається також як комплексна галузь законодавства.

Концепцію транспортного права як *самостійної галузі права*, яка виникла в результаті поєднання тих чи інших принципів юридичних наук, поділяють, зокрема В. М. Жуков, А. І. Бобильов, В. К. Гіжевський, А. В. Мілашевич, А. К. Жудро, І. В. Булгакова. Зокрема, на думку В. М. Жукова, транспортне право має всі підстави на існування як самостійна галузь права. Специфіка полягає в тому, що в основі його полягають кілька кодифікаційних актів, що регулюють діяльність водного, повітряного, залізничного, автомобільного транспорту. Фактично йдеться про наявність підгалузей у рамках такої об'ємної галузі права, як транспортне право [72].

Досліджуючи питання правової природи транспортного права, В. К. Гіжевський і Е. Ф. Демський зазначають, що «транспортне право є самостійною правовою галуззю і міжгалузевою наукою, яка виникла в результаті поєднання тих чи інших принципів прикладних і галузевих юридичних наук» [73, с. 11].

Одним із перших про відносну *самостійність залізничного права* в 1925 р. висловився А. Г. Гусаков. На думку вченого, залізничне право – це особлива система норм як приватно-правового, так і публічно-правового характеру. Згодом науковець зробив застереження, що, незважаючи на зростання публічно-правової складової, залізничне право не перестає бути системою приватно-правових норм, оскільки регулює, насамперед, перевезення. У такий спосіб складається досить суперечлива позиція. З одного боку, А. Г. Гусаков зазначає взагалі про самостійний характер залізничного права, а з іншого – доводить приналежність залізничного права до цивільного права з огляду на його предмет – суспільні відносини з перевезення і переважання приватно-правових норм [74, с. 20].

А. К. Жудро і В. Ф. Мешера стверджували, що морське право є *самостійною галуззю права* поряд із цивільним і адміністративним, зміст якої визначається відносинами, що складаються на морському транспорті в торговельному мореплаванні [75]. Згідно з С. В. Асєвим виділення морського права як самостійної галузі склалося історично і має економічне коріння у вигляді розвитку морської торгівлі [76].

Морське право та повітряне право дійсно є одними з найбільш специфічних структурних утворень, оскільки зазнають значного впливу міжнародного права і є його галузями.

Водночас не заперечувалася можливість включення в транспортному праві норм та інших галузей права, що призвело до зародження і поширення в юридичній науці концепції комплексних галузей права. Прихильниками позиції, що транспортне право є комплексною галуззю права, є такі вчені, як-от: А. Г. Калпін [77], М. Ю. Челишев [78], Н. В. Мішина [79], О. В. Сіваков, В. Г. Єрмолаєв, Ю. Б. Маковський [80] та інші.

Н. А. Духно вважає, що в транспортному праві поєднуються правові елементи різних юридичних структур, якими виступають окремі інститути, окремі норми наявних галузей права, орієнтовані на впорядкування транспортних відносин. Згідно з ученим структурованість окремих норм права з різних галузей у комплексну галузь права, таку як, наприклад, транспортне право, орієнтовану на певний технологічний комплекс, дає змогу максимально використовувати всі юридичні засоби з метою підвищення якості послуг, що надаються [67].

М. Ю. Челишев, обґрунтовуючи комплексний характер транспортного права як галузі права за допомогою концепції міжгалузевих зв'язків, поряд із існуванням базових («материнських») правових галузей виділяє комплексні правові галузі в системі права, а відповідні комплексні галузі законодавства є певним джерелом права. Щодо методу правового регулювання, то додатковою ознакою формування комплексних правових галузей запропоновано визнавати міжгалузеве правове регулювання як спеціальний правовий інструмент (прийом) [81, с. 155].

На думку В. А. Єгізарова, транспортне право визначається предметом і методом, характерними здебільшого для цивільного, адміністративного, трудового права, які не відбивають особливостей, притаманних тільки транспортному праву. Транспортне право як *комплексна галузь права* регулює різні за характером відносини, які виникають між транспортними підприємствами з клієнтурою [82, с. 3].

Характеризуючи транспортне право як комплексну галузь права, І. В. Спірін зазначає про повне злиття спеціальних норм (техніко-технологічних, економічних, соціальних тощо) з нормами права та потребу у

врегулюванні правовідносин, які повторюються досить часто і є характерними для специфічних видів виробничої та іншої діяльності [83, с. 15–16].

Згідно з В. В. Міщук транспортне право є комплексною галуззю права, оскільки складається з норм цивільного, адміністративного, господарського, кримінального права, тобто є комплексом нормативно-правових норм, які регулюють специфічні відносини між сторонами, діють у певному юридичному режимі, використовуючи тільки йому притаманні риси [84].

З позицій комплексної галузі права Б. В. Деревянко розглядає транспортне право як підгалузь цивільного права, підгалузь господарського права та підгалузь адміністративного права [85, с. 10; 724].

Н. В. Мішина також розглядає транспортне право як комплексну галузь права, яке містить загальні принципи побудови та регулювання правових відносин на всіх видах транспорту, а залізничне, морське, водне, повітряне, автомобільне і трубопровідне право – як підгалузі транспортного права. Дослідниця обґрунтовує можливість формування в перспективі залізничного права як самостійної галузі права [86].

Погляд на транспортне право як *комплексну галузь законодавства* – комплекс різних за своєю природою нормативних правових актів (господарсько-правових, цивільно-правових, адміністративно-правових, трудових тощо) без відповідного місця в системі права зародився в 70-ті рр. минулого століття [87, с. 33]. Зокрема, В. К. Андреев зазначає, що транспортні відносини не мають таких рис своєрідності, які дали б змогу сформулювати єдиний за своїм юридичним змістом предмет і метод правового регулювання і, відповідно, галузь права. З іншого боку, включення транспортного права в цивільне, на думку дослідника, призвело б до серйозних ускладнень у правозастосовній діяльності, тому що в цьому разі не проводитиметься розмежування між адміністративно-правовими і цивільно-правовими нормами, що зумовило б стирання відмінностей між галузями. Унаслідок цього В. К. Андреев констатує, що транспортне право – це галузь законодавства, що містить норми цивільного, адміністративного, цивільно-процесуального, земельного і трудового права [88, с. 6].

Н. М. Конін, натомість, вважає, що транспортне право як відносно самостійний елемент правової системи, не є самостійною галуззю права, що має не тільки свій особливий предмет, але і метод регулювання, а виступає як спеціальна систематизована галузь законодавства, що регулює весь комплекс відносин, пов'язаних з організацією та функціонуванням усіх галузей транспорту, використовуючи норми майже всіх традиційних галузей права [89].

На думку С. Ю. Морозова, немає підстав визнавати транспортне право ані самостійною, ані комплексною галуззю права, тому що транспортне право є комплексною галуззю законодавства, яка поєднує норми декількох галузей права, що регулюють різні за своїм видовим змістом суспільні відносини. Транспортне право поєднує як приватно-правові, так і публічно-правові правила і конструкції і є комплексним правовим утворенням, оскільки норми, що входять до нього, не пов'язані єдиним методом та механізмом правового регулювання [90, с. 25–26].

У науковій літературі транспортне право розглядається деякими вченими як *інститут цивільного права*. Такий погляд на сутність і місце транспортного права в системі права зародився в цивілістичній доктрині у 20-ті рр. XX ст. в радянській юридичній літературі, відправною точкою такого тлумачення стала позиція А. Г. Гусакова, який, з одного боку, в 1925 р. висловився про самостійний характер залізничного права, а з іншого – доводив належність залізничного права до цивільного права з огляду на переважання приватно-правових норм та його предмет – суспільні відносини з перевезення [74, с. 20, 21]. В. Н. Ізволенький тлумачив залізничне право тільки як сукупність норм, що регулюють відносини, що виникають при перевезеннях вантажів, пасажирів і багажу. Оскільки перевезення є цивільно-правовими відносинами, то залізничне право – складова частина цивільного права, чому не заважає включення до залізничного права норм з планування перевезень, які належать до адміністративного права. При цьому дослідник підкреслював, що залізничне, морське й інші частини транспортного права належать до цивільного права і їх у жодному разі не можна вважати самостійними галузями права [91, с. 11]. М. А. Тарасов зазначав, що «радянське транспортне право можна тлумачити як сукупність юридичних норм, що регулюють

суспільні відносини, котрі виникають у зв'язку з плановою перевізною діяльністю організацій, які використовують транспортні засоби». На думку вченого, транспортне право, хоча і спеціальна, але не самостійна галузь радянського соціалістичного права, включена в цивільне право за домінантною ознакою, якою є договірні засади [70].

У працях інших науковців питання транспортного права розглядалися в аспектах визначення правової природи договорів перевезення. Зокрема К. К. Яічков і Б. В. Покровський, М. К. Александров-Дольнік, Ф. М. Лучанський звертаються до питань договору перевезення залізничним транспортом, а М. І. Аллахвердов і М. Є. Ходунов – перевезень внутрішніми водними шляхами. М. К. Александров-Дольнік справедливо зауважив, що основною метою транспорту однозначно є переміщення, однак це не дає підстав для визначення лише договору перевезення, оскільки саме переміщення опосередковано укладенням інших видів транспортних договорів [92].

У сучасний період погляду на транспортне право як інститут цивільного права дотримується В. Г. Баукін, який виступає противником надання транспортному праву статусу комплексної галузі права і підкреслює, що основним змістом діяльності транспортних організацій є перевезення [93].

Інша наукова позиція висловлена в наукових працях А. Г. Гусакова, який висловлює думку про розірвання транспортного права на дві частини – перевезення та адміністративні відносини. Підставою тому науковець вважає тісний зв'язок між експлуатаційною та адміністративно-організаційною діяльністю на транспорті. Ці різновиди діяльності на практиці дійсно пов'язані між собою, проте юридично вони не завжди пов'язані з договором перевезення [74, с. 18–19].

Своєрідною є позиція І. О. Стрельнікової, відповідно до якої транспортне право за своєю сутністю є вторинним багатofункціональним інтегрованим комплексним міжгалузевим нормативним утворенням системи права, з провідною роллю цивільного права в ньому. За своєю сутністю це утворення є об'єднанням складних комплексних міжгалузевих функціональних *правових інститутів* повітряного, морського, залізничного, внутрішнього водного і автотранспортного права. Норми кожного

складного комплексного міжгалузевого функціонального правового інституту в складі транспортного права знаходять своє зовнішнє вираження у відповідній *комплексній галузі законодавства*, а загалом транспортне право – у комплексному законодавчому масиві [94, с. 10–11, 50].

На думку О. В. Клепікової, транспортне право як елемент системи права є *підгалуззю господарського права*, визначення якої зумовлюється галузевим характером правового регулювання транспортних відносин. Беручи до уваги позицію системного підходу, дослідниця наводить додаткові аргументи для визначення транспортного права підгалуззю господарського права: кодифікація господарського законодавства, що зумовлює наявність загальних норм про транспортну діяльність; системність і кодифікованість транспортного законодавства з огляду на множинність норм, які регулюють транспортну діяльність, та їхній галузевий характер [92].

Узагальнюючи зазначене, наразі найбільш поширеними підходами до визначення місця транспортного права в системі права України є такі: 1) самостійна галузь права; 2) складові транспортного права є самостійними галузями права (морське, повітряне, залізничне право); 3) комплексна галузь права; 4) підгалузь господарського, цивільного, адміністративного права; 5) комплексна галузь законодавства без відповідного місця в системі права.

Якщо розглядати співвідношення системи права та системи законодавства як змісту та форми, то транспортне право як елемент системи права України – це комплексний інститут господарського права (цілісна нормативна підсистема комплексного характеру, що регулює відносини, які виникають щодо організації та здійснення господарської діяльності у сфері транспорту, зокрема перевезення вантажів), а також комплексна галузь законодавства, яка об'єднує норми господарського, цивільного, адміністративного, трудового, земельного та інших галузей права. При цьому транспортне право як складний правовий інститут господарського права охоплює загальну частину (норми законів та інших нормативно-правових актів, які містять загальні положення щодо перевезення, транспортного експедирування, господарсько-правової відповідальності учасників тощо) та особливу частину (норми законів та інших нормативно-

правових актів, що регулюють господарську діяльність окремих видів транспорту).

У досліджуваному контексті цікавим є досвід Франції, враховуючи належність України та Франції до однієї правової сім'ї. У проблемі галузевого розподілу французького права в теорії права сформувалися дві основні наукові позиції. Представники першого підходу поділяють французьке право строго на галузі публічного і приватного права, не визнаючи інших класифікацій. Натомість представники другого підходу, який знайшов найбільшу підтримку в наукових колах Франції, крім галузей публічного та приватного права, виділяють під різними найменуваннями галузі, що поєднують у собі норми приватного і публічного права, так звані змішані галузі [95].

У французькій правовій доктрині існує три основні підходи до сутності та місця транспортного права: по-перше, воно є частиною комерційного права і, по-друге, транспортне право є змішаною галуззю права, що поєднує норми приватного і публічного права і виділилася з комерційного. Існує ще одна позиція, згідно з якою морське право входить в торгове і розглядається як приватне право, а повітряне й інші складові частини транспортного права – як особливі (змішані) галузі, де норми публічного і приватного права тісно переплітаються [94, с. 51–52].

Цікавими та доречними у досліджуваному контексті є міркування Б. В. Деревянка щодо необхідності запровадження концепції розвитку «приватного права», яку дослідник у XXI ст. пропонує називати «Концепція реалізації приватних інтересів» і радить одночасно запровадити «Концепцію реалізації публічних інтересів», в якій вивчатимуться та вдосконалюватимуться відносини у межах господарського, трудового, земельного, аграрного, договірної, транспортного, екологічного та інших галузей права. Б. В. Деревянка, підтримуючи погляди значної кількості сучасних учених, ставить під сумнів доцільність продовження поділу права на «приватне» і «публічне», враховуючи наявність у більшості суб'єктів кожної галузі права і приватних, і публічних інтересів [96].

А. Г. Бобкова стверджує, що у всіх випадках, коли предмет правового регулювання та галузь права, яка йому відповідає, вже склалися, у межах будь-яких суспільних відносин можуть бути виявлені такі риси

та особливості, які обумовлюють об'єктивну необхідність спеціального регулювання, формування нових правових інститутів і, можливо, виділення їх в окремі галузі (підгалузі) права. Оскільки процес появи нових видів діяльності, як і нових видів суспільних відносин, триває, дискусії стосовно поділу галузей, появи нових комплексних галузей та їхніх складових продовжуються [97, с. 251–252].

У юридичній науці розрізняють кілька підходів до визначення кола відносин, що називаються «транспортними відносинами» і становлять предмет транспортного права. Одні автори розглядають транспортні відносини у вузькому розумінні, зазначаючи, що до них належать тільки суспільні відносини між транспортними підприємствами і клієнтурою, які виникають у зв'язку з наданням послуг з використання транспортних засобів для здійснення перевізного процесу, зводячи предмет транспортного права значною мірою до договору перевезення [98, с. 8–9].

Інші дослідники розуміють під транспортними відносинами усі суспільні відносини, пов'язані з функціонуванням транспортного комплексу (крім відносин, що виникають з транспортних договорів, включають відносини, що складаються в процесі державного управління транспортом, контролю і нагляду за транспортною діяльністю) [99]. Цей підхід відбиває комплексний характер транспортного права і вбачається більш обґрунтованим, однак зустрічає опір. Зокрема І. О. Стрельникова зазначає, що механічне з'єднання декількох груп різногалузевих суспільних відносин у предметі транспортного права не зумовлює автоматичне перетворення цивільно-правових, адміністративно-правових та інших суспільних відносин у специфічні транспортні відносини, які зберігають свою галузеву належність, тому в цьому сенсі їх не доцільно називати власне транспортними [100].

А. Н. Романович підкреслює, що з певними застереженнями можна було б розглядати транспортні правовідносини в широкому сенсі як урегульовані нормами правовідносини, що виникають у зв'язку з діяльністю транспорту. Але це було б теоретично не правильно. До того ж, вживаючи термін «транспортні правовідносини» у згаданому сенсі, завжди неминуче доводилося б з'ясовувати належність їх до конкретної галузі права, без чого неможливе застосування правових норм до цих відносин,

оскільки сам термін утратив би практичне значення й існував би лише як оболонка, позбавлена змісту [101]. Н. М. Конін, розкриваючи предмет транспортного права, зазначав, що його складають транспортні цивільно-правові, транспортні адміністративно-правові, транспортні земельно-правові та інші відносини [89]. Підтримуючи зазначену позицію науковця, І. О. Стрельнікова акцентувала, що невиправдано застосовувати єдиний термін «транспортні відносини» до різноманітних суспільних відносин, що виникають у сфері діяльності транспорту, які мають різну галузеву природу [94, с. 62].

О. В. Клепікова стверджувала, що визначення транспортних правовідносин може бути результатом системного аналізу на двох рівнях – загальнотеоретичному та господарсько-правовому. Із таких позицій кваліфікаційною характеристикою першого рівня є визначення транспортних правовідносин видом правовідносин у межах теорії права, а кваліфікація другого рівня наділяє транспортні правовідносини ознаками господарських правовідносин і дає змогу визначити їхні особливості в площині господарського права. Узагальнення наукових поглядів щодо визначення господарських правовідносин робить можливим їхнє застосування в розробленні теорії транспортних правовідносин з таких доктринальних позицій: класичної (загальнотеоретичної), дихотомії «публічне право – приватне право», галузевої та функціональної спеціалізації, неоінституціоналізму [92].

На думку І. В. Булгакової, для визначення предмета транспортного права необхідно виявити специфічну ознаку відносин, що регулюються цим правом. Відповідно, предметом транспортного права дослідниця вважає суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами і споживачами внаслідок наданням послуг з використання транспортних засобів для здійснення процесу перевезення [102, с. 16–19].

С. В. Асеев вважає, що «транспортне право є сукупністю норм фундаментальних і комплексних галузей права, а також транспортного законодавства, що регулюють суспільні відносини, пов'язані з діяльністю транспорту» [76, с. 6]. Дослідник виділяє три основні групи в комплексі різноманітних суспільних відносин, що утворюють предмет транспортного права: 1) цивільно-правові (зобов'язальні) відносини у сфері діяльно-

сті транспорту, пов'язані з обміном цінностями, і речові правовідносини, що визначають особливий режим транспортних засобів тощо; 2) публічно-владні відносини з управління та організації транспортної діяльності; 3) публічно-правові відносини щодо забезпечення правопорядку на транспорті, що сприяють ефективному і безпечному виконанню транспортом своїх функцій [76, с. 6].

І. О. Стрельнікова стверджувала, що до зазначених груп додаються також трудові та земельно-правові відносини на транспорті, специфіка правового регулювання яких значною мірою обумовлена необхідністю досягнення і забезпечення відповідного рівня транспортної безпеки й ефективного функціонування транспортного комплексу країни загалом [94, с. 63].

Така позиція є прийнятною, однак доцільно зробити окремі уточнення. При визначенні предмета транспортного права варто враховувати особливості суспільних відносин, що становлять його предмет. Предмет транспортного права складають три групи відносин, які характеризуються різноманіттям і складністю та виникають як по горизонталі між юридично рівними суб'єктами, так і по вертикалі. Залежно від суб'єктного складу транспортні правовідносини можна розподілити на: 1) суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами і їхніми клієнтами (вантажовідправниками, вантажоодержувачами, фрахтувальниками тощо) в координатах відносин «транспортна організація–клієнт» (наприклад, суспільні відносини, що виникають при укладенні транспортних договорів); 2) суспільні відносини, що виникають між транспортними організаціями як одного, так і різних видів транспорту («транспортна організація»–«транспортна організація») щодо організації та здійснення транспортної діяльності (наприклад, суспільні відносини, що складаються між перевізниками різних видів транспорту при здійсненні перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, між транспортним експедитором та перевізником, між оператором інфраструктури та перевізником); 3) суспільні відносини, що складаються між транспортними організаціями та компетентними органами управління, контролю та нагляду за транспортною діяльністю (зокрема, корпоративними) щодо регулювання транспортної діяльності («транспортна організація»–«орган

управління») (зокрема, відносини між перевізником та органом ліцензування щодо отримання ліцензії для здійснення перевезення небезпечних вантажів).

На думку О. П. Віхрова, «відносини суб'єкта господарювання та органа ліцензування як суб'єкта організаційно-господарських повноважень, наділеного господарською компетенцією, є організаційно-господарськими зобов'язаннями з ліцензування господарської діяльності» [103]. Б. В. Дерев'янюк розглядає організаційно-господарські зобов'язання з ліцензування як процесуально-правові, переважно організаційно-регулятивні, а ліцензування – як засіб регулювального впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, підкреслюючи, що процесуально-правовий аспект виступає вторинним щодо матеріально-правового аспекту, що є прийнятним [104].

Транспортне право складається із загальної частини, що містить *загальні норми*, які регламентують діяльність усіх видів транспорту (укладення організаційних договорів, подача транспортних засобів, відповідальність за невиконання зобов'язань, тарифи, пред'явлення претензій і позовів), та спеціальної частини, яка містить *спеціальні норми*, що регулюють діяльність залізничного, морського, внутрішнього водного, повітряного, автомобільного транспорту і враховують специфіку окремого виду транспорту. Отже, транспортне право доцільно розглядати як інститут господарського права, що зосереджує сукупність правових норм, які регулюють однорідну групу суспільних відносин щодо організації та діяльності транспортних організацій, фізичних осіб-підприємців.

Транспортним відносинам властива певна специфіка: 1) виникають або з приводу безпосередньої реалізації транспортом своїх функцій, або сприяють її реалізації і потребують спеціального правового регулювання з урахуванням їхніх особливостей; 2) у транспортних відносинах синергетично поєднуються як індивідуальні інтереси суб'єктів господарювання, так і інтереси суспільства та держави загалом; приватно-правові та публічно-правові відносини. При цьому одним із суб'єктів цих відносин завжди виступає транспортна організація або інша особа, уповноважена займатися транспортною діяльністю; 3) транспортні відносини можуть бути класифіковані на основні (господарсько-правові відносини,

що виникають у процесі транспортної діяльності, спрямовані на безпосереднє здійснення транспортом своїх функцій) (наприклад, перевезення, буксирування, авіаційні роботи) та похідні (допоміжні), у яких опосередковується реалізація транспортом своїх функцій, забезпечується правопорядок і безпека на транспорті (надання послуг з використання інфраструктури транспорту, навантажувальні і розвантажувальні роботи, лоцманська проводка, ліцензування транспортної діяльності).

Залежно від виду транспорту відносини, що досліджуються, поділяються на суспільні відносини, що виникають у: а) сфері торговельного мореплавства; б) сфері діяльності залізничного транспорту; в) сфері автомобільного транспорту; г) сфері внутрішнього водного транспорту; д) сфері повітряного транспорту; е) трубопровідного транспорту; є) інших видів транспорту.

За функціональним критерієм транспортні відносини можна класифікувати на: 1) відносини, що виникають при перевезенні вантажів (договір перевезення); 2) відносини, які пов'язані з переміщенням вантажів, але опосередковуються іншими транспортними договорами (договір буксирування, договір морського агентування, договір фрахтування, договори про подачу та забирання вагонів тощо); 3) відносини, що пов'язані з організацією та забезпеченням діяльності транспорту (довгострокові договори про організацію перевезень, договір транспортного експедирування, договори з власниками інфраструктури).

Об'єктом транспортних правовідносин є власне господарська діяльність транспортних організацій та інших суб'єктів транспортної діяльності: надання послуг (перевезення, транспортне експедирування, буксирування, морське агентування, подача та забирання вагонів тощо) у сфері діяльності транспорту та / або виконання робіт (авіаційні, гідротехнічні, підводно-технічні тощо).

Залежно від об'єктів можна класифікувати транспортні відносини на зобов'язальні (відносні правовідносини) та щодо здійснення власної діяльності (абсолютні правовідносини).

Зміст транспортних правовідносин становлять суб'єктивні господарські права та обов'язки їхніх учасників, що є мірою можливої або обов'язкової поведінки.

Певною специфікою характеризується метод правового регулювання транспортних відносин. У теорії права метод правового регулювання характеризується такими ознаками: 1) порядком установлення прав та юридичних обов'язків; 2) ступенем визначеності наданих прав та «автономності» дій цих суб'єктів; 3) характером взаємоположення сторін; 4) засобами забезпечення суб'єктивних прав [105, с. 325].

Досліджуючи поняття та зміст методу правового регулювання, Г. Л. Знаменський зазначає, що головна вимога методу господарсько-правового регулювання – рівне підпорядкування всіх суб'єктів господарювання правовому господарському порядку – заснована на законодавстві та реальних інтересах суспільства система правових та економічних засобів, спрямована на забезпечення стабільності та ефективності господарювання, задоволення та захист інтересів суб'єктів господарювання [18]. Г. Л. Знаменський справедливо виділяє правовий господарський порядок як елемент, який «цементує» розрізнені методи правового регулювання господарської діяльності в єдиний інструмент [38, с. 31]. При цьому концепція «методологічного трикутника», що застосовується до регулювання суспільних економічних відносин, охоплює методи владних приписів, автономних рішень і координації [106, с. 156–157].

Згідно з О. А. Беляневич категорія «господарський порядок» виступає смислоутворюючою категорією господарського договірної права, що передбачає, між іншим, і соціальну спрямованість економіки [65, с. 530–531].

О. П. Подцерковний, досліджуючи відповідні питання, акцентує увагу, що порядок як якісний стан суспільного укладу, зокрема економічного (господарського), може мати абсолютно різну регулятивну спрямованість, що залежить від елементів свободи підприємництва і державного втручання в економічні процеси. Сам факт порядку, незалежно від регулятивного його початку, є квінтесенцією економічного регулювання, його методологічною складовою [107].

З урахуванням особливої суспільно-державної значущості транспортної діяльності метод рівного підпорядкування всіх суб'єктів господарювання громадському господарському порядку також має пріоритетне значення при регулюванні транспортних відносин.

Поєднання публічних та приватних інтересів у регулюванні транспортних відносин, наявність організаційного, координаційного та майнового елементів обумовлюють комплексний характер методу транспортного права, поєднання різних способів правового регулювання транспортних відносин з використанням як диспозитивних, так і імперативних інструментів. І. О. Стрельнікова стверджує, що транспортному праву властиве міжгалузеве правове регулювання, оскільки воно поєднує в собі приватно-правові та публічно-правові інструменти. Однак, з огляду на перехід до ринкової економіки, імперативний метод втратив своє колишнє значення, і наразі правове регулювання транспортної діяльності має будуватися на основі диспозитивності [94, с. 97].

Особливості транспортних відносин обумовлюють специфіку методів правового регулювання, зокрема: 1) обмеження принципу свободи договору при укладенні публічних транспортних договорів, що передбачає обов'язкове укладення таких договорів для організацій транспорту загального користування; 2) збереження планування транспортної діяльності з метою раціонального використання транспортних засобів (зокрема на залізничному транспорті); 3) державне регулювання тарифів на послуги суб'єктів природних монополій у сфері транспорту; 4) особливий правовий статус суб'єктів транспортної діяльності, правосуб'єктність яких у більшості випадків обмежена необхідністю отримання ліцензії на заняття певним видом транспортної діяльності, встановлення низки законодавчих вимог до суб'єктів транспортної діяльності з метою забезпечення безпеки здійснення транспортної діяльності та якості надання транспортних послуг (ліцензування, технічне регулювання, страхування, встановлення кваліфікаційних вимог до персоналу, технологічних вимог до транспортних засобів тощо); 5) специфічний характер відповідальності суб'єктів транспортної діяльності, які здійснюють перевезення вантажу, за порушення своїх зобов'язань; 6) особливий порядок реалізації господарсько-правової відповідальності у сфері транспорту, що полягає у збереженні обов'язкового досудового врегулювання спорів щодо перевезення вантажів у міжнародному сполученні; скороченій позовній давності у спорах щодо перевезень вантажів, особливих pravidel та строках подання та розгляду претензій щодо перевізників.

Досліджуючи співвідношення імперативних і диспозитивних засад у транспортно-правовому регулюванні, М. І. Мілушин зазначав, що ідея діалектики приватно-правових і публічно-правових методів регулювання червоною ниткою проходить у процесі формування будь-яких комплексних утворень як у структурі законодавства, так і в структурі права. Зазначені процеси об'єктивно обумовлені необхідністю державного регулювання економіки з метою підтримки інтересів суспільства і держави при збереженні загального принципу свободи підприємницької діяльності. Саме на цих засадах будується сучасне транспортно-правове регулювання суспільних відносин, що складаються в процесі транспортної діяльності [108, с. 46].

З огляду на те, що сферу господарських відносин становлять господарсько-виробничі, організаційно-господарські та внутрішньогосподарські відносини (ст. 3 ГК України), в господарсько-виробничих та внутрішньогосподарських відносинах, що спираються на рівність сторін, переважає диспозитивне регулювання. Натомість для організаційно-господарських відносин, які спираються на підпорядкування однієї сторони іншій та елементи примусу, характерним є пріоритет імперативного регулювання.

Окремої уваги потребує дослідження принципів транспортного права, які є малодослідженими у науковій літературі, незважаючи на актуальність цього питання в аспекті забезпечення конкурентоспроможної транспортної системи України. Р. З. Лівшиць стверджував, що «принципи – “сухий залишок” найбагатшої правової матерії, її скелет, її сутність, звільнена від конкретики і деталей. Принципи відіграють роль орієнтирів у формуванні права» [109, с. 195]. Принципи транспортного права є своєрідною системою координат і одночасно вектором, що визначає напрям його подальшого розвитку. Утім специфікою цієї системи є те, що транспортне право відчуває на собі сильний вплив принципів базових галузей права з огляду на те, що його предмет утворюють суспільні відносини, різні за своєю правовою природою, що підпадають під дію зазначених принципів базових галузей права відповідно до своєї галузевої приналежності [94, с. 232]. Оскільки в комплексі суспільних відносин, що утворюють предмет транспортного права, господарсько-

правові відносини є визначальними, транспортне право зазнає, насамперед, впливу галузевих принципів, передбачених ст. 6 ГК України: забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання; свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом; вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України; обмеження державного регулювання економічних процесів з огляду на необхідність забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємництві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави тощо. Водночас можна виокремити певну специфіку в реалізації принципів господарського права в нормах транспортного права: 1) принцип єдності транспортної системи, що передбачає єдність державного управління транспортом, розвиток на єдиних принципах правових основ транспортної діяльності, забезпечення безпеки, обороноздатності економіки країни, розвитку транспортної інфраструктури, забезпечення мультимодальності, міжвидової конкуренції у сфері транспорту, формування єдиного транспортного цифрового простору; 2) принцип оптимального поєднання публічних та приватних інтересів у правовому регулюванні господарських відносин, що виникають у сфері транспорту, який полягає в узгодженні інтересів держави, бізнесу і суспільства в розвитку транспортної системи на засадах публічно-приватного партнерства і має стати концептуальною основою подальшого вдосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності; 3) принцип сталого розвитку транспорту, що передбачає збереження навколишнього середовища при здійсненні транспортної діяльності, екологічне нормування з метою охорони стану здоров'я і умов життєдіяльності людини і навколишнього середовища.

Отже, на підставі аналізу наукових підходів щодо місця транспортного права констатовано, що його доцільно розглядати як інститут господарського права (системи правових норм, спрямованих на регулювання відносин, які виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності у сфері транспорту (зокрема перевезення вантажів) з метою забезпечення потреб населення та суспільного виробництва, з урахуванням соціально-економічних пріоритетів держави та міжнарод-

них зобов'язань у цій сфері); елемент системи права України. Транспортне право як цілісна нормативна підсистема комплексного характеру в системі права України характеризується складною структурою із виокремленням низки субінститутів, функціонування яких на єдиних засадах забезпечує системне регулювання всіх аспектів господарсько-правових відносин у сфері транспорту. Загальну частину транспортного права становлять загальні положення ГК України про правовий статус суб'єктів господарювання у сфері транспорту; господарські договори у сфері транспорту (господарські зобов'язання); господарсько-правова відповідальність; особлива частина – спеціальні норми, що регулюють окремі види господарської діяльності у сфері транспорту.

Установлено особливості предметної спеціалізації транспортного права із обґрунтуванням, що її формують транспортні відносини, які: 1) виникають з приводу безпосередньої реалізації транспортом своїх функцій з переміщення вантажів або сприяють її реалізації; 2) синергетично поєднують як індивідуальні інтереси суб'єктів господарювання, так і інтереси суспільства та держави загалом (приватно-правові та публічно-правові відносини); 3) складаються за участі транспортної організації або фізичної особи-підприємця, уповноважених займатися такою діяльністю на професійних засадах.

Транспортні відносини можуть бути класифіковані на основні (господарсько-правові відносини, що виникають у процесі транспортної діяльності, спрямовані на безпосереднє здійснення транспортом своїх функцій) (наприклад, перевезення, буксирування, авіаційні роботи) та похідні (допоміжні), у яких опосередковується реалізація транспортом своїх функцій, забезпечується правопорядок і безпека на транспорті (надання послуг з використання інфраструктури транспорту, навантажувальні і розвантажувальні роботи, лоцманська провідка, ліцензування транспортної діяльності).

Характеристика транспортних відносин з наявністю у таких відносинах організаційного, координаційного та майнового елементів вказує на можливість розглядати їх як сукупність органічно взаємопов'язаних суспільних відносин, що потребують спеціального правового регулювання, обумовлює специфіку методів їхнього правового регулювання, що

полягає у: 1) поєднанні диспозитивних та імперативних інструментів; 2) пріоритетному значенні методу рівного підпорядкування всіх суб'єктів транспортної діяльності господарському правовому порядку; 3) обмеженні принципу свободи договору при укладенні публічних транспортних договорів, що передбачає обов'язкове укладення таких договорів для організацій транспорту загального користування з метою захисту інтересів споживачів транспортних послуг; 4) збереженні планування транспортної діяльності з метою раціонального використання транспортних засобів (зокрема на залізничному транспорті); 5) державному регулюванні тарифів на послуги суб'єктів природних монополій у сфері транспорту; 6) обмеженні правосуб'єктності транспортних організацій необхідністю отримання ліцензії, сертифіката для заняття певним видом транспортної діяльності, страхування, встановлення кваліфікаційних вимог до персоналу, технологічних вимог до транспортних засобів тощо з метою забезпечення якості транспортних послуг та безпеки здійснення транспортної діяльності.

Оскільки в комплексі суспільних відносин, що утворюють предмет транспортного права, господарсько-правові відносини є визначальними, принципи транспортного права доцільно розподілити на: 1) принцип єдності транспортної системи; 2) принцип розвитку транспортної системи на засадах публічно-приватного партнерства, що має стати концептуальною основою подальшого вдосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності; 3) принцип сталого розвитку транспорту.

1.3. Сучасний стан та перспективи розвитку вітчизняного законодавства про транспорт

У нових умовах перед транспортною галуззю постають нові виклики, на які має відповідати національне законодавство. Нині дедалі більше зростає актуальність застосування логістичного підходу у транспортній діяльності із запровадженням сучасних логістичних технологій транспортування і вантажопереробки: інтер-, мультимодальних і термінальних систем перевезення вантажів, технології перевезення «від дверей до

дверей», сучасних телекомунікаційних систем супроводу вантажоперевезень [110]. Однак в Україні наразі відсутній законодавчий акт, в якому були б об'єднані і систематизовані правові норми чинних законів у сфері транспорту.

Відносини, що складаються під час перевезення вантажів, за своєю природою різноманітні і регулюються значною системою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру, що передбачають особливості функціонування кожного виду транспорту.

До першої групи належать нормативно-правові акти, що регулюють різні напрями діяльності всіх видів транспорту, містять загальні положення щодо перевезень вантажів, договірних відносин учасників таких перевезень та їхньої відповідальності (ГК України від 16.01.2003 р., ЦК України від 16.01.2003 р., Закони України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02.03.2015 р. [111], «Про технічні регламенти та оцінки відповідності» від 15.01.2015 р. [112], «Про електронні документи та електронний документообіг» від 22.05.2003 р. [113], «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. [114], «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 р. [115] та ін.).

До спеціальних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність усіх видів транспорту, належать Закони України: «Про транспорт» від 10.11.1994 р.; «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. [116]; «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. [117]; «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. [118] тощо. До другої групи належать також ті нормативно-правові акти, сфера дії яких поширюється тільки на діяльність конкретного виду транспорту: «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. [119]; «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. [120]; «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р.; «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. [121]; «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. [122]; «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. [123]; Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (далі – КТМ України) [124]; Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. (далі – ПК України) [125]; транспортні статuti: Статут залізниць України, затв. Постановою КМУ від

06.04.1998 р. [126]; Статут автомобільного транспорту УРСР, затв. Постановою Ради Міністрів УРСР від 27.06.1969 р. [127]; Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затв. Постановою Ради Міністрів СРСР від 15.10.1955 р. [128]; Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затв. Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 р. [129]; правила перевезення вантажів: Правила перевезення вантажів, затв. Наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644 [130]; Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затв. Наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. [131]; Правила повітряних перевезень вантажів, затв. Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р. [47], Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затв. Наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. [132]; Правила перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 04.04.2017 р.; Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затв. Наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2002 р. та ін. Відносини з транспортування трубопровідним транспортом регулюються Законами України «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 р. [133]; «Про ринок природного газу» від 09.04.2015 р. [46]; «Про нафту і газ» від 12.07.2001 р. [52]; Кодексом газотранспортної системи, затв. Постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг від 30.09.2015 р. [134] та іншими нормативно-правовими актами. Кодекс є регламентом функціонування газотранспортної системи України та визначає правові, технічні, організаційні й економічні засади функціонування газотранспортної системи України (п. 2 гл. 1 розд. I Кодексу). Досліджуючи питання правового регулювання відносин балансування газотранспортної системи, О. А. Беяневич зазначає, що за своєю сутністю Кодекс газотранспортної системи є підзаконним нормативно-правовим актом, який знаходиться в ієрархічному підпорядкуванні актам вищого нормативного рівня (ГК України, ЦК України, спеціальним законам, що регулюють відносини у сфері транспортування

(перевезення) природного газу); а також актом співрегулювання господарської діяльності на ринку природного газу Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, і суб'єктом господарювання – оператором газотранспортної системи [31].

Третю групу становлять міжнародні договори, зокрема: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.; Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р.; Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) 1980 р. згідно з текстом Протоколу змін від 03.06.1999 р.; Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. в редакції Протоколів 1968 та 1979 рр. (Гаазько-Вісбійські правила); Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила) 1978 р.; Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р.; Конвенція ООН про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р. (Роттердамські правила); Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі 1991 р.; міжнародні двосторонні угоди, що укладаються Україною з іншими країнами.

У науці господарського права система транспортного законодавства визначається як вертикальна (згідно з юридичною силою нормативних актів) і горизонтальна (за видами господарської діяльності). В основу вертикальної системи транспортного законодавства покладено принцип ієрархічної побудови нормативних актів (тобто за їхньою юридичною силою). Основу горизонтальної системи транспортного законодавства становить предметний критерій (визначається з огляду на структурні складові транспортної системи та види транспортної діяльності). Згідно з наведеним О. В. Клепікова зазначає, що систему транспортного законодавства становлять дві категорії нормативно-правових актів, яким відповідають загальне та спеціальне транспортне законодавство [8, с. 372].

Натомість Є. В. Довженко, характеризуючи сучасне транспортне законодавство України, стверджувала, що: 1) предметом правового регулювання транспортного законодавства є суспільні відносини, які виникають у зв'язку з організацією та здійсненням транспортної діяльності;

2) сукупність нормативно-правових актів, які регулюють функціонування транспортної системи України, є окремою галуззю законодавства, що має комплексний характер; 3) доцільно до переліку критеріїв, що характеризують певну сукупність нормативних правових актів як галузь законодавства, ввести додатково критерій наявності структурної організації та системних зв'язків усередині певної сукупності актів; 4) транспортне законодавство – це комплексна галузь законодавства, що є системою чинних нормативно-правових актів, якими регулюються суспільні відносини, пов'язані з організацією та виконанням транспортної діяльності [135, с. 14].

Транспортне законодавство є комплексним та містить норми різної галузевої належності. Умовно можна виділити три рівні правового регулювання транспортної діяльності: 1) ГК України (гл. 32) та ЦК України (гл. 64, 65), які містять загальні положення щодо перевезень для всіх видів транспорту, зокрема про договори перевезення, транспортного експедирування, довгострокові договори щодо перевезення вантажів, відповідальність перевізника, правила пред'явлення та розгляду претензій та позовів у цій сфері; 2) транспортні кодекси (закони), статuti, які регулюють перевезення з урахуванням особливостей функціонування кожного виду транспорту; 3) правила перевезень вантажів, які розвивають положення транспортних кодексів та статутів. Транспортне законодавство є найбільш кодифікованою галуззю законодавства, зокрема морські та повітряні перевезення регулюються КТМ України та ПК України, залізничні перевезення регламентовано Статутом залізниць України, затв. Постановою КМУ. Крім того, досі є чинними у частині, що не суперечить законодавству України, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР³ та Статут автомобільного транспорту УРСР. Такий підхід, коли основне навантаження щодо правового регулювання перевезення покладається на транспортні статuti та кодекси, дає змогу враховувати технологічні та правові особливості умов перевезень вантажів різними видами транспорту [136, с. 211]. Однак у нашій країні правове регулювання однорідних відносин, які складаються при перевезенні вантажів

³ 03.12.2020 р. прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт», проте він набуває чинності з 01.01.2022 р., за винятком окремих положень, які набирають чинності через три роки з дня опублікування Закону.

різними видами транспорту, здійснюється різними за юридичною силою нормативно-правовими актами: кодифікованими законами та транспортними статутами, які є підзаконними нормативно-правовими актами. Відповідно до п. 5 ст. 92 Конституції України основи організації та експлуатації транспорту визначаються виключно законами [137]. Як зазначається у науковій літературі, правова система України є досить кодифікованою, а з початку 2000-х рр. спостерігається тенденція до підвищення ступеня кодифікованості законодавства, тобто правова наука, окремі її галузі (або навіть інститути) були «готовими» до кодифікації [106, с. 156].

Наразі транспортні статuti та кодекси містять різні рішення стосовно аналогічних та практично важливих умов договору перевезення вантажів (відповідальності перевізника, обчислення строків для подання позовів тощо). Така диференціація не має допускатися [90, с. 42]. Неузгодженість спеціального транспортного законодавства з ГК України та ЦК України обумовлює виникнення спорів щодо перевезення вантажів, неправильне застосування норм законодавства про транспорт. Узагальнення судової практики щодо вирішення таких спорів певною мірою сприяло покращенню правозастосовної практики, проте зазначені проблемні питання потребують вирішення на рівні законодавства [138]. Крім цього, в умовах розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень вкрай актуальною є уніфікація правового регулювання таких перевезень, тому необхідне створення правової основи перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту [58].

З огляду на те, що суб'єкти господарювання, які забезпечують споживачів послугами транспорту, несуть публічні зобов'язання, забезпечення балансу, моделі «партнерства» між приватними і публічними інтересами учасників транспортних правовідносин і є завданням господарсько-правової політики як необхідної умови ефективності модернізації господарського законодавства. У проєкті Закону України «Про внесення змін до Господарського кодексу України» (щодо узгодження з положеннями Цивільного кодексу України та деяких інших законодавчих актів) (реєстр. від 29.09.2020 р. № 4164) передбачено, між іншим, внесення змін щодо публічних зобов'язань суб'єктів господарювання (ст. 178), за-

пропоновано законодавче визначення господарського договору (ст. 179), змін щодо істотних умов господарського договору (ч. 3 ст. 180); змін у визначенні перевезення вантажів як виду господарської діяльності та суб'єктів відносин перевезення вантажів (ст. 306) [139]. Зазначені пропозиції є позитивними, спрямованими на оновлення ГК України з метою забезпечення ефективного правового регулювання господарських відносин. Утім, для подальшого розвитку правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у гл. 32 ГК України доцільно передбачити норми щодо договору мультимодального перевезення, особливостей укладення транспортних договорів в електронній формі, доповнення учасників перевезення іншими суб'єктами господарювання, що беруть участь у перевезенні, зокрема транспортного експедитора, транспортного оператора, транспортного агента (або відповідних транспортних організацій).

Важливим кроком для розвитку правового регулювання транспортної діяльності стало прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р., що створює правове підґрунтя для розвитку цього виду транспорту, сприятиме інтеграції української транспортної мережі до транс'європейської, створенню річкового шляху від Чорного до Балтійського моря в рамках міжнародного проєкту Е40, у якому беруть участь Польща, Білорусь та Україна). Територією України простягається 2 714,5 км внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Внутрішні річкові водні шляхи України охоплюють річки, визначені Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, зокрема це річки Дунай (Р80), Дніпро (Р40), Дністер (Р90); численні лимани, проте використання внутрішніх водних шляхів не достатньо ефективно (близько 1 % вантажів перевозяться за допомогою внутрішнього водного транспорту) [140]. Крім цього, розвиток судноплавних артерій країни сприятиме розвантаженню автомобільних доріг, дасть змогу об'єднати морські шляхи в єдину магістраль.

Законом передбачено положення щодо державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, загальних засад функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, інфраструктури

внутрішнього водного транспорту, суден, перевезення вантажу та пасажирів, безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, державного нагляду і контролю, відповідальності судовласників. Закон спрямований на перетворення Дніпра в потужну транспортну артерію, запровадження ефективної річкової логістики, лібералізацію ринку з допуском суден під іноземним прапором; розвиток водного шляху між Україною та Білоруссю Е40, спрощення адміністративних процедур при реєстрації суден та видачі кваліфікаційних документів; залучення іноземних інвестицій та імплементацію європейських норм, зокрема Угоди про асоціацію; Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами; Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення; Директиви Ради ЄС 87/540/ЄЕС від 09.11.1987 р. про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; Директиви Ради ЄС 96/75/ЄС від 19.11.1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства тощо [141].

Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», безумовно, сприяло розвитку транспортного законодавства про внутрішній водний транспорт. Однак низка питань господарсько-правового характеру залишається поза увагою законодавця, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, господарсько-правова відповідальність учасників перевезення, правовий статус річкового порту, терміналів, питання цифровізації перевізного процесу, зокрема можливість укладення в електронній формі договорів перевезення, перевізних документів, що підтверджують укладення договорів перевезення, питання мультимодальності, а саме перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту за єдиним перевізним документом, зокрема електронним [141].

У сфері залізничного транспорту започатковано експериментальний проект із допуску приватних локомотивів на залізничні колії загального користування, в рамках якого укладено перший договір із допуску при-

ватних локомотивів на визначених ділянках залізниці з ТОВ «Українська локомотиво-будівна компанія» [142], що сприятиме створенню конкурентного ринку залізничних перевезень, забезпеченню рівноправного доступу до залізничної інфраструктури відповідно до зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС. Запровадження нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної європейським залізничним системам, потребує ухвалення нового Закону України «Про залізничний транспорт» (поки що Законопроект, розроблений в рамках гармонізації законодавства України та ЄС від 06.09.2019 р. № 1196-1).

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

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Україна, яка перебуває в безпосередній близькості з країнами ЄС, має значний транзитний потенціал і зацікавлена в максимальному використанні можливостей з розвитку ринку транспортних послуг, а також створення транзитного транспортного мосту, що об'єднує країни Європи, Азії та Сходу. Наразі через територію України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА) [143].

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року концептуальними засадами формування та пріоритетами реалізації державної політики у галузі транспорту є інтеграція національної транспортної мережі до міжнародної, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля конкурентоспроможної та ефективної національної економіки [1].

Європейська транспортна політика є поєднанням правового регулювання та міждержавного співробітництва і ґрунтується на розробці по-

літичних документів, таких як «Біла книга», «Зелена книга», планів дій та програм, а також директив ЄС. Особливе значення у цьому питанні має «Біла книга» ЄС, яка зазнає безперервного коригування відповідно до завдань і викликів, що виникають. Цей документ є базовим концептуально-стратегічним актом транспортної політики ЄС, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку [143].

Важливим кроком у напрямі інтеграції України до ЄС стала ратифікація 16.09.2014 р. Угоди про асоціацію. Основні положення щодо транспорту містяться в IV і V розділах економічної частини Угоди про асоціацію і полягають у тому, що: 1) положення про лібералізацію між членами Угоди надання транскордонних, зокрема транспортних, послуг з використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту (підр. 7 ч. 5 гл. 6 розд. IV Угоди); положення про співпрацю у сфері транспорту спрямовані на реструктуризацію та оновлення транспортного сектора України і поступову гармонізацію транспортного законодавства України до стандартів ЄС (гл. 7 розд. V) [144].

Уже нині низку наявних зобов'язань України, а також законодавчих ініціатив спрямовано на приведення параметрів функціонування транспортної системи до європейських норм і стандартів. Для їхньої реалізації органами державної влади України затверджені відповідні документи, що визначають напрями транспортної політики.

Наприклад, на зміну системі державних стандартів прийшло технічне регулювання, зокрема на залізничному транспорті прийнято технічні регламенти (Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 11.07.2013 р.; Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 30.12.2015 р.). Варто зазначити в позитивному плані прийняття Закону України «Про морські порти в Україні»; Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р., спрямованого на реформування у сфері залізничного транспорту з метою адаптації транспортного законодавства України до законодавства ЄС. У контексті євроінтеграційного курсу України важливим є Законопроект

«Про залізничний транспорт» (від 06.09.2019 р. № 1196-1), спрямований на створення правової основи для запровадження ринкових механізмів і європейських стандартів організації залізничних перевезень, створення приватних операторів тяги з метою поступового переходу від монополії у сфері залізничних перевезень до монополії у сфері володіння інфраструктурою. Крім цього, позитивним є внесення змін до законодавства щодо запровадження електронного документообігу на залізничному, морському та авіаційному транспорті.

Важливим кроком у напрямі мультимодальності є приєднання України до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА відповідно до Закону України від 02.12.2020 р. (міжнародної транспортної програми за участі Європейського Союзу та 14 держав-членів Східно-європейського, Кавказького та Центрально-Азійського регіонів). Утім, створення правового підґрунтя мультимодальних перевезень потребує прийняття закону про мультимодальні перевезення (Законопроект від 23.10.2020 р. № 4258), що спрямований на захист навколишнього середовища шляхом переорієнтації значної частини перевезень з автомобільного транспорту на внутрішній водний транспорт та інші екологічні види транспорту [145].

Крім цього, невід’ємною складовою транспортної системи у майбутньому стануть дрони, які застосовуватимуться для перевезення вантажів, продуктів населенню, в логістиці тощо, що потребує належної уваги з боку законодавця [146]. Збільшення кількості безпілотних літаючих об’єктів, що керуються операторами з різним ступенем підготовки і соціальної відповідальності, ставить питання про необхідність законодавчого регулювання цієї сфери. Поява дронів (коптерів) – безпілотних літальних апаратів – чудовий приклад застосування інноваційних технологій, що швидко розвиваються та застосовуються при переміщенні вантажів. У багатьох країнах світу законодавчо обмежено сферу застосування коптерів або існують жорсткі умови польотів, включно з ліцензуванням, ідентифікацією тощо. Донедавна у країнах Європи існували різні правила та норми, що регулювали використання дронів, проте з 2019 р. в ЄС розпочався процес уніфікації відповідних регулятивних актів. Починаючи з червня 2020 р., оператори дронів повинні зареєструватися в

країні ЄС, де вони проживають або мають основну роботу, реєстрації підлягає також безпілотний літальний апарат, що дає змогу відстежити його у разі необхідності. В ЄС запроваджено універсальні критерії до визначення класу, безпеки та технічних вимог до дронів, місця, де безпілотним літальним апаратам літати заборонено [147]. У чинному законодавстві України безпілотне повітряне судно визначається як повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном (п. 23 ч. 1 ст. 1 ПК України).

Законопроект «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації» (від 22.06.2020 р. № 3716) [148], який прийнято у першому читанні, спрямовано на удосконалення регулювання у сфері безпілотних повітряних суден, встановлення для користувачів безпілотних літальних апаратів та дистанційних пілотів вимог задля підвищення рівня безпеки використання дронів. У вказаному проекті міститься визначення понять «безпілотна авіаційна система», «безпілотне повітряне судно», «дистанційний пілот». Крім того, Законопроектом передбачено необов'язковість отримання сертифіката експлуатанта, формування засад для створення спрощеної системи обліку дронів, що не потребують отримання сертифіката типу та їхніх експлуатантів, окремі вимоги до підготовки та компетенції дистанційного пілота, страхування відповідальності пілота перед третіми особами. Створення правового підґрунтя використання дронів в Україні є, безумовно, нагальним питанням розвитку транспортного законодавства, враховуючи те, що безпілотні літальні апарати вже активно використовуються при переміщенні вантажів у межах населених пунктів, об'єктів промисловості або інфраструктури (у морських портах, у сільському господарстві тощо), тому очевидними є можливі потенційні загрози від їхнього неправомірного використання. З метою забезпечення безпеки при транспортуванні вантажів за допомогою безпілотних літальних апаратів у вітчизняному законодавстві доцільно передбачити вимогу щодо ліцензування, враховуючи те, що здійснення перевезення повітряним транспортом нале-

жить до ліцензованих видів господарської діяльності, а також вимогу щодо реєстрації безпілотних літальних апаратів [147]. Крім цього, для належного правового врегулювання питання використання безпілотних літальних апаратів у повітряному просторі України потребують розробки та затвердження відповідні Авіаційні правила України щодо використання та польотів безпілотних літальних апаратів.

Указана проблематика та необхідність її нагального вирішення на законодавчому рівні актуалізується з метою запобігання кризовим явищам та забезпечення сталого розвитку національної економіки.

Перспективними напрямками розвитку вітчизняного законодавства в аспекті створення інтегрованої транспортної системи, відкриття національного ринку транспорту для європейських перевізників і реалізації потужного транспортного потенціалу України є створення правової основи здійснення мультимодальних перевезень. Наразі в Україні окремого закону, що регламентує перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, на жаль, не прийнято, хоча на рівні законопроектів такі спроби робилися. На міжнародному рівні також відсутня єдина, обов'язкова для застосування міжнародна конвенція щодо змішаних перевезень вантажів (Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Женева) не набула чинності)⁴, проте містить набір типових правил, що можуть бути включені добровільно як частина стандартних умов торгівлі [149, с. 17]. Доцільно також згадати про міжнародну конвенцію щодо операторів транспортних терміналів (Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі (Відень, 1991 р.), яка не набула чинності [150].

Найновішою у низці спроб регулювання мультимодальних перевезень є Конвенція ООН про договори міжнародних перевезень вантажів повністю або частково морем («Роттердамські правила», прийняті Генеральною Асамблеєю ООН 11.12.2008 р.) [151]. Конвенція встановлює єдиний та сучасний правовий режим, що регулює права та обов'язки

⁴ Зі змісту Конвенції випливає, що поняття мультимодальне перевезення в англійському варіанті і змішане перевезення в українському варіанті є синонімами, проте питання співвідношення термінів «мультимодальне перевезення», «змішані перевезення», «інтермодальне перевезення», «комбіноване перевезення» залишаються дискусійними в науковій літературі.

вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів за договором перевезення «від дверей до дверей», що включає міжнародну морську ділянку перевезення [149, с. 385].

Відсутність міжнародної конвенції, яка спеціально застосовувалася б до мультимодальних перевезень, спонукає міжнародні організації до розробки уніфікованих правил, що регулюють документ при змішаному перевезенні, які мають рекомендаційний характер і вводяться в дію шляхом їхнього включення в договір змішаного перевезення («м'якого права») (наприклад, уніфіковані правила, розроблені Міжнародною торговою палатою (ICC) [152], Правила ЮНКТАД/МТП, які були включені до широко використовуваних мультимодальних транспортних документів, серед яких FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL-1992) і Балтійська та Міжнародна морська рада (BIMCO) Multidoc-95 [149, с. 270–271; 153].

Мультимодальні перевезення вантажів відповідно до ст. 1.1 Конвенції ООН про міжнародне мультимодальне перевезення вантажів здійснюються принаймні двома різними видами транспорту на основі мультимодального транспортного договору з місця в одній країні, в якій оператор мультимодального транспорту приймає товар, до місця, призначеного для доставки в іншу країну, і регулюються національним законодавством і міжнародними конвенціями, що регламентують перевезення вантажів одним конкретним видом транспорту (унімодальне перевезення) [154], зокрема Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR) [155]; Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних авіаперевезень (Монреальська конвенція) [156]; Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. в редакції Протоколів 1968 та 1979 рр. (Гаазько-Вісбійські правила) [157]; Конвенцією ООН про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила) 1978 р. [158]; Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) [159]; Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС); Будапештською конвенцією про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (CMNI) [160].

Мультимодальні перевезення вантажів можуть регулюватися на рівні міжнародних двосторонніх угод, що укладаються Україною з іншими

країнами (наприклад, Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки, Словацької Республіки, Урядом Угорщини, Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення, Угода між Міністерством інфраструктури України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення та ін.).

У вітчизняному законодавстві окремі питання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що здійснюється різними видами транспорту на підставі одного документа, регламентуються низкою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру, зокрема, ч. 1 ст. 312 ГК України, ч. 1 ст. 913 ГК України, ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт», п. 6 Статуту залізниць України, ст. 4 Закону «Про транзит вантажів», ст. 3, 13 КТМ України, Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затв. Міністерством транспорту України від 28.05.2002 р. [58].

У Правилах повітряних перевезень вантажів, затв. Наказом Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р., змішаним перевезенням присвячено розд. 16, крім цього, у розд. 3 Правил закріплено визначення змішаного перевезення, договору та оператора змішаного перевезення. При здійсненні змішаних перевезень за участю повітряного транспорту повітряний перевізник виступає оператором змішаного перевезення. За загальним правилом передбачено застосування Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р., якщо імперативні норми національного права не передбачають інше. Однак у разі застосування заходів відповідальності до повітряного перевізника на визначеному етапі змішаного перевезення застосовуються: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється повітряним транспортом); Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) CMR; Конвенція про міжнародні залізничні перевезення COTIF–CIV; Правила Hague-Visby (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється морським (річковим) транспортом) [47].

На необхідність створення належної правової основи перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні у науковій літературі уже акцен-

тувалася увага. Зокрема прийнятною є позиція Т. О. Колянковської, що наявна нині схема правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні страждає неповнотою регламентації, застарілістю деяких правових норм і не може замінити собою єдиний закон про прямі змішані перевезення, який міг би упорядкувати взаємовідносини учасників перевізного процесу [161, с. 4].

На думку Н. О. Бутакової, для належного розвитку змішаних перевезень необхідно створити правове поле, яке забезпечить інтеграцію різних видів транспорту. Для підвищення ефективності мультимодальних перевезень вантажів необхідно гармонізувати режими відповідальності на транспорті, а також забезпечити юридичні рамки для створення і розвитку інституту єдиних операторів мультимодальних перевезень вантажів, що, безумовно, полегшить торгово-транспортні операції, які виконуються двома і більше видами транспорту за одним договором мультимодального перевезення [59, с. 3].

С. Ю. Морозов зазначає, що «в умовах відсутності внутрішнього закону і міжнародного акта, що регулюють змішані перевезення, саме договір залишається підставою та єдиним регулятором відносин щодо перевезення вантажів у змішаному сполученні» [162, с. 421].

Безумовно, уніфікація правового регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні актуальна і необхідна, тому прийняття Закону про змішані (мультимодальні) перевезення залишається одним із найнагальніших завдань. На рівні закону необхідно закріпити поняття і види змішаних перевезень, диференціювати умови здійснення таких перевезень з використанням різних видів транспорту, визначити правовий статус оператора змішаного перевезення, особливості договірних відносин і відповідальності учасників такого перевезення [58].

У науковій літературі наявні різні підходи щодо регулювання діяльності транспорту. Зокрема, Є. В. Довженко у своєму дисертаційному дослідженні запропонувала модель ієрархічної, галузевої структури транспортного законодавства України. Вертикальна структура транспортного законодавства, яка складається з дев'яти рівнів, базується на ієрархічній побудові системи нормативних актів, що входять до його складу. Галузеву (горизонтальну) структуру законодавства про транспорт Є. В. Довжен-

ко запропонувала поділити на дві частини: «загальнотранспортне законодавство» (встановлює загальні правові та організаційні засади функціонування транспорту, визначає правовий статус та юридичну відповідальність суб'єктів транспортної діяльності) та «транспортно-галузеве законодавство» (регламентує суспільні відносини у діяльності окремих видів транспорту і відбиває формально-логічний поділ транспортного законодавства на певні інститути) [135, с. 15]. Учена наполягає на необхідності заміни застарілих нормативно-правових актів кодифікованими актами і пропонує розробити Основи транспортного законодавства України [135, с. 11].

О. В. Клепікова акцентувала, що транспортні закони у складі окремих номінованих підсистем можуть залишатися чинними і надалі, але у формі спеціальних транспортних кодексів і додавала, що до переліку кодифікованих актів спеціальної дії внаслідок поглинання норм відповідних транспортних статутів і законів можуть увійти Кодекс законів України про автомобільний транспорт, Кодекс законів України про залізничний транспорт і Кодекс законів України про внутрішній водний транспорт, ураховуючи позитивний досвід деяких країн (Кодекс автомобільного транспорту, Кодекс залізничного транспорту і Кодекс торговельного мореплавства Молдови). При цьому, на думку дослідниці, така спеціальна, предметна кодифікація не применшує ролі ГК України, до змісту якого мають увійти загальні норми щодо транспортної діяльності [163, с. 379–380].

Кодифікація характеризується виданням зведеного, логічно структурованого, внутрішньо узгодженого нормативного акта, який охоплює з максимальною повнотою певну сферу суспільних відносин. Кодифікація здійснюється в рамках особливої форми правотворчості і виражається в прийнятті кодифікованого акта. Роль кодифікованих актів успішно виконують основи законодавства, статuti, положення та інші акти [164].

Згідно з Р. С. Кіріним зміст і форма якнайповніше характеризують стан кодифікованого акта, де зміст виражає єдність частин, зв'язків, рис, що складають кодекс, а форма – спосіб їхнього зв'язку, систему внутрішньої організації, спосіб упорядкування та існування змісту. Науковець стверджує, що створення системного збірника нормативних актів

також правомірно називати кодексом, однак терміни «кодифікація» та «кодекс» вживаються здебільшого в спеціальному сенсі – як сукупність розрізнених правових норм, приведених у форму єдиного цілого [165].

У науковій літературі виділяються два блоки проблем кодифікації. Перший блок об'єднує проблеми, які вказують на необхідність ініціювання процесу кодифікації. Другий блок передбачає постановку і вирішення завдань, пов'язаних безпосередньо з процесом кодифікації і його результатами. До першої групи належать такі проблеми транспортного законодавства, як-от: недостатня конкретизація у визначенні понятійного апарату; необхідність оптимізації правового регулювання суспільних відносин і завершення формування масиву транспортного законодавства тощо [166].

Щодо другого блоку, то до його переліку в науковій літературі зараховують питання про можливість визнання певного комплексного нормативно-правового акта кодифікованим. Це питання є дискусійним, до його вирішення вчені підходять по-різному [166]. Зокрема, О. М. Чашин виділяє класичну, прискорену, безперервну форми кодифікації, а також рекодифікацію. У класичній формі розрізнене законодавство переробляється в єдиний кодифікований акт. За прискореної кодифікації розрізнені акти об'єднуються без суттєвої переробки. За безперервної кодифікації раніше прийнятий кодифікований правовий акт доповнюється систематично некодифікованим нормативним матеріалом. Рекодифікація є заміною застарілого кодифікованого нормативного правового акта новим кодифікованим актом [167].

Відповідно до національної правової доктрини кодекс – це виключно новий закон, якому законодавець надав назву «кодекс» [168]. Натомість юридична наука низки держав, зокрема Франції, ґрунтується на функціональному розумінні кодексу, а кодифікацією вважає будь-яку форму приведення в одне ціле розрізнених правових норм, незалежно від того, відміняє кодифікатор ці норми формально, створюючи на їхній базі новий великий закон – кодекс (наполеонівська концепція), або залишає кодифіковані норми чинними, лише по-новому їх структуруючи, тобто створює нову правову форму без зміни змісту (римська або новітня французька концепція). У такому разі важливою є не форма, а мета –

боротьба із правовою невизначеністю, яку можна досягти, використавши різні засоби [169].

Враховуючи різноманітність і специфічність суспільних відносин у транспортній сфері, а також відсутність єдиного методу їхнього правового регулювання, в науці запропоновано розроблення базового нормативного акта транспортної сфери – Основ транспортного законодавства або Транспортного кодексу, аргументується прийняття транспортних кодексів на автомобільному, внутрішньому водному, залізничному транспорті [135, с. 12, 17]. Наприклад, обґрунтовуючи доцільність кодифікації законодавства про залізничний транспорт, М. Л. Шелухін пропонує загальні норми щодо процесу перевезення закріпити в ГК України, а спеціальні норми – в Кодексі залізничного транспорту або Транспортному кодексі [170, с. 13]. При цьому деякі вчені наполягають саме на прийнятті транспортного кодексу, а не статуту. Як зазначає професор А. І. Бобильов, Статут і за формою, і за змістом має обмежений характер і містить загальні правила перевезення вантажів, пасажирів, багажу. Кодекс є найбільш поширеним видом кодифікованих актів, що діють в основних сферах життєдіяльності суспільства, тоді як статuti як вид кодифікації законодавства застарівають, вони були даниною часу і є формою установчих документів організованих товариств на транспорті [171, с. 11].

Є. В. Довженко обґрунтовує тезу про те, що удосконаленню діяльності з кодифікації транспортного законодавства нашої держави сприяло б прийняття Основ транспортного законодавства України, що зумовлено різноманітністю і специфічністю суспільних відносин у транспортній сфері, а також відсутністю єдиного методу їхнього правового регулювання. Другим етапом на шляху подальшої кодифікації транспортного законодавства було б внесення відповідних змін до чинних транспортних кодексів та прийняття нових, зокрема у сфері автомобільного та внутрішнього водного транспорту [135, с. 17].

В. В. Міщук стверджує, що нині існує чимало нормативних документів, які регулюють правовідносини в транспортній сфері, оскільки транспортно-правові норми є досить специфічними. Враховуючи те, що елементи єдиної транспортної системи України функціонують на підставі

законів, постанов, наказів і правил, ймовірно прийняття Транспортного кодексу України є не доцільним, оскільки він буде досить об'ємним. Напевно, необхідно залишити наявну структуру нормативних документів, які регулюють діяльність транспорту в Україні, при цьому підкорегувавши термінологію у сфері перевезень з метою єдиного її трактування і використання [84].

О. В. Клепікова також вважає недоцільним прийняття Транспортного кодексу України, зазначаючи, що організаційну структуру транспортної системи становлять структурні складові, які відповідно до їхньої функціональної ролі утворюють внутрішньогалузеві системи (підсистеми, підгалузі): автомобільного, морського, річкового, залізничного, повітряного та інших видів транспорту, що, на думку дослідниці, найбільшою мірою підтверджує різноплановість самої транспортної системи і зумовлює наявність основних нормативних актів стосовно кожного виду транспорту [8, с. 96].

Підтримуючи позицію щодо доцільності кодифікації транспортного законодавства у формі єдиного Транспортного кодексу, варто зазначити, що правове регулювання транспортної галузі та модернізація відповідного законодавства потребує системного підходу. Згідно з В. С. Бєлих транспорт є не тільки галуззю, що забезпечує перевезення вантажів та людей, а насамперед міжгалузевою системою, яка перетворює умови життєдіяльності та господарювання. Відтак комплексне (міжгалузеве) регулювання транспортних відносин передбачає розробку і прийняття єдиного Транспортного кодексу. Єдність економічна, єдність виробнича повинні бути забезпечені єдністю правовою – прийняттям єдиного Транспортного кодексу [164].

Процес удосконалення транспортного законодавства неможливий без урахування кращого досвіду правового регулювання в інших країнах.

У Франції наприкінці 2010 р. був прийнятий Транспортний кодекс (Code des transports de France), що увібрав у себе положення цілої низки законів, французьких кодексів, покликаних регулювати правовідносини в п'яти сферах комерційної діяльності, пов'язаних з перевезеннями вантажів і пасажирів: Авіаційного кодексу, Кодексу законів про плавання у внутрішніх водах і про річковий транспорт, Кодекс законів про пенсійне

забезпечення французьких моряків комерційного флоту, рибальського флоту і моряків суден рекреаційного призначення та Кодекс законів про морські порти. Транспортний кодекс набув чинності 01.12.2010 р. [172].

Частина перша Транспортного кодексу є систематизованим викладенням загальних принципів і правових норм, які застосовуються до всіх видів транспортних правовідносин, що виникають на території Франції. Тут передбачено і правила, що регламентують права, обов'язки, функції і завдання держави, її органів і служб у сфері організації і діяльності як усієї французької транспортної системи, так і окремих її видів.

У цій частині містяться загальні положення транспортного права; принципи організації французької транспортної системи; положення, що застосовуються до транспортних організацій і до їхніх працівників; вимоги до фахівців, які працюють у французькій транспортній системі; норми про договори, які укладаються транспортними організаціями; правила про інфраструктуру транспортних організацій, про заходи безпеки на транспорті; положення, що стосуються порушень у транспортній сфері.

Ч. 2 Транспортного кодексу містить норми права у галузі залізничного транспорту і залізничних перевезень; ч. 3 – у галузі сухопутного транспорту і дорожніх перевезень; ч. 4 – у галузі внутрішніх водних перевезень і річкового транспорту; ч. 5 – у галузі морського транспорту та морських перевезень; ч. 6 – у галузі авіаційного транспорту та авіаційних перевезень. Транспортний кодекс, який налічує загалом 2 200 статей, зосередив у собі норми права, що діють у п'яти сферах транспортних правовідносин, тому вийшов досить об'ємним [172].

У США прийнятий єдиний Транспортний кодекс, однак він далекий і за формою, і за змістом від кодексу: це звід законів, що об'єднані предметом (об'єктом) правового регулювання і є продуктом інкорпорації [164].

Федеративна Республіка Німеччина кодифікувала своє транспортне законодавство. Наразі Комерційний кодекс (HGB) став своєю рідною кодифікацією транспортного законодавства, що полегшує застосування і забезпечує більш вільний доступ до відповідних нормативних актів транспортного законодавства як для юристів, так і для практиків. Проте єди-

ний транспортний кодекс у ФРН відсутній. Транспортне законодавство представлено законами: в галузі автотранспортних перевезень – Закон «Про магістралі»; перевезення людей – Закон «Про перевезення людей»; перевезення товарів на легкових автомобілях – Закон «Про перевезення товарів на легкових автомобілях»; у галузі залізничного транспорту – Загальний залізничний закон; транспортування внутрішніми водами – Закон «Про Федеральні водні шляхи» [164].

Цікавим є досвід Республіки Казахстан з кодифікації транспортного законодавства, де була спроба прийняти єдиний Транспортний кодекс. Зокрема Міністерством транспорту і комунікацій був підготовлений проект Транспортного кодексу, в якому повинні були знайти висвітлення питання правового регулювання відносин, що виникають у процесі здійснення господарської діяльності на різних видах транспорту, з огляду на що підлягали скасуванню спеціальні закони про залізничний транспорт, внутрішній водний транспорт тощо. Транспортний кодекс Республіки Казахстан мав об'єднати 8 чинних галузевих законів (про транспорт, про автомобільний, залізничний, водний транспорт, про автомобільні дороги, про торговельне мореплавство, про державне регулювання цивільної авіації, а також про використання повітряного простору та діяльності авіації). Однак згодом проект єдиного Транспортного кодексу було відкликано. На думку С. П. Мороз, відмінності між окремими видами транспорту настільки суттєві, що будь-які спроби об'єднання норм, що регулюють транспортні відносини, в одному законодавчому акті приречені на провал (що і сталося при розробці Транспортного кодексу) [173].

Вважаючи логічними та достатньо обґрунтованими вищенаведені пропозиції дослідників, усе-таки оптимальним є прийняття єдиного Транспортного кодексу, в Загальній частині якого можуть міститися загальні засади функціонування щодо всіх видів транспорту, транспортної інфраструктури, а в Особливій частині могли б знайти відбиття особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту, що сприяло б уніфікації термінології та покращенню господарської практики застосування відповідного законодавства, усуненню внутрішніх суперечностей та дублювання правових приписів, упорядку-

ванню чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створенню умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, формуванню сучасного ринку транспортних послуг. Прийняття Транспортного кодексу України дасть змогу забезпечити трирівневе правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: 1) загальні положення щодо організації та здійснення транспортної діяльності, які містяться у Господарському та Цивільному кодексах України; 2) спеціальні норми, що передбачають особливості правового регулювання відносин, що виникають при здійсненні та організації транспортної діяльності; 3) Правила перевезень вантажів на окремих видах транспорту, в яких деталізуються положення кодексу, встановлюються технічні вимоги та особливості організації та здійснення перевезень вантажів різними видами транспорту [174].

Отже, питання організації та здійснення перевезень вантажів регламентовано системою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру на рівні ГК України, ЦК України, транспортних статутів та правил перевезення, міжнародних договорів. Упровадження ринкових відносин у систему надання транспортних послуг, розвиток приватного підприємництва на транспорті обумовлює необхідність розробки і прийняття низки відповідних нормативно-правових актів, що визначають комерційну спрямованість транспортної діяльності.

Перспективою розвитку транспортного законодавства може бути прийняття комплексного законодавчого акта, що регулює діяльність усіх видів транспорту, а саме єдиного Транспортного кодексу, який може об'єднати норми транспортних кодексів, статутів та законів з метою уніфікації термінології та покращення господарської практики застосування відповідного законодавства, усунення внутрішніх суперечностей та дублювання правових приписів, упорядкування чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створення умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, формування сучасного ринку транспортних послуг. Нагальним завданням є розроблення концептуальних засад проекту Транспортного кодексу. В єдиному Транспортному кодексі мають бути збалансовані публічні та приватні інтереси, передбачені сучасні тенденції комерціалізації перевізного процесу, його цифровізації, роз-

витку мультимодальних (змішаних) перевезень, регламентовано правовий статус нових учасників ринку транспортних послуг. Розроблено пропозиції щодо структури Транспортного кодексу України.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме системному вдосконаленню транспортного законодавства, поглибленню тенденції до стабільності правових приписів, вирішенню таких важливих проблем, характерних для транспортного законодавства, як колізії та дублювання положень ГК України, ЦК України та транспортних кодексів та статутів, наявність чималої кількості нормативних актів різної юридичної сили, які регулюють діяльність різних видів транспорту, наявність застарілих положень транспортних статутів, що регулюють діяльність транспорту. При цьому ГК України як стрижневий нормативно-правовий акт у системі транспортного законодавства, що регулює перевезення вантажів, потребує розширення предмета регулювання з відповідною заміною назви гл. 32 з «Правове регулювання перевезення вантажів» на «Правове регулювання транспортування вантажів» з посиланням на спеціальне транспортне законодавство (Транспортний кодекс) та правила перевезення вантажів.

РОЗДІЛ II

УЧАСНИКИ ГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

2.1. Загальна характеристика учасників господарських відносин у сфері транспорту

Питання змісту поняття правового статусу є дискусійними в науковій літературі. Правовий статус – це система визнаних і гарантованих державою в законодавчому порядку прав, обов’язків і законних інтересів відповідних осіб [97, с. 148; 175, с. 70; 176, с. 655; 177, с. 54–55].

У науці господарського права правовий статус суб’єктів господарського права як учасників відносин у сфері господарювання визначається сукупністю економічних, організаційних та юридичних ознак, установлених в законодавстві (закріплених в іншій правовій формі), що дають змогу вирізнити їх шляхом виділення з-поміж інших суб’єктів відносин у сфері господарювання [178, с. 243]. Серед ознак суб’єкта господарювання у науковій літературі виокремлюють: 1) цей суб’єкт є учасником господарських відносин; 2) він безпосередньо здійснює господарську діяльність, що відрізняє суб’єкта господарювання від органів державної влади та місцевого самоврядування, які згідно з ч. 1 ст. 8 ГК України не є суб’єктами господарювання; 3) наділений господарською компетенцією (сукупністю господарських прав та обов’язків), яку реалізує при здійсненні господарської діяльності; 4) суб’єкт господарювання має відокремлене від інших суб’єктів, зокрема від власника, майно; 5) суб’єкт господарювання несе відповідальність за своїми зобов’язаннями у межах закріпленого за ним майна [178, с. 11–16].

Основною, визначальною ознакою, що характеризує правовий статус суб’єкта господарського права, є його господарська компетенція (господарська правосуб’єктність). В. С. Щербина зазначає, що через цю ознаку суб’єкта господарського права в теорії господарського права розкривається його правосуб’єктність. В. В. Лаптев акцентував, що в умовах планової економіки сукупність прав та обов’язків суб’єктів господарського права характеризується поняттям компетенції [179, с. 51]. В. С. Щербина, визначаючи господарську компетенцію не лише як сукупність прав і

обов'язків суб'єктів господарювання, але і сукупність повноважень, прав та обов'язків органу державної влади або органу місцевого самоврядування при виконанні своїх функціональних завдань у сфері господарювання, розрізняє загальну та спеціальну (зокрема виключну) господарську компетенцію, залежно від обсягу прав та обов'язків суб'єктів господарювання [178, с. 13].

Для характеристики правового статусу суб'єктів господарського права суттєве значення мають і інші ознаки (елементи правового статусу), що справляють вплив на обсяг господарської компетенції та її характер, зокрема: 1) мета і завдання суб'єкта господарського права; 2) вид та організаційна (організаційно-правова) форма суб'єкта господарського права; 3) порядок утворення (набуття статусу) і державної реєстрації суб'єкта господарського права; 4) правовий режим майна суб'єкта господарського права; 5) основний вид діяльності (безпосереднє здійснення господарської діяльності чи організація і управління господарською діяльністю); 6) характер прав і обов'язків (господарсько-виробничі) або повноважень (організаційно-господарські, організаційно-установчі); 7) юридична відповідальність; 8) порядок припинення суб'єкта господарського права (чи його статусу) [178, с. 7–8].

У літературі іноді відбувається ототожнення категорій «правова суб'єктність» і «правовий статус». В. А. Січевлюк, досліджуючи теоретико-прикладні засади еволюції категорії «правова суб'єктність», зазначає, що теоретична абстракція «правовий статус» у радянській, а пізніше вітчизняній юридичній науці зазнала стрімкої змістовної еволюції, у процесі якої набула багатьох значень [180, с. 21].

Деякі науковці ототожнюють поняття «правове становище» та категорію «правовий статус», стверджуючи, що «правосуб'єктність означає визнання певної особи суб'єктом права, проте вона є лише частиною іншого, узагальнюючого поняття – правового становища. Усі суб'єкти права за допомогою закону наділяються специфічними властивостями – юридичним статусом, що дає їм змогу брати участь у конкретних правовідносинах» [181].

На думку В. С. Щербини, у цивільному праві поєднання «канонічних» категорій «правоздатність» та «дієздатність» утворює «праводієздат-

ність», або більш поширену та звичну за назвою «правосуб'єктність» [178, с. 11].

О. А. Беяневич вважає, що господарська правосуб'єктність визнається через: 1) господарську компетенцію, тобто конкретні права та обов'язки щодо здійснення господарської діяльності та керівництва нею; 2) господарську правоздатність, тобто можливість своїми діями набувати прав і обов'язків, що відповідають предмету діяльності суб'єкта, не суперечать цілям діяльності цього суб'єкта [65, с. 400].

С. М. Грудницька висуває господарсько-правову концепцію комбінаційної (компромісної) теорії правосуб'єктності як теорії узгоджених приватних і публічних воль (влад) і інтересів і пропонує визначення поняття господарської правосуб'єктності як абстрактної властивості суб'єкта господарювання, яка конкретизується у всіх правах, обов'язках і свободах, що формуються у складноорганізованому процесі збалансування приватних і публічних інтересів і встановлення меж приватних і публічних влад, що гарантують реалізацію інтересів [182, с. 5, 24–25]. В. С. Мілаш стверджує, що господарська правосуб'єктність – це реальне, а не абстрактне поняття, яке має не статичний, а динамічний характер [183, с. 78].

Розглядаючи категорію господарської правосуб'єктності, О. В. Гарагонич обґрунтував, що господарська правосуб'єктність – це досить складне явище, змістовне навантаження якого зазнає суттєвого впливу з огляду на зміни у соціально-економічному розвитку країни [184, с. 73]. На сучасному етапі, в умовах модернізації національної економічної системи та правового господарського порядку, більшість науковців та юристів-практиків, зокрема В. К. Мамутов, Г. В. Пронська, В. С. Щербина, О. А. Беяневич, А. Г. Бобкова, О. М. Вінник, С. М. Грудницька, Р. А. Джабраїлов, В. С. Мілаш та інші вважають доцільним визначати структуру господарської правосуб'єктності через включення до неї такого елемента, як «господарська компетенція» [184, с. 74–75]. Серед елементів господарської правосуб'єктності акціонерного товариства дослідник виділяє господарську компетенцію і господарську правоздатність [184, с. 11, 12, 23]. Залежно від елементного складу структури правосуб'єктності науковцями в різні часи пропонувалися: одноелементна, двоелементна, триелементна, чотириелементна та п'ятиелементна структура правосуб'єктності [184, с. 73–74].

В. М. Кравчук вказує, що положення ГК України передбачають спеціальну правоздатність – наявність у юридичної особи таких прав та обов'язків, які відповідають меті і завданням її діяльності. Натомість виключна правоздатність – здатність здійснювати лише ті види діяльності, які передбачені у законі [185, с. 79]. Для установлення загальних характеристик і розмежування суб'єктів права, зокрема суб'єктів господарювання і суб'єктів транспортної діяльності, О. В. Клепікова застосовує загальноприйнятий поділ на загальну, галузеву та спеціальну правосуб'єктність. Адже галузева правосуб'єктність визначає здатність особи бути суб'єктом правовідносин тієї чи іншої галузі права, а спеціальна – здатність особи бути суб'єктом лише певних правовідносин, що складаються всередині окремої галузі права [163, с. 157–158]. Сучасні підходи передбачають більш деталізовану класифікацію родів правосуб'єктності, зокрема, окрім загальної, галузевої та спеціальної, також універсальної та виключної правової суб'єктності [186, с. 32].

Як синонім спеціального правового статусу в літературі запропоновано категорію «правовий модус», що дає змогу визначити міру специфічних прав та обов'язків. Однак, на думку О. В. Клепікової, специфічні права та обов'язки – це лише один з елементів змісту правового модусу, оскільки його доповнює категорія «спеціальна правоздатність» [163, с. 157–158].

Суб'єктами транспортної діяльності є суб'єкти господарювання, які організують перевезення вантажів або безпосередньо здійснюють їх. Відповідно до ч. 1 ст. 55 ГК України суб'єктами господарювання є учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством [28].

Згідно зі ст. 306 ГК України до основних суб'єктів відносин щодо перевезення вантажів належать вантажовідправник, вантажоодержувач та перевізник [28]. З огляду на це можна визначити прямих (сторони договору перевезення вантажу) і непрямих учасників процесу перевезення вантажів (наприклад, експедитори, залізничні станції тощо) [187, с. 488].

Утім, упровадження ринкових відносин у систему надання транспортних послуг, розвиток приватного підприємництва на транспорті створили необхідні передумови для появи нових суб'єктів господарювання у сфері транспорту, правовий статус яких потребує належної правової регламентації та відповідного дослідження.

О. В. Клепікова, досліджуючи відповідні питання правового статусу суб'єктів транспортної діяльності, виокремлює такі його особливості: 1) суб'єкти транспортної діяльності є суб'єктами господарювання, учасниками транспортних правовідносин, вони вступають в урегульовані нормами права відносини, що виникають у зв'язку зі здійсненням транспортної діяльності; 2) предметом діяльності таких суб'єктів є окремий вид господарської діяльності – транспортна діяльність; 3) для таких суб'єктів характерним є те, що їхня діяльність прямо або опосередковано пов'язана з використанням транспортної інфраструктури. Для здійснення такої діяльності можуть використовуватися власні транспортні засоби або залучатися транспортні засоби інших суб'єктів на законних підставах [163, с. 144–145].

Розглядаючи категорію «суб'єкти транспортної діяльності» як системоутворюючу, дослідниця зазначала, що для суб'єктів транспортної діяльності спільними є вид транспорту, вид транспортної діяльності, наявність спеціальної галузевої компетенції, а також загальна галузева мета функціонування транспортної системи [163, с. 201–202].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» перевезення вантажів, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їхніми статутами (ч. 1 ст. 6). У транспортному процесі безпосередньо бере участь *транспортна організація*. Визначення терміна «транспортна організація», регламентація правового статусу як основного суб'єкта транспортної діяльності відсутнє в чинному законодавстві, що обумовлює необхідність відповідного дослідження. Згідно зі змістом ч. 3 ст. 306 ГК України перевезення вантажів здійснюють вантажний залізничний транспорт, автомобільний вантажний транспорт, морський вантажний транспорт та вантажний внутріш-

ній водний транспорт, авіаційний вантажний транспорт, трубопровідний транспорт, космічний транспорт, інші види транспорту. При цьому у гл. 32 ГК України згадується лише про перевізників та експедиторів як суб'єктів господарювання, які надають транспортні послуги (ч. 2 ст. ст. 306, 316). Транспортна організація як збірна категорія, яка безпосередньо бере участь у транспортному процесі, охоплює коло суб'єктів транспортної діяльності щодо різного виду транспорту з урахуванням особливостей останнього [27, с. 528].

Особливості правового статусу суб'єктів транспортної діяльності встановлюються законом залежно від їхнього виду, організаційної форми, обсягу та характеру компетенції, галузі транспорту. На підставі аналізу нормативно-правових актів можна виділити узагальнювальні особливості, характерні для транспортних організацій.

По-перше, транспортні організації є суб'єктами господарювання, діяльність яких спрямована на забезпечення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях, мають стратегічне значення для економіки і безпеки України і виконують публічні зобов'язання. Зазначене обумовлює встановлення: 1) низки особливостей щодо правового режиму майна транспортних організацій; 2) застосування особливих умов провадження господарської діяльності транспортними організаціями; 3) додаткових імперативних вимог до суб'єктів транспорту, що знаходить вияв в обмеженні свободи договору (типові та примірні договори; нормативне закріплення переліку істотних умов), державному регулюванні тарифів на окремі види транспортних послуг тощо. Зазначені суб'єкти зобов'язані здійснювати виконання робіт, надання послуг кожному, хто до них звертається на законних підставах, не мають права відмовити у наданні послуг за наявності такої можливості або надавати перевагу одному споживачеві перед іншими, крім випадків, передбачених законодавством (ч. 1 ст. 178 ГК України, ст. 915 ЦК України). Відповідно до ч. 6 ст. 22 Закону України «Про залізничний транспорт» перевізники не мають права відмовляти відправникові вантажу в перевезенні, крім випадків, передбачених Статутом залізниць України. Аналогічні положення щодо морської транспортної організації загального користування містяться у ст. 129 КТМ України. Чинним законодавством перебачено низ-

ку особливостей правового статусу аеропортів та аеродромів, урахувавши їхні публічні зобов'язання. Згідно зі ст. 96 ПК України авіаперевізником забезпечуються суспільно важливі повітряні перевезення із дотриманням установлених вимог щодо тривалості, регулярності, місткості і тарифів, яких авіаперевізник не став би дотримуватися у разі, якби керувався тільки власними комерційними інтересами. Якщо аеропорт або цивільний аеродром не використовується за цільовим призначенням, аеродром не сертифікується протягом понад трьох років, держава з мотивів суспільної необхідності збереження транспортної системи може примусово відчужити та передати аеропорт, цивільний аеродром, що перебуває у власності фізичних або юридичних осіб, до державної власності або розірвати договір оренди, концесії, управління із зазначеними фізичними та юридичними особами (ч. 1 ст. 73 ПК України) [125].

Чинним законодавством встановлено особливості щодо *правового режиму майна транспортних організацій*. Зокрема землі аеропортів (аеродромів) також мають суспільно важливе значення і за цільовим призначенням належать до земель транспорту; землі аеродрому можуть використовуватися тільки з метою забезпечення аеродромної діяльності (ст. 74 ПК України), а будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою (ч. 1 ст. 76 ПК України). Особливості в законодавстві передбачено також щодо розпорядження майном аеропортів (аеродромів): 1) не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу аеродрому та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів), що забезпечують безпеку польотів та перебувають у державній чи комунальній власності; 2) цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в концесію за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів; 3) державний та / або комунальний аеродром та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів) можуть передаватися приватному інвестору відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, зокрема концесійного договору, дого-

вору оренди, а також бути предметом інших договорів. Суттєвою умовою таких договорів є заборона зміни цільового призначення об'єктів аеродрому, що забезпечують його основну виробничу діяльність (ст. 75 ПК України) [125].

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р., ст. 10 Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» майно залізничного транспорту загального користування (магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт) є державною власністю, закріплюється за Акціонерним товариством «Українська залізниця» (далі – АТ «Укрзалізниця») на праві господарського відання та не підлягає приватизації. АТ «Укрзалізниця» не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що є державною власністю та передано АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання, а також вчиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна [119; 122].

Чинним Законом України «Про приватизацію державного і комунального майна» від 18.01.2018 р. передбачено, що приватизації не підлягають об'єкти, необхідні для виконання державою своїх основних функцій, для забезпечення обороноздатності держави, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України, зокрема: автомобільні дороги, крім тих, що належать підприємствам (до першого розгалуження їх за межами території таких підприємств); магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої (які функціонують), що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування

та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт; акваторії морських портів, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій; аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, системи посадки, наземні засоби зв'язку, навігації, спостереження, інші елементи аеродромів, що забезпечують безпеку польотів) (ч. 2 ст. 4) [189]. Однак, з огляду на прийняття Закону України «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України “Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”» від 02.10.2019 р. створено підґрунтя для подальшої корпоратизації АТ «Укрзалізниця», публічного розміщення акцій на біржі (ІРО), що дасть змогу інвестувати у рухомий склад, локомотиви [188].

До того ж 30.03.2021 р. у першому читанні прийнято за основу проєкт Закону «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (реєстр. від 02.09.2020 р. № 4020). До переліку господарських товариств та об'єднань, у статутних капіталах яких частка корпоративних прав, що належать державі, становить 100 %, державних комерційних та казенних підприємств, що не підлягають приватизації (Додаток 2 до проєкту Закону), увійшли суб'єкти, які здійснюють контроль за критичними природними монополіями чи ресурсами у галузі транспорту, зокрема Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух), Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), Державне підприємство «Український авіаційний метеорологічний центр»; суб'єкти, які виконують завдання публічної політики у галузі транспорту – Державне авіаційне підприємство «Україна». До переліку акціонерних товариств, у статутних капіталах яких частка корпоративних прав, що належать державі, не може бути меншою, ніж 50 % + одна акція та не підлягає приватизації внаслідок виконання завдань публічної політики у галузі транспорту, віднесено АТ «Укрзалізниця» (Додаток 1 до проєкту Закону) [190].

У досліджуваному контексті доречним є висловлене у науковій літературі твердження, що приватизація державного майна має відбуватися лише тоді, коли застосування інших правових форм реалізації державою повноважень власника (оренда, концесія, державно-приватне партнерство) не призвели до підвищення соціально-економічної ефективності виробництва та залучення коштів для здійснення структурної перебудови національної економіки. На тлі політичної нестабільності та соціально-економічної кризи активізація процесів приватизації, особливо інвестиційно привабливих об'єктів загальнодержавного значення, може загрожувати економічному суверенітету країни [191].

Наразі держава виступає єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця», поєднуючи функції управління процесом перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом і національного перевізника. Правовий статус держави як учасника корпоративних відносин, власника корпоративних прав (корпоративних прав держави) має певні особливості.

Відповідно до ч. 2 ст. 22 ГК України суб'єктами господарювання державного сектора економіки є суб'єкти, що діють на основі лише державної власності, а також суб'єкти, державна частка у статутному капіталі яких перевищує 50 % чи становить величину, яка забезпечує державі право вирішального впливу на господарську діяльність цих суб'єктів. Держава реалізує право державної власності у державному секторі економіки через систему організаційно-господарських повноважень відповідних органів управління щодо суб'єктів господарювання, що належать до цього сектора і здійснюють свою діяльність на основі права господарського відання або права оперативного управління (ч. 5 ст. 22 ГК України) [28].

Отже, держава через систему організаційно-господарських повноважень відповідних органів управління здійснює управління суб'єктами господарювання державного сектора економіки та має вирішальний вплив на їхню господарську діяльність. Об'єктами управління державної власності є, зокрема, корпоративні права, що належать державі у статутних капіталах господарських організацій (абз. 5 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про управління об'єктами державної власності») [192].

Особливості управління об'єктами державної власності передбачено Законом України «Про управління об'єктами державної власності» від

21.09.2006 р. Зокрема, державне акціонерне товариство, утворене у процесі перетворення державного підприємства, 100 % акцій якого належать державі, не має права безоплатно передавати закріплене за ним майно іншим юридичним особам чи громадянам, окрім випадків, передбачених законом. Відчужувати майно, що належить до основних фондів, державне акціонерне товариство має право лише за попередньою згодою органу, який здійснює управління корпоративними правами держави, і лише на конкурентних засадах, якщо інше не встановлено законом. Розпоряджатися в інший спосіб майном, що належить до основних фондів, державне акціонерне товариство має право лише у межах повноважень та у спосіб, що передбачені законом (абз. 2 ч. 1 ст. 11 Закону) [192].

Суб'єкти управління об'єктами державної власності (Кабінет Міністрів України, Фонд державного майна України, державні господарські організації, господарські структури, передбачені ч. 1 ст. 4 Закону України «Про управління об'єктами державної власності») здійснюють управління корпоративними правами держави в господарських товариствах та державними унітарними підприємствами шляхом призначення представників держави для участі у загальних зборах господарських товариств та шляхом призначення (обрання) представників держави і незалежних членів наглядових рад державних унітарних підприємств та господарських товариств, єдиним акціонером (учасником) яких є держава (ч. 3 ст. 11 Закону України «Про управління об'єктами державної власності») [192]. Однак у випадку з АТ «Укрзалізниця» (якщо держава є єдиним акціонером (учасником) господарської організації) функції з управління корпоративними правами держави виконуються безпосередньо, без скликання загальних зборів акціонерів (учасників) господарського товариства (ч. 4 ст. 11 Закону України «Про управління об'єктами державної власності») [33].

Національною економічною стратегією на період до 2030 року передбачено модернізацію сектора шляхом проведення реформ АТ «Укрзалізниця» та ДП «АМПУ», зокрема впровадження корпоративного управління ДП «АМПУ»; створення законодавчих умов для розвитку морських портів України із застосуванням моделі управління «порт-ленд-

лорд», відповідно до якої адміністрація морського порту має право надавати інвесторам об'єкти портової інфраструктури та земельні ділянки для будівництва, а інвестори мають право оперувати збудованими терміналами протягом певного часу, після закінчення якого можуть або продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом із терміналом у процесі інвестування в модернізацію та розвиток інфраструктури портової галузі; запуск річкових перевезень; оптимізація діяльності державних транспортних та інфраструктурних компаній; проведення корпоратизації аеропортів, які перебувають у державній власності; утворення конкурентного ринку залізничних перевезень (не менше як три перевізники отримали доступ до ринку); активізація залучення приватного сектора на умовах державно-приватного партнерства, зокрема концесії, що забезпечить прискорення модернізації та будівництва автомобільних доріг, аеропортів, морських портів, залізничних вокзалів тощо (ст. 14) [3].

З метою підвищення ефективності управління суб'єктами господарювання, що залишилися в державній та комунальній власності, передбачено розвиток корпоративного управління державних підприємств, приведення системи управління державних підприємств у відповідність з Керівними принципами щодо корпоративного управління на підприємствах державної форми власності, затверджених Організацією економічного співробітництва та розвитку; підготовку та здійснення первинного розміщення (пропозиції) цінних паперів на біржі; приватизацію 100 % державних підприємств, не включених до переліку заборонених до приватизації; передачу в концесію 90 % підприємств, які заборонені для приватизації; передачу в оренду 100 % нестратегічного або економічно необґрунтованого майна державної та комунальної власності; проведення корпоратизації 100 % державних підприємств (ст. 81).

По-друге, чинним законодавством передбачено особливі умови здійснення господарської діяльності транспортними організаціями, зокрема отримання дозвільних документів (ліцензій, сертифікатів тощо) з метою підтвердження відповідності встановленим кваліфікаційним, організаційним, технологічним вимогам; страхування; застосування процедур публічних закупівель тощо. Відповідно до чинного Закону України «Про

ліцензування видів господарської діяльності» від 02.03.2015 р. до ліцензованих видів господарської діяльності у сфері транспорту віднесено *перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів* річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, а також *міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом* (п. 24 ч. 1 ст. 7), тобто перевезення вантажів за загальним правилом не потребує отримання ліцензії [111]. Утім, ПК України від 19.05.2011 р. обов'язковою умовою здійснення *перевезення вантажів* повітряним транспортом передбачено ліцензування. Ст. 92 ПК України передбачено, що авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та / або вантажу за плату та / або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та / або вантажу повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України. Перевезення пасажирів, вантажу за плату та / або за наймом без ліцензії забороняється. Умовами виконання повітряних перевезень українським авіаперевізником є надання послуг з повітряних перевезень в обсягах і на умовах, передбачених сертифікатом експлуатанта, ліцензією та наданими йому правами на експлуатацію повітряних ліній (ст. 94); для іноземного перевізника обов'язково мати відповідну ліцензію та сертифікат відповідного державного органу держави, в якій отримано ліцензію (ст. 95 ПК України) [125].

Варто підкреслити непослідовність у правовому регулюванні у сфері транспорту, неузгодженість законодавчих вимог щодо ліцензування надання відповідних послуг суб'єктами різних видів транспорту (детальніше – у підрозд. 3.1), що потребує уваги законодавця.

Законодавством України встановлено спеціальні вимоги до транспортних засобів: 1) реєстрація автотранспорту, повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання (ст. 19 Закону України «Про автомобільний транспорт», ст. 39 ПК України; ст. 26 КТМ України; ст. 32, 35, 36 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»); 2) сертифікація транспортних засобів та їхні відповідності вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам (ст. 10 Закону України «Про транспорт»).

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено сертифікацію транспортних засобів, робіт, послуг на автомобільному транспорті, що здійснюється з метою запобігання небезпечних для життя, здоров'я людей та довкілля транспортних засобів, робіт, послуг; сприяння споживачам у свідомому виборі транспортних засобів, робіт, послуг; створення умов для участі суб'єктів господарювання в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві (ст. 8, 53); передбачається технічне регулювання у сфері технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів (ст. 22) [120].

Згідно зі ст. 11 Закону України «Про залізничний транспорт» рухомий склад, обладнання та інші технічні засоби, які постачаються залізничному транспорту, повинні відповідати вимогам безпеки руху, схоронності вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат [119]. Отже, сертифікат відповідності повинен видаватися на кожен елемент інфраструктури, який використовується при будові споруд, засобів, приладів та інших об'єктів інфраструктури, а також при здійсненні їхнього ремонту та обслуговування. Але є елементи інфраструктури, що суттєво не впливають на безпеку перевезень на залізничному транспорті, і їхня якість може бути доведена не шляхом сертифікації, а іншим – шляхом декларування. Такий спосіб підтвердження відповідності об'єктів інфраструктури залізничного транспорту встановленим рівням якості та безпеки в Європейській Раді передбачено у рішенні Ради 768/2008/ЄС від 09.07.2008 р. «Про визнання загальних умов продажу продукції та скасування Рішення Ради 93/465/ЄЕС» [193].

На повітряному транспорті передбачено сертифікацію суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності з метою засвідчення відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності вимогам авіаційних правил України; ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та / або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам (ст. 5 ПК України) [125].

Ст. 13 ПК України встановлено, що сертифікат на відповідність вимогам авіаційних правил України повинні отримати підприємства та організації, які в галузі цивільної авіації здійснюють: 1) розроблення

цивільної авіаційної техніки і змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції; 2) технічне обслуговування авіаційної техніки; 3) управління підтриманням льотної придатності; 4) експлуатацію повітряних суден; 5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування; 6) наземне обслуговування; 7) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування; 8) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання; 9) інші види діяльності, передбачені законодавством, зокрема авіаційними правилами України. Сертифікат видається після здійснення процедури сертифікації, під час якої перевіряється довгострокова здатність суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності до безпечного виконання дозволеного виду діяльності або функцій у галузі цивільної авіації. Відповідно до ч. 9 ст. 85 ПК України у загальній системі сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності або допуску до авіаційної діяльності перевіркам на відповідність вимогам авіаційної безпеки підлягають: 1) експлуатанти; 2) аеропорти, аеродроми, злітно-посадкові майданчики; 3) підприємства аеронавігаційного обслуговування повітряного руху; 4) навчальні заклади, що забезпечують підготовку персоналу з авіаційної безпеки; 5) організації з технічного обслуговування; 6) інші суб'єкти наземного обслуговування, що здійснюють певні види наземного обслуговування у контрольованій зоні [125].

Авіаційними правилами регламентовано сертифікацію льотного персоналу, диспетчерів управління повітряним рухом та організацій з підготовки; суб'єктів, що здійснюють підготовку персоналу з організації, продажу повітряних перевезень; експлуатантів, що виконують авіаційні роботи (літаки, вертольоти); експлуатантів, що виконують транспортні перевезення (літаки); аеродромів, аеропортів [194].

У сфері транспорту законодавством України передбачено обов'язкове страхування, зокрема авіаційне страхування цивільної авіації (п. 7 ст. 7 Закону України «Про страхування», ст. 117, розд. XVI ПК України). Ст. 118 ПК України передбачено обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування: І. Експлуатант цивільного повітряного судна комерційної авіації зобов'язаний страхувати: 1) членів екіпажу

повітряного судна та інший авіаційний персонал; 2) свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам; 3) осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків. II. Експлуатант або власник цивільного повітряного судна комерційної авіації зобов'язаний страхувати повітряні судна. III. Авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу і пошті. IV. Аеропорт та сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування, організації, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, зобов'язані страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам. V. Замовник авіаційних робіт зобов'язаний страхувати своїх працівників, працівників інших організацій, задіяних у виконанні авіаційних робіт, та осіб, які забезпечують технологічний процес під час виконання авіаційних робіт [125].

Відповідно до вимог Закону України «Про страхування» обов'язковому страхуванню підлягають відповідальність морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошті, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам (п. 8 ст. 7); страхування засобів водного транспорту (п. 10 ст. 7); страхування відповідальності морського судновласника (п. 32 ст. 7); страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів (п. 26 ст. 7). У контексті цього доречно згадати про страхових посередників, які у науці умовно поділяються на три групи: 1) прямі посередники – страхові агенти, що діють від імені страхової компанії; страхові брокери, що діють від свого імені на підставі брокерської угоди з особою, яка має потребу у страхуванні як страхувальник; перестрахові брокери, що також діють від свого імені та на підставі брокерської угоди зі страховиком, який має потребу у перестрахованні як перестраховальник; 2) непрямі посередники – ті, що професійно оцінюють страхові ризики (андеррайтер, сюрвеєр), та ті, що оцінюють страхові збитки (аварійний комісар, аджастер, диспашер); 3) нестрахові посередники – виконують роботу інших напрямів, надають консультаційні, інформаційні, біржові та інші послуги [195]. У сфері торговельного мореплав-

ства диспашери складають за заявою зацікавлених осіб диспашу для підтвердження наявності загальної аварії і складання розрахунку щодо її розподілу (ст. 288 КТМ України).

До особливих умов здійснення господарської діяльності транспортними організаціями належить застосування процедур публічних закупівель у визначених законом випадках, зокрема суб'єкти господарювання, які здійснюють діяльність щодо надання послуг з користування інфраструктурою залізничного транспорту загального користування; надання послуг автостанцій, портів, аеропортів, послуг з аеронавігаційного обслуговування польотів повітряних суден; забезпечення транспортування, розподілу, зберігання (закачування, відбору) та постачання природного газу на користь третіх осіб (замовників), видобутку природного газу та надання послуг установки LNG; (п. 3, 4 ч. 1 ст. 2; п. 1, 6, 7 ч. 2 ст. 2 Закону України «Про публічні закупівлі») [196]. Досліджуючи публічні закупівлі як господарсько-правовий інститут, В. К. Малолітнева стверджує, що система публічних закупівель в Україні зазнає змін у напрямі їхньої соціальної спрямованості та використання як засобу державного регулювання економіки, що обумовлено зовнішніми чинниками, зокрема, міжнародними зобов'язаннями України щодо адаптації законодавства у сфері публічних закупівель до вимог ЄС [197, с. 17–18]. Вчена обґрунтовано доводить, що публічні закупівлі, крім забезпечення економічної ефективності, можуть виступати самостійним засобом державного регулювання господарської діяльності (враховуючи необхідність задоволення та захисту публічних інтересів), який треба віднести до непрямого, адже він не передбачає обов'язкового характеру, а державні замовники не є суб'єктами організаційно-господарських повноважень [197, с. 11–12].

По-третє, суб'єкти транспортної діяльності як суб'єкти господарювання реалізують свою господарську компетенцію на основі права власності, права господарського відання, права оперативного управління (ч. 4 ст. 55 ГК України).

У чинному законодавстві України господарську компетенцію регламентовано в різних нормативно-правових актах. Загальні права та обов'язки підприємств транспорту передбачено ст. 12 Закону України «Про

транспорт». Зокрема підприємства транспорту під час перевезення вантажів зобов'язані забезпечувати: потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; якісне і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України; безпеку перевезень; безпечні умови перевезень; запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту та ін. Підприємства транспорту мають *право*: визначати термін і графік перевезень; призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень; вимагати від відправників і одержувачів вантажів виконання вимог нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту [25].

Права та обов'язки експедитора визначено Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», у якому передбачено, що експедитор має право: 1) обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах клієнта згідно з відповідним договором транспортного експедирування; 2) відступати від вказівок клієнта в порядку, передбаченому договором транспортного експедирування; 3) на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах клієнта; 4) притримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту сплати плати експедитору і відшкодування витрат, здійснених ним в інтересах клієнта, або до моменту іншого забезпечення виконання клієнтом його зобов'язань у частині сплати плати експедитору та відшкодування вказаних витрат, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування; 5) не приступати до виконання обов'язків за договором транспортного експедирування до отримання від клієнта всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання експедитором обов'язків, передбачених договором транспортного експедирування (ст. 10) [116].

Компетенцію залізничних транспортних організацій регламентовано розд. VI Закону України «Про залізничний транспорт», Статутом заліз-

ниць України, зокрема перевізники *зобов'язані* забезпечувати: своєчасне якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти; розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування, транспортних послуг; схоронність вантажів, що перевозяться; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування (ст. 22 Закону); подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, у разі необхідності – продезінфіковані вагони та контейнери (п. 31 Статуту залізниць України); повідомити одержувача в день прибуття вантажу (п. 42 Статуту залізниць України) та ін.; *мають право*: перевіряти правильність відомостей, зазначених у накладній, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній (п. 24 Статуту залізниць України); запроваджувати тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення (п. 29 Статуту залізниць України); виконувати вантажні роботи за домовленістю з відправниками та одержувачами (п. 30 Статуту залізниць України); не приймати не очищені після вивантаження (злиття) вагони і контейнери (п. 35 Статуту залізниць України); реалізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, установлені Правилами (п. 48 Статуту залізниць України); право на застава майна переданих їм для перевезення вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів (п. 51 Статуту залізниць України) тощо [119; 198].

Компетенцію автомобільного перевізника визначено у гл. 6, 8 Закону України «Про автомобільний транспорт». Відповідно до ст. 33 Закону автомобільним перевізником, що здійснює перевезення вантажів на договірних умовах, є суб'єкт господарювання, який відповідно до законодавства надає послугу згідно з договором про перевезення вантажу транспортним засобом, що використовується на законних підставах. Для здійснення перевезення вантажів автомобільний перевізник повинен утримувати транспортні засоби в належному технічному і санітарному стані;

забезпечувати проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв, безпеки дорожнього руху та ін. (ст. 34 Закону) [120].

Автомобільний перевізник як сторона договору перевезення вантажу автомобільним транспортом має *право*: відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів; якщо замовник подає до перевезень вантаж, не обумовлений договором про перевезення, пакування вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо; одержувати відшкодування від замовника, якщо транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини замовника. До *обов'язків* автомобільного перевізника належить: при укладенні договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати для свого персоналу встановлені законодавством умови праці та відпочинку; забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених договором та законодавством; забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій ним особі) в пункті призначення; відшкодувати замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу (ст. 52 Закону) [120]. Окремо визначено основні права та обов'язки водія транспортного засобу при перевезенні вантажу автомобільним транспортом (ст. 49 Закону).

Обов'язки та відповідальність авіаційного перевізника передбачено ПК України, зокрема авіаперевізник *зобов'язаний* виконувати правила повітряних перевезень, галузеві стандарти та нормативи якості обслуговування; іноземний авіаперевізник, який провадить діяльність в Україні, зобов'язаний поінформувати уповноважений орган з питань цивільної авіації про свої правила та вимоги, якими визначаються умови здійснення повітряних перевезень (ст. 100 ПК України) [125].

Низку публічних зобов'язань морського перевізника передбачено КТМ України, зокрема морська транспортна організація загального користування зобов'язана: прийняти будь-який запропонований для пере-

везення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів; публікувати тарифи та умови перевезень; не вправі укладати договори з вантажовласниками про звільнення від відповідальності або її зменшення, яку відповідно до законодавства перевізник повинен нести за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу (ст. 129 КТМ України) [124].

Узагальнюючи наведене, необхідним є поділ прав та обов'язків транспортних організацій на *загальні* (для всіх транспортних організацій), *спеціальні* (для транспортних організацій окремих видів транспорту або різних категорій суб'єктів, які доцільно передбачити в спеціальному транспортному законодавстві щодо окремих видів транспорту) та *договірні* (передбачаються в транспортних договорах) узагальнення положень щодо основних прав та обов'язків транспортних організацій усіх видів транспорту в ГК України, передбачивши *загальні* права транспортних організацій: відмовитися від виконання транспортних робіт або послуг при порушенні замовником (споживачем) транспортних робіт або послуг істотних умов договору; вимагати в порядку та розмірах, установлених законодавством або договором, відшкодування збитків; отримувати плату за надані транспортні роботи або послуги, встановлену договором, за винятком випадків, коли провізна плата та інші платежі визначається на основі тарифів, що затверджуються в порядку, встановленому законодавством.

До *загальних* обов'язків транспортних організацій треба віднести: отримати дозвільні документи (ліцензії, сертифікати, технічні регламенти тощо, що дають право на здійснення окремих видів транспортної діяльності у випадках, передбачених законодавством; здійснювати перевезення вантажів, транспортно-експедиторську діяльність та інші пов'язані з перевезенням транспортні роботи або послуги відповідно до законодавства; дотримуватися умов договорів, укладених із замовниками (споживачами) транспортних робіт або послуг; дотримуватися законодавства щодо захисту економічної конкуренції; надавати достовірну, своєчасну та повну інформацію щодо транспортних робіт або послуг, що надаються, умов їхнього виконання, зокрема щодо тарифів; забезпе-

чити заходи транспортної безпеки, безпечну експлуатацію транспортних засобів та систем управління рухом, безпеку життя та здоров'я громадян, а також охорону навколишнього середовища відповідно до законодавства України.

У ГК України доцільно визначити поняття «транспортна організація» як суб'єкта господарювання, що здійснює організацію або / та надання транспортних послуг, реалізуючи свою господарську компетенцію, має відокремлене майно, несе відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством, та передбачити загальні вимоги щодо здійснення транспортної діяльності, зокрема щодо отримання ліцензії для надання послуг з перевезення, сертифікатів, технічних регламентів та інших дозвільних документів.

Окрім транспортних організацій, суб'єктами транспортної діяльності є також особи, які користуються роботами або послугами транспортних організацій відповідно до договору (споживачі транспортних робіт або послуг): вантажовідправники, вантажоодержувачі, клієнти (Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність») або замовники (Закон України «Про автомобільний транспорт»). *Вантажовідправником* є зазначена у документі на перевезення вантажу юридична або фізична особа-суб'єкт підприємницької діяльності, яка виступає від свого імені або від імені власника вантажу та надає вантаж транспортній організації для перевезення. *Вантажоодержувач* – це зазначена в документі на перевезення вантажу юридична або фізична особа-суб'єкт підприємницької діяльності, яка уповноважена отримати вантаж від транспортної організації.

Права та обов'язки клієнта передбачено у Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність», зокрема *право* клієнта визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту; вимагати від експедитора надання інформації про перевезення вантажу; давати вказівки експедитору, які не суперечать договору транспортного експедирування та документам, наданим експедитору; змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоодержувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування, інші права експедитора та

клієнта, передбачені договором (ст. 10). До *обов'язків* клієнта належить: своєчасно надати експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання експедитором своїх *обов'язків* за договором транспортного експедирування, а також документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу; сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта з метою виконання договору транспортного експедирування та інші *обов'язки* клієнта, передбачені договором (ст. 12) [116].

На автомобільному транспорті передбачено права замовника (термінологія Закону України «Про автомобільний транспорт» відрізняється від загальної термінології (вантажовідправник, вантажоодержувач), що застосовується у ГК України, спеціальному транспортному законодавстві) ст. 51 Закону України «Про автомобільний транспорт». Зокрема замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом має *право* отримати компенсацію згідно із законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки. Замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом *зобов'язаний*: забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу; утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху; здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення транспортного засобу від залишків вантажу; забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці та техніки безпеки при вантажних операціях [120].

На підставі аналізу положень Статуту залізниць України можна виділити основні *права* вантажовідправника: змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення; змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати

вантаж); а також *обов'язки* щодо надання перевізнику перевізних документів (транспортних накладних тощо), необхідні документи на вантаж (сертифікат тощо); підготувати вантаж з урахуванням його схоронності під час транспортування; сплатити за перевезення вантажу та пов'язані з ним послуги (роботи) [126].

Вантажоодержувач має *право* відмовитися від прийняття вантажу лише у разі, коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання. Вантажоодержувач *зобов'язаний* прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу; очистити після вивантаження вагони і контейнери, здійснити остаточні розрахунки за перевезення та інші надані залізницею послуги; прийняти вантаж від станції на відповідальне зберігання у разі прибуття вантажу на адресу одержувача, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.) тощо [126].

У контексті цього доцільною є класифікація прав та обов'язків клієнтів транспортних організацій шляхом їхнього поділу на *загальні, спеціальні* (встановлюються у спеціальному транспортному законодавстві) та *договірні* (за згодою сторін у відповідному транспортному договорі). До загальних прав та обов'язків треба віднести: *право* обирати виробників транспортних робіт або послуг; відмовитися від транспортних робіт або послуг при порушенні транспортною організацією істотних умов договору; вимагати відшкодування збитків, а також шкоди, заподіяної при перевезенні вантажу; вимагати оголошення тарифів (ставок, зборів) на транспортні роботи або послуги; а також *обов'язки*: дотримуватися вимог транспортного законодавства; відшкодувати збитки, завдані транспортним організаціям при виконанні транспортних робіт або послуг відповідно до актів законодавства та договору.

Отже, уточнено основні положення щодо правового статусу суб'єктів транспортної діяльності, якими є учасники господарських відносин, що здійснюють організацію або / та надання транспортних послуг, реалізуючи свою господарську компетенцію, мають відокремлене майно, несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством. З метою належної регла-

ментації правового статусу таких суб'єктів доведено доцільність закріплення в законодавстві поняття «транспортна організація». Необхідно закріпити в ГК України загальні положення з метою регламентації правового статусу суб'єктів господарської діяльності у сфері транспорту.

Визначено специфіку правового статусу суб'єктів транспортної діяльності, зокрема: транспортних організацій як суб'єктів господарювання з обґрунтуванням, що їхня діяльність спрямована на забезпечення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях, виконання публічних зобов'язань, здебільшого має стратегічне значення для економіки і безпеки України, що обумовлює встановлення в законодавстві: 1) особливостей щодо правового режиму майна транспортних організацій; 2) спеціальних умов діяльності транспортних організацій: отримання дозвільних документів на здійснення відповідної діяльності; спеціальних (організаційних, кваліфікаційних та технологічних) вимог до персоналу, транспортних засобів, обладнання, необхідних для організації та надання транспортних послуг; 3) додаткових імперативних вимог до суб'єктів транспортної діяльності, що знаходить вияв в обмеженні свободи договору відповідно до законодавства України (типові та примірні договори; нормативне закріплення переліку істотних умов), 4) застосування засобів державного регулювання (регулювання тарифів на окремі види послуг залізничного, авіаційного, морського транспорту тощо); 5) вимог до організаційно-правової форми.

Запропоновано класифікацію прав та обов'язків транспортних організацій та їхніх клієнтів (замовників / споживачів транспортних послуг) на підставі таких критеріїв: 1) за функціональною ознакою; 2) за змістом діяльності; 3) за співвідношенням обсягу транспортної діяльності і загального обсягу господарської діяльності; 4) за ознакою залежності; 5) за сферою здійснення транспортної діяльності; 6) за національною належністю; 7) за формою здійснення транспортної діяльності; 8) за номенклатурою вантажів та / або видів транспортних засобів; 9) за обсягом транспортних послуг, що надаються. Обґрунтовано доцільність поділу прав та обов'язків транспортних організацій та замовників транспортних послуг на *загальні, спеціальні та договірні* й законодавчої регламентації загальних прав та обов'язків суб'єктів транспортної діяльності в

ГК України (гл. 32), а спеціальних – в спеціальному транспортному законодавстві.

У науковій літературі структура сучасної транспортної системи передбачає дві категорії суб'єктів: суб'єкти організаційно-господарських повноважень і суб'єкти господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи [8, с. 151–152]. Багатоманітність суб'єктів транспортної діяльності обумовлює необхідність їхньої класифікації з урахуванням низки критеріїв, що дасть змогу врахувати у законодавстві (передусім, в ГК України, спеціальному транспортному законодавстві) особливостей правового положення суб'єктів транспортної діяльності різних видів.

У законодавстві (ч. 1 ст. 63 ГК України) та науковій літературі здійснюється класифікація суб'єктів господарювання залежно від *форм власності* і, відповідно, сектора економіки (суб'єкти господарювання державного сектора економіки та суб'єкти господарювання комунального сектора економіки) [178, с. 17–18]; залежно від *способу утворення* (заснування) та *формування статутного капіталу* (унітарні та корпоративні, які можна розглядати як дві *організаційні форми підприємств*) (ч. 3 ст. 63 ГК України) [178, с. 58–59].

З виникненням у сфері господарювання корпоративних суб'єктів господарювання з'явився і новий для господарського права вид суб'єктів – суб'єкти корпоративних відносин [178, с. 26]. Суб'єктами корпоративних правовідносин як виду господарських правовідносин є: а) статутне господарське товариство (суб'єкт господарювання); б) органи управління господарського товариства; в) засновник (акціонер, учасник) господарського товариства [178, с. 247]. Питання щодо правової природи корпоративних прав, так само як і щодо правової природи корпоративних відносин, належить до дискусійних у юридичній науці⁵.

Специфіка корпоративних відносин полягає в тому, що за своєю правовою природою вони є поєднанням взаємопов'язаних і взаємообумовлених організаційно-господарських та майново-господарських відносин,

⁵ Гл. 18 ГК України «Корпоративні права та корпоративні відносини» містить визначення корпоративних відносин як відносин, що виникають, змінюються та припиняються щодо корпоративних прав (ч. 3 ст. 167); а *корпоративні права* визначаються як права особи, частка якої визначається у статутному фонді (маїні) господарської організації, що включають правомочності на участь цієї особи в управлінні господарською організацією, отримання певної частки прибутку (дивідендів) цієї організації та активів у разі ліквідації останньої відповідно до закону, а також інші правомочності, передбачені законом та статутними документами (ч. 1 ст. 167).

що існують у нерозривній єдності [199]. На думку окремих авторів, корпоративні відносини є різновидом передбачених ГК України організаційно-господарських відносин, що складаються між суб'єктами господарювання і суб'єктами організаційно-господарських повноважень у процесі управління господарською діяльністю [200, с. 9]. Подібне розуміння природи корпоративних відносин, на думку В. С. Щербини, є помилковим, звужує їхній зміст, оскільки, з одного боку, виключає з нього відносини майнового характеру (право на одержання частини прибутку товариства, право на одержання частини майна при ліквідації товариства тощо), а з іншого – не охоплює всієї гами правових зв'язків і всіх суб'єктів корпоративних відносин, обмежуючи їх лише відносинами між суб'єктами господарювання і суб'єктами організаційно-господарських повноважень у процесі управління господарською діяльністю (ч. 6 ст. 3 ГК України) [178, с. 234].

Залежно від кількості працівників та доходів від будь-якої діяльності за рік суб'єкти господарювання можуть належати до суб'єктів малого підприємництва (зокрема до суб'єктів мікропідприємництва, до яких належать фізичні особи-підприємці та юридичні особи-суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, якщо середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 10 осіб, та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 2 млн євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України), середнього або великого підприємництва (ч. 3 ст. 55 ГК України)⁶. У разі існування залежності від іншого підприємства, передбаченої ст. 126 ГК України, підприємство визнається дочірнім (ч. 8 ст. 63 ГК України) [28].

Заслуговує на увагу запропонована О. В. Клепіковою класифікація суб'єктів транспортної діяльності та виділення критеріїв для їхньої класифікації, а саме:

⁶ Суб'єктами малого підприємництва визнаються фізичні особи-підприємці або юридичні особи-суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 50 осіб, та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 10 млн євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України. Суб'єктами великого підприємництва визнаються юридичні особи-суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) перевищує 250 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності перевищує суму, еквівалентну 50 млн євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України. Усі інші суб'єкти господарювання належать до суб'єктів середнього підприємництва (ч. 3 ст. 55 ГК України).

1) за предметною ознакою (залежно від виду транспортної діяльності): а) суб'єкти, предметом діяльності яких є перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти (судноплавні компанії, авіакомпанії, залізниця); б) суб'єкти, предметом діяльності яких є найм транспортного засобу з екіпажем або без нього (фрахтівники і фрахтувальники, наймачі і наймодавці транспортних засобів); в) суб'єкти, які здійснюють транспортно-експедиторську діяльність або надають іншого роду посередницькі послуги (експедитори, морські агенти тощо); г) суб'єкти транспортної інфраструктури, предметом діяльності яких є обслуговування пасажирів, транспортних засобів, обробка вантажів (залізничні станції, автовокзали, морські порти, аеропорти, автопорти, термінали тощо); д) суб'єкти, які здійснюють інші види транспортної діяльності;

2) залежно від ринку, в межах якого суб'єкти здійснюють транспортну діяльність: а) суб'єкти внутрішньої транспортної діяльності, які здійснюють транспортну діяльність у межах території України, її повітряного простору та внутрішніх водах, зокрема у відповідних національних транспортних коридорах; б) суб'єкти зовнішньої транспортної діяльності, у разі, коли здійснення транспортної діяльності пов'язане із перетинанням митного кордону України, до яких належать: учасники транзиту, міжнародні перевізники тощо [163, с. 168–169].

Як зазначає О. В. Клепікова, підставою для визначення суб'єктів організаційно-господарських повноважень є запропонований у юридичній літературі поділ органів державної влади на органи загальної, галузевої і спеціальної (функціональної) компетенції [8, с. 114–115]. Органи загальної компетенції у межах підвідомчої їм території здійснюють державне управління та координацію всіх або більшості підпорядкованих чи підконтрольних їм органів галузевої чи функціональної компетенції. Органи галузевої компетенції реалізують державну політику у відповідній галузі. Органи спеціальної (функціональної) компетенції забезпечують реалізацію державної політики у певній сфері, здійснюють керівництво з питань, які мають загальний характер для всіх чи багатьох галузей господарства [201, с. 34].

Поняття господарського органу є вужчим за поняття органу державного управління. До органів державного управління належать вищі ви-

конавчо-розпорядчі органи, господарські органи та планові органи. Згідно з В. К. Макутовим дефініція господарського органу є необхідною для більш чіткого визначення і розмежування компетенції між різними державними органами, для вдосконалення, систематизації та кодифікації законодавства, для визначення правового становища різних державних органів та їхнього місця і ролі у загальній системі управління тощо. Господарські органи виконують планово-регулювальні, оперативно-господарські та організаційні функції [202, с. 33–38].

На першому рівні державного регулювання відносин з функціонування транспортної системи – *загально-організаційному*, – який є фундаментальним, загальнодержавним і системоутворюючим, забезпечується наявність зовнішніх господарських зв'язків транспортної системи з іншими господарськими системами та з економікою держави загалом, держава виконує організаційно-господарську функцію [8, с. 116–117].

Верховна Рада України як єдиний орган законодавчої влади визначає правові основи транспортної діяльності, приймаючи транспортні закони та кодекси; визначає засади внутрішньої і зовнішньої політики; затверджує загальнодержавні програми економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля; затверджує перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, тощо (ст. 85 Конституції України) [137].

Кабінет Міністрів України як вищий орган у системі органів державної виконавчої влади, який забезпечує проведення державної економічної політики; розроблення і виконання загальнодержавних програм економічного та соціального розвитку; здійснює відповідно до закону управління об'єктами державної власності, зокрема корпоративними правами; здійснює заходи щодо демонополізації та антимонопольного регулювання економіки, розвитку конкуренції та ринкової інфраструктури; забезпечує здійснення державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності; забезпечує розроблення і виконання програм структурної перебудови галузей національної економіки та інноваційного розвитку, забезпечує проведення державної політики цін та здійснює державне регулювання ціноутворення та ін. (ст. 20 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» від 27.02.2014 р. [203].

Другий рівень державного регулювання транспортної системи – *галузеве регулювання* – має загальний галузевий характер і здійснюється центральним органом державної виконавчої влади відповідно до галузевої господарської компетенції [8, с. 119].

Одним із центральних органів виконавчої влади, що здійснює організаційно-господарські повноваження, є міністерство, яке має за мету формувати та реалізовувати державну політику у відповідній сфері суспільного життя [178, с. 213]. У юридичній літературі визначено господарське міністерство як господарську організацію (орган державної виконавчої влади), яка здійснює координацію діяльності усіх підприємств та організацій галузі, а також виконує функції власника майна щодо підпорядкованих їй державних підприємств і організацій [204, с. 181]. Господарське міністерство реалізує державну стратегію розвитку відповідної галузі [205]. Господарським галузевим міністерством, що здійснює організаційно-господарські повноваження з організації транспортної системи, регулювання транспортної діяльності як виду господарської діяльності, формування та реалізації транспортної політики, прогнозування розвитку транспортної системи та забезпечення реалізації державної стратегії розвитку у цій галузі, є Міністерство інфраструктури України. О. В. Клепікова зазначає, що Міністерство інфраструктури України є центром галузевої господарської системи – транспортної системи України, його галузева функціональна роль може бути розкрита шляхом аналізу галузевих завдань та організаційно-господарських повноважень загального галузевого характеру [8, с. 121]. Залежно від особливостей державного регулювання, пов'язаних з організаційною структурою транспортної системи, пропонується визначати загальногалузеві (прокламаційні повноваження, пов'язані із проголошенням функціональних завдань транспортної системи та визначенням основних заходів державного регулювання; нормативно-регуляторні повноваження, пов'язані із виданням нормативних актів, установами стандартів, затвердженням положень, інструкцій та інших документів нормативно-технічного характеру; повноваження з управління безпекою на транспорті) та спеціально-галузеві господарські повноваження [8, с. 124–127].

Міністерство інфраструктури України – центральний орган державного регулювання у сфері всіх видів транспорту, діяльність якого рег-

ламентована Положенням про Міністерство інфраструктури України, затв. Постановою КМУ від 30.06.2015 р. Міністерство інфраструктури України як головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України, забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового, авіаційного транспорту та використання повітряного простору України тощо [206].

До органів загальної галузевої господарської компетенції варто також зарахувати Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (Мінекономіки), яке функціонує відповідно до Положення, що затв. Постановою КМУ від 20.08.2014 р. (в ред. Постанови КМУ від 11.09.2019 р. № 838) [207]. Мінекономіки забезпечує державну промислову, інвестиційну, зовнішньоекономічну політику, державну політику у сфері технічного регулювання, стандартизації, метрології та метрологічної діяльності, управління об'єктами державної власності, розвитку підприємництва, державно-приватного партнерства, державних та публічних закупівель тощо [207].

Третій рівень державного регулювання транспортної діяльності становить *спеціальне галузеве державне регулювання* [208], яке здійснюється органами державної влади, наділеними спеціальною галузевою компетенцією. Цей рівень державного регулювання визначається окремо з огляду на наявність спеціальних державних органів, галузеві повноваження яких спрямовані на реалізацію заходів державного регулювання на окремому виді транспорту [8, с. 128–129].

На морському та річковому транспорті функції такого органу здійснює Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, діє відповідно до Положення про Державну

службу морського та річкового транспорту України, затв. Постановою КМУ від 06.09.2017 р. № 1095 [209].

На повітряному транспорті центральним органом виконавчої влади, що здійснює спеціальне галузеве державне регулювання як уповноважений орган з питань цивільної авіації, реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, є Державна авіаційна служба (Державіаслужба), діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, діє на підставі Положення про Державну авіаційну службу України, затв. Постановою КМУ від 08.10.2014 р. № 520 [210].

У сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення центральним органом державної виконавчої влади є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), що діє на підставі Положення про Державне агентство автомобільних доріг України, затв. Постановою КМУ від 10.09.2014 р. [211]. Діяльність зазначеного органу спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України.

На наземному транспорті окрему частину галузевих організаційно-господарських повноважень виконує Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) як центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і діє відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затв. Постановою КМУ від 11.02.2015 р. [212].

У науковій літературі повноваження органів державної влади, що здійснюють спеціальне галузеве державне регулювання, пропонується поділити на групи: галузево-регулівні повноваження; галузево-дозвільні повноваження; галузево-контрольні повноваження та галузеві організаційно-господарські повноваження з управління безпекою [8, с. 100–119]. Підтримуючи наведену класифікацію загалом, доцільно доповнити її окремими видами галузевих повноважень з міжнародної інтеграції, з надання адміністративних послуг та галузевих організаційно-госпо-

дарських повноважень з управління об'єктами державної власності [8, с. 131–132].

У сфері залізничного транспорту відповідного органу спеціальної галузевої господарської компетенції за аналогією з іншими видами транспорту не створено. У світлі реформування публічного управління у галузі залізничного транспорту в Україні актуалізується питання пересмислення й оптимізації моделі публічного управління залізничною галуззю. Роль держави в регулюванні діяльності залізничного транспорту повинна полягати в сприянні економічному зростанню, забезпеченню рівних умов для роботи суб'єктів господарювання, обмеженню монопольного становища і розвитку конкуренції у сфері залізничного транспорту. І все-таки державне регулювання транспортної діяльності в ринкових умовах залишається об'єктивною необхідністю. Питання полягає лише в оптимізації такого регулювання [213].

Наразі система органів державного регулювання діяльності залізничного транспорту представлена: 1) Кабінет Міністрів України, до повноважень якого належить визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування; управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування тощо; 2) Міністерством інфраструктури України – провідним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах усіх видів транспорту, державний нагляд (контроль) за безпекою на транспорті, зокрема і залізничного; 3) Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) – центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства); 4) АТ «Укрзалізниця», виключною компетенцією якої є управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях [213].

Унаслідок реформи публічного управління у галузі залізничного транспорту в Україні було розмежовано функції регулювання та виконан-

ня господарських функцій і створено Публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця» на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця») з метою підвищення ефективності державного регулювання у сфері залізничного транспорту, а також наближення вітчизняного законодавства до вимог директив ЄС⁷ [213].

Функції Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця») здійснювало Міністерство інфраструктури України відповідно до Положення про нього, а управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях віднесено до компетенції АТ «Укрзалізниця». Однак відповідно до Постанови КМУ від 18.01.2017 р. «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”» низку повноважень Міністерства інфраструктури України як провідного органу державного управління у галузі залізничного транспорту було скасовано, зокрема виключено права держави як єдиного акціонера товариства щодо передачі Міністерству інфраструктури України окремих повноважень Кабінету Міністрів України з управління корпоративними правами держави щодо ПАТ «Укрзалізниця»; виключено з компетенції Міністерства інфраструктури України повноваження щодо розроблення та подання проєктів актів Кабінету Міністрів України з питань, віднесених до виключної компетенції вищого органу товариства, а вказані повноваження передані до компетенції Міністерства економічного розвитку і торгівлі України (наразі – Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України). З огляду на це зазначену Постанову КМУ було оскаржено і визнано незаконною та нечинною (відповідно до Постанови Окружного адміністративного суду міста Києва від 03.08.2017 р. у справі № 826/3706/17); а дії Міністерства економічного розвитку і торгівлі України в частині підготовки та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проєкту Постанови «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» було визнано протиправними [214]. За-

⁷ Законодавством ЄС передбачено вимоги щодо обов'язкового розподілу функцій управління і здійснення перевезень з метою забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до інфраструктури, причому країни-члени ЄС повинні гарантувати, що функції управління інфраструктурою будуть передані у відання незалежного підрозділу (Директива 2001/12/ЄС), а Директива 2001/13/ЄС містить вимогу кожній країні-члену ЄС створити адміністрацію, відповідальну за видачу ліцензій, яка не може займатися перевезеннями.

значену Постанову залишено без змін згідно з ухвалою Київського апеляційного адміністративного суду від 18.10.2017 р. [215].

Отже, відповідно до вимог директив ЄС функції суб'єкта господарювання та органу державного управління, які поєднувала Державна адміністрація залізничного транспорту («Укрзалізниця»), було розмежовано, при цьому функції суб'єкта господарювання передано правонаступнику Укрзалізниці – ПАТ «Укрзалізниця», а функції органу державного управління – Кабінету Міністрів України. АТ «Укрзалізниця» як корпоративний суб'єкт державного сектора економіки виконує організаційно-господарські повноваження у сфері залізничного транспорту, здійснюючи централізоване управління процесом перевезення вантажів у внутрішньому сполученні, управління корпоративними правами держави, переданими до статутного капіталу товариства. При цьому єдиним акціонером та засновником товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України [216].

Структурна реформа у сфері залізничного транспорту полягає в розділенні монопольного та конкурентного секторів, що забезпечить створення конкурентного середовища при наданні послуг із залізничних перевезень та передбачає появу нового суб'єкта господарювання – незалежного оператора залізничної інфраструктури, який надаватиме доступ до інфраструктури конкуруючим перевізникам. Найбільш усталеними підходами до управління залізничним транспортом у світі є: європейська модель, що передбачає відокремлення функцій оператора інфраструктури та залізничних перевезень зі збереженням оператора інфраструктури в державній власності; американська модель, яка побудована за засадах вертикальної інтеграції, коли функції оператора інфраструктури і оператора перевезень виконують одні й ті самі компанії, зокрема приватні. Модель відокремлення оператора інфраструктури та операторів перевезень функціонує у країнах ЄС у двох варіантах: 1) повне розмежування функцій та права власності між оператором інфраструктури та оператором перевезень (наприклад, Королівство Швеція, Велика Британія та Королівство Нідерландів); 2) вертикально інтегровані структури та допуск до інфраструктури приватних операторів відповідно до вимог ЄС на недискримінаційній основі (наприклад, ФРН, Італія) [217, с. 7–8].

Стратегія реформування Укрзалізниці за своїм змістом ближча до другого напрямку. Відповідно до стратегії демонополізації державних компаній потрібно визначитися, чи АТ «Укрзалізниця» функціонуватиме після реорганізації як вертикально-інтегрований холдинг із розділеними дочірніми компаніями (оператор залізничної інфраструктури, оператори перевезень), чи буде застосована модель повного відокремлення оператора інфраструктури та конкуруючих операторів перевезень [218].

У контексті цього доцільно оптимізувати управління галуззю залізничного транспорту на центральному рівні, розмежувати функції політичного керівництва і поточного адміністрування, а також функції державного управління та господарювання. О. В. Клепікова вважає доречним утворити спеціальний галузевий орган державної влади – Державну адміністрацію залізничного транспорту. Державна адміністрація залізничного транспорту має бути центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, що реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, а також упроваджує заходи безпеки на залізничному транспорті [8, с. 145–146].

З огляду на це, слід взяти до уваги норми Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» від 17.03.2011 р., якими передбачено, що центральний орган виконавчої влади утворюється як служба, якщо більшість його функцій складають функції з надання адміністративних послуг фізичним і юридичним особам; як агентство – якщо більшість функцій центрального органу виконавчої влади становлять функції з управління об'єктами державної власності; як інспекція – якщо більшість функцій центрального органу виконавчої влади складають контрольно-наглядові функції за дотриманням державними органами, органами місцевого самоврядування, їхніми посадовими особами, юридичними та фізичними особами актів законодавства (ч. 2 ст. 17) [219]. Крім цього, Державна адміністрація залізничного транспорту України функціонувала як державний орган управління залізничним транспортом загального користування при Міністерстві інфраструктури України до реорганізації і наразі припинила свою діяльність, а її правонаступником став корпоративний суб'єкт – АТ «Укрзалізниця». Наразі є прагнення створити На-

ціональну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, що видаватиме ліцензії на надання відповідних послуг у сфері транспорту, встановлюватиме тарифи на послуги суб'єктів у сфері транспорту, проте це залишається лише на рівні перспективного законодавства.

Отже, систему суб'єктів *організаційно-господарських повноважень* у сфері транспорту представлено категоріями суб'єктів: органами загальної компетенції (Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України), які здійснюють регулювання відповідно до визначених законодавством організаційно-господарських повноважень, що мають загальний, негалузевий характер; органи галузевої господарської компетенції (Міністерство інфраструктури України, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, які здійснюють загальне галузеве державне регулювання; Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Державна авіаційна служба (Державіа-служба), що здійснюють спеціальне галузеве державне регулювання у сфері транспорту).

Ураховуючи положення Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» від 17.03.2011 р., з метою оптимізації системи суб'єктів, що здійснюють організаційно-господарські повноваження у сфері транспорту, на галузевому державному рівні доцільно забезпечити функціонування органів, що здійснюють регуляторні повноваження у сфері окремих видів транспорту як агентств (Державне агентство залізничного транспорту, Державне агентство морського та річкового транспорту, Державне агентство повітряного транспорту, Державне агентство автомобільного транспорту), а органу, що здійснює контрольно-наглядові повноваження у сфері транспорту – як єдиного для всіх видів транспорту органу – Державної інспекції з безпеки у сфері транспорту, а також Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, з метою державного регулювання тарифів на послуги суб'єктів природних монополій, контролю за недискримінаційним доступом до транспортної інфраструктури тощо.

Другу категорію суб'єктів транспортної діяльності складають суб'єкти господарювання, які забезпечують організацію та здійснення транспортної діяльності.

У сфері залізничного транспорту залізниця залишається основною організаційною ланкою на залізничному транспорті, функціонуючи як відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, що здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі. Крім залізниці, у здійсненні та організації перевезень вантажів беруть участь власники залізничних під'їзних колій – суб'єкти господарювання, які на підставі права власності чи іншого речового права на під'їзну колію надають послуги з подачі та забирання вагонів, здійснюють маневрові роботи, тобто початково-кінцеві операції при перевезенні вантажів. Надання послуг цими суб'єктами опосередковується, зокрема, договорами про подачу та забирання вагонів, про експлуатацію залізничних під'їзних колій.

Саме ці суб'єкти беруть безпосередню участь у перевезенні вантажів, від якості їхнього обслуговування значною мірою залежить безпека і збереження перевезення. Під'їзні шляхи, з'єднуючись із загальною мережею залізниць безперервними рейковими шляхами, становлять єдину залізничну мережу України, є сполучною ланкою між вантажовідправниками і залізницями, своєрідними «нервовими закінченнями» транспортного комплексу. Проте правове регулювання діяльності суб'єктів залізничного транспорту незагального користування, зокрема і промислового залізничного транспорту, не отримало належного розвитку в транспортному законодавстві (Закон України «Про транспорт» регулює лише діяльність залізничного транспорту загального користування, що суперечить принципу єдності транспортної системи).

Поряд із транспортними організаціями у здійсненні та організації залізничних перевезень вантажів беруть участь суб'єкти інфраструктури – залізничні станції, які виконують операції з формування, розформування, приймання, відправлення, схрещення і обгону поїздів, операції з обслуговування пасажирів та приймання, видачі, навантаження, вивантаження вантажів, багажу, вантажобагажу, маневрові роботи, технічні операції з поїздами, а також підготовку залізничного рухомого складу, контейнерів до перевезення.

На практиці коло зазначених суб'єктів транспортної діяльності розширюється і з'являються нові суб'єкти господарювання – транспортні оператори, предметом діяльності яких є надання послуг з організації перевезення у прямому змішаному сполученні, надання інших транспортних послуг. Правовий статус цих суб'єктів наразі не регламентовано в чинному законодавстві. Положення стосовно такого статусу містяться лише у проектах нормативно-правових актів, а також у міжнародних документах.

Унаслідок реформування та створення конкурентного середовища у галузі залізничного транспорту передбачається поява таких суб'єктів господарювання (транспортних операторів), як оператори інфраструктури та оператори залізничного рухомого складу. У Законопроекті «Про залізничний транспорт» (реєстр. від 06.09.2019 р. № 1196-1), в якому передбачається регламентація правового статусу учасників залізничних перевезень, як уже відомих українському законодавству та практиці (перевізник, володілець під'їзної колії, вантажовідправник, вантажоодержувач тощо), так і нових учасників, зокрема оператора інфраструктури та оператора залізничного рухомого складу, залізничного логістичного центру. Законопроект розроблений з урахуванням актів законодавства ЄС, передбачених у Додатку XXXII до Угоди про асоціацію, необхідний для реформування залізничного транспорту України та виконання зобов'язань України. У зазначеному проекті закону визначено таких суб'єктів господарювання у сфері транспорту, як: володілець під'їзної колії; залізничний логістичний центр; оператор інфраструктури; оператор залізничного рухомого складу; перевізник – суб'єкт господарювання *будь-якої форми власності*, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та / або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом за умови, що послуги тягового залізничного рухомого складу забезпечуються цим суб'єктом, а також суб'єкт господарювання, який надає послуги тягового залізничного рухомого складу [220].

Законопроектом передбачається, що оператор інфраструктури надаватиме перевізникам послуги з доступу до інфраструктури на недискримінаційній основі відповідно до договору про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури та здійснення перевезень, що уклада-

ється в письмовій формі та є публічним. Оператор інфраструктури та перевізник зможуть укласти рамкову угоду про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури, в якій визначають характеристики пропускної спроможності стратегічної інфраструктури, які вимагаються перевізником і пропонуються перевізнику. Проект Закону спрямований на демонополізацію ринку залізничних перевезень, що в умовах відсутності відповідного правового підґрунтя вже реалізується Кабінетом Міністрів України на рівні пілотних проєктів. Утім зазначені тенденції щодо розширення кола учасників господарської діяльності у сфері транспорту потребують урахування при модернізації господарського законодавства.

При повітряному перевезенні вантажів перевізником визнається *експлуатант* – юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден (п. 36 ст. 1 ПК України), тобто особа, яка володіє повітряним судном на законних підставах. Повітряним перевізником можуть бути суб'єкти господарювання незалежно від форми власності, національної належності (не лише українські, а й іноземні або змішані суб'єкти). За статистичними даними, у 2019 р. перевезення вантажів та пошти виконували 20 вітчизняних авіакомпаній, серед яких: АТП ДП «Антонов» (аеродром Київ (Антонов) – Гостомель), ПрАТ «Авіакомпанія “Міжнародні авіалінії України”» (аеродром Бориспіль), ТОВ «Авіакомпанія “ЗетАвіа”» (аеродром базування – Херсон), ТОВ «Максімум Еірлайнс» (аеродром Київ (Антонов) – Гостомель). Загалом комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів [221].

До суб'єктів авіаційної діяльності належать також: експлуатант аеродрому (господарська організація зі статусом юридичної особи, яка здійснює експлуатацію аеродрому), експлуатант (аеропорту) (господарська організація зі статусом юридичної особи, яка має сертифікат аеродрому та сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту), провайдер аеронавігаційного обслуговування, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден на всіх етапах польоту повітряних суден, що передбачає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження

(радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації; суб'єкт наземного обслуговування, який надає послуги з наземного обслуговування повітряних суден, екіпажу, вантажу; суб'єкт, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень (господарська організація зі статусом юридичної особи, яка здійснює діяльність з продажу повітряних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору).

Утримувачі сертифікатів аеродрому⁸, провайдер аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування забезпечують безпеку та регулярність польотів, безпечну експлуатацію аеродрому та аеропорту і захист інтересів споживачів аеропортових послуг. Межі відповідальності, порядок взаємодії, прав та обов'язків щодо забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки передбачаються у договорі між зазначеними суб'єктами (ч. 3, 4 ст. 65 ПК України).

Експлуатант аеропорту⁹, який може одночасно бути експлуатантом аеродрому, забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, вантажу, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії зі смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження та об'єкти (ч. 1 ст. 70, ст. 72 ПК України). Згідно з законодавством аеропорти поділяються на: 1) некоординовані, якщо пропускна спроможність аеропорту задовольняє попит авіакомпаній, – у цьому разі слот-регулювання здійснюється експлуатантом аеропорту; 2) координовані, якщо попит авіакомпаній на виконання польотів до / з аеропорту або на обслуговування рейсів перевищує пропускну спроможність та / або виробничі можливості аеропорту, – слот-регулювання здійс-

⁸ Аеродром (вертодром) визначається в законодавстві як ділянка земної, водної поверхні, включно з будь-якими будівлями, спорудами і обладнанням, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден (п. 12 ч. 1 ст. 1, ч. 1 ст. 63 ПК України). Цивільні аеродроми підлягають державній реєстрації та сертифікації, що включає оцінку всіх елементів та об'єктів аеродрому на відповідність вимогам, установленим авіаційними правилами України (ст. 64, 65 ПК України).

⁹ Аеропорт визначено в законодавстві як комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання (п. 17 ч. 1 ст. 1 ПК України).

нюється координатором аеропорту (групи аеропортів), що визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації (ст. 71 ПК України). Координатор аеропорту є господарською організацією зі статусом юридичної особи, яка є функціонально та фінансово незалежною від аеропорту або користувачів цього аеропорту (ст. 71 ПК України) [125].

За даними Державної авіаційної служби України, аеропорти України належать до різних форм власності, зокрема: Державне підприємство «Міжнародний Аеропорт Бориспіль», Товариство з обмеженою відповідальністю «Міжнародний аеропорт Дніпро», Комунальне підприємство «Миколаївський міжнародний аеропорт», Міжнародний аеропорт Івано-Франківськ (ТЗОВ «Скорзонера»), Обласне комунальне підприємство «Аеропорт Суми», Товариство з обмеженою відповідальністю «Нью системс АМ» (Міжнародний аеропорт Харків), Дочірнє підприємство «Міжнародний аеропорт Житомир імені С. П. Корольова» та ін.¹⁰

Державне підприємство обслуговування повітряного руху України («Украерорух») забезпечує якісне та безпечне аеронавігаційне обслуговування у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, є основою національної аеронавігаційної системи. До основних завдань «Украероруху», регулювання діяльності якого здійснюється Міністерством інфраструктури України, належить: організація повітряного руху, організація радіотехнічного й електротехнічного забезпечення обслуговування повітряного руху та виконання польотів; надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору; модернізація і розвиток аеронавігаційної системи України; організація аварійного сповіщення й участь у проведенні пошуково-рятувальних робіт тощо¹¹.

З огляду на пандемію, викликану COVID-19, припинення (обмеження) авіаперевезень, падіння обсягів обслуговування в повітряному просторі виникли очевидні ризики щодо фінансового та соціально-економічного стану аеропортів, авіапідприємств, що обумовлює необхідність вжиття заходів для державної підтримки авіаційної галузі, яка є соціаль-

¹⁰ Веб-портал Державної авіаційної служби України. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/>

¹¹ Веб-портал Державного підприємства обслуговування повітряного руху України. URL: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=203>

но спрямованою, належить до критичної інфраструктури, що забезпечує належний рівень національної безпеки України. Задля цього Асоціація «Аеропорти України» цивільної авіації (створена у 1992 р., учасниками якої є провідні авіапідприємства-учасники ринку авіаперевезень, аеропорти України тощо) звернулася з відкритим листом від 31.03.2020 р. до Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-Міністра України з проханням вжити низку заходів щодо державної підтримки галузі, зокрема: затвердження Державної цільової програми підтримки авіаційної галузі (авіакомпаній, аеропортів, провайдера аеронавігаційного обслуговування); виділення з Державного бюджету аеропортам та державному підприємству «Украерорух» цільових коштів (дотацій) на фінансування надання послуг авіакомпаніям та польотам повітряних суден міністерства оборони; надання аеропортам, авіапідприємствам прямої безворотної грошової допомоги з боку держави, що забезпечать їхнє мінімальне функціонування; звільнення авіапідприємств від сплати ПДВ [222].

З метою відновлення авіаційної галузі та фінансової підтримки Урядом України схвалено Концепцію державної цільової програми науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 рр., обсяг фінансування якої визначатиметься щороку, виходячи з можливостей державного бюджету [223]. У Законі України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 15.12.2020 р. передбачено фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури (п. 18 ст. 14) [224].

На морському транспорті перевізником виступає судновласник – юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах (ст. 20 КТМ України), зокрема фрахтувальник, який експлуатує судно на підставі договорів чартера (фрахтування) суден та від свого імені укладає договори морського перевезення з відправниками вантажів [124].

Відповідно до п. 73 ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» судновласник – суб'єкт господарювання або фізична особа,

яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах [123].

Основними суб'єктами у сфері водного транспорту є пароплавство (судноплавна компанія) та порт. Визначення поняття «морський порт» закріплено в Законі України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р., зокрема морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності (п. 6 ст. 1). На відміну від поняття морського порту, термін «річковий порт» (термінал) визначено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. (набуває чинності загалом з 01.01.2022 р.) як суб'єкта господарювання будь-якої форми власності, що на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки та обслуговування на внутрішніх водних шляхах суден, обслуговування пасажирів, проведення вантажних операцій, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності (п. 60 ст. 1) [123].

У 2013 р. внаслідок реформи морської галузі України з метою ефективного управління державним майном в морських портах, залучення інвестицій в портову інфраструктуру створено ДП «АМПУ», яке має стратегічне значення для економіки і безпеки України та належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. ДП «АМПУ» – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту) (п. 1 ст. 1 Закону України «Про морські порти України»). ДП «АМПУ» об'єднує українські морські порти (далі – МП) та інші інфраструктурні елементи (263 причали загальною протяжністю понад 40 км, 162 одиниці флоту), маючи 13 філій в морських портах України: МП Білгород-Дністровський, МП Бердянськ, МП Ізмаїл, МП Чорноморськ, МП Маріуполь, МП Миколаїв, МП Одеса, Спеціалізований МП Ольвія, МП Рені, МП Скадовськ, МП «Усть-Дунайськ», МП Херсон, МП Пів-

денний^{12, 13}. Варто зазначити, що всі вищезазначені порти відкриті для заходження іноземних суден відповідно до Розпорядження КМУ від 26.06.2013 р. № 466-р [225]. ДП «АМПУ» не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їхнє становище, порівняно з іншими суб'єктами господарювання, або порушують їхні права та законні інтереси (ч. 5 ст. 18 Закону України «Про морські порти України») [121].

У межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, вантажів. При цьому виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з: 1) регулювання руху суден; 2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт; 3) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; 4) картографічного забезпечення мореплавства; 5) забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин (ст. 19 Закону України «Про морські порти України»).

У морських портах функціонують портові оператори (стивідорні компанії) – суб'єкти господарювання, що здійснюють експлуатацію морського терміналу, проводять вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден, а також інші види господарської діяльності (п. 11 ст. 1 Закону України «Про морські порти України»). Наразі функціонують стивідорні компанії різних форм власності у морських портах України, наприклад, стивідорна компанія «Ольвія» – державне підприємство, що веде стивідорну діяльність на території морського порту Ольвія, Приватне акціонерне товариство з іноземними інвестиціями «Синтез Ойл», ТДВ «Ренійський елеватор», ТОВ «ТІС – Контейнерний термінал», ТОВ «Іллічівський зерновий термінал», «Спеціалізований зерновий термінал «Чорноморськ», ТОВ «Дунайська судноплавно-стивідорна компанія», ТОВ «Європейська Транспортна Стивідорна Компанія», ПП «Стивідорна компанія», філія ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» та ін. [226].

Учасниками відносин, пов'язаних з перевезенням, можуть бути агентські організації (морські агенти), портові оператори, які функціонують

¹² Сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo>

¹³ Реєстр морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/reestr-morskikh-portiv>

у морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника та надають послуги з обслуговування суден, вантажів відповідно до договору морського агентування, зокрема оформлення митних документів та документів на вантаж, збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на судах (ч. 1 ст. 116, ч. 1 ст. 117 КТМ України) [124]. Наразі понад 350 морських агентів, що функціонують у різних організаційно-правових формах, переважно у формі товариства з обмеженою відповідальністю: ТОВ «ПІВДЕННЕ МОРСЬКЕ АГЕНТСТВО», ТОВ «ЧОРНОМОРСЬКА СТИВІДОРНА КОМПАНІЯ», ТОВ «МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИЧНА ГРУПА», ТОВ «ДОЧІРНЯ КОМПАНІЯ МОРСЬКОГО АГЕНТСТВА “Україна”», приватного підприємства: ПП «СУДНОПЛАВНЕ АГЕНТСТВО “ХЕРСОН ТРАНС СЕРВІС ГРУП”», акціонерного товариства: ПрАТ «ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ РІЧКОВИЙ ПОРТ “ДУНАЙСУДНОСЕРВІС”», державного підприємства – Державне підприємство «Бердянський морський торговельний порт», або фізичної особи-підприємця, уклали договори про взаємодію сторін під час агентування суден у морських портах України¹⁴.

Крім законодавства України, міжнародних актів, важливе значення для здійснення господарської діяльності у морському порту мають звичай морського порту. Крім цього, з метою забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту, єдиного порядку експлуатації інфраструктури морського транспорту власники та / або користувачі технологічно пов’язаних об’єктів портової інфраструктури зобов’язані укладати між собою відповідні договори (ст. 18 Закону України «Про морські порти України») [121].

У Законі України «Про внутрішній водний транспорт» судновий агент визначено як морський агент або інша особа, яка за договором агентування за винагороду зобов’язується надавати послуги судновласнику і капітану судна у сфері судноплавства внутрішніми водними шляхами (п. 69 ст. 1) [123]. З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно морськими лоцманами (ст. 92 КТМ України) [124].

¹⁴ Веб-портал Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/morski-agenti>

З метою утримання в належному стані внутрішніх водних шляхів загального користування, судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), створення безпечних судноплавних умов для плаваючих засобів створено Державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях» (державне унітарне комерційне підприємство державної форми власності, яке входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України), що виконує функції щодо здійснення транспортної, технічної та екологічної політики при експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України, які віднесено до об'єктів стратегічного значення для економіки та безпеки держави¹⁵.

На річці Дніпро знаходиться низка річкових портів (терміналів): ВАТ «Дніпродзержинський річковий порт», ВАТ «Дніпропетровський річковий порт» АСК «Укррічфлот», ПАТ «Київський річковий порт», ПАТ «Кременчуцький річковий порт», річкові перевантажувальні причали та термінали (філія «Біленьке», «Вітове», «Градизьк», «Козацьке», «Кам'янка-Дніпровська», «Кременчуцький», «Переяславський» ТОВ СП «Нібулон»), ВАТ «Черкаський річковий порт» та ін. На річці Дунай знаходяться річкові порти Ізмаїл, Кілія, Рені та Усть-Дунайськ (Дунайська ділянка водних шляхів)¹⁶.

Однією з найбільших судноплавних компаній в Україні є Приватне акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство», пріоритетним напрямом діяльності якого є надання транспортних послуг юридичним і фізичним особам, зокрема перевезення залізорудної сировини, вугілля і коксу, зернових вантажів, металів і різних генеральних вантажів, добрив, нафтопродуктів, машин і устаткування, вантажів у контейнерах, великогабаритних і великовагових вантажів на всій судноплавній ділянці ріки Дунай від портів Усть-Дунайськ (Україна) і Констанца (Румунія) до порту Кельхайм (ФРН) та в зворотному напрямку, а також у морському, змішаному сполученні «ріка–море» і з басейну Середземного моря на Каспій¹⁷. Перелік внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних, затв. Постановою КМУ від 12.06.1996 р. № 640 (в редакції Постанови КМУ від 30.09.2020 р. № 909) [227].

¹⁵ Веб-портал ДП «Укрводшлях». URL: <https://ukrvodshliah.org.ua/pro-nas/>

¹⁶ Річкова інформаційна служба України. URL: <https://uktris.com.ua/hydraulics/ports/>

¹⁷ Веб-портал Українського Дунайського пароплавства. URL: <http://udp.one.ua/o-kompani/istoriy>

У системі автомобільного транспорту основною ланкою є автотранспортне підприємство (організація), що становить єдиний виробничо-господарський комплекс, до складу якого входять автотранспортні, авторемонтні та інші внутрішні підрозділи [27, с. 529]. Утім, у сфері автомобільного транспорту відбулася комерціалізація перевізного процесу, що характеризується появою перевізників недержавного сектора економіки.

Учасниками транспортної діяльності є також транспортні біржі, транспортні експедитори, які за дорученням клієнта та за його рахунок організовують перевезення вантажів; логістичні компанії, транспортні оператори та транспортні агенти. Наразі на українському логістичному ринку функціонують як міжнародні транспортні організації, серед яких варто зазначити *Medlog / MSC, UIC / HHLA*¹⁸, *PCC Intermodal* та ін., так і українські, зокрема: *NUNIT (New Ukrainian Network of Intermodal Terminals – ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «НОВА УКРАЇНСЬКА МЕРЕЖА ЗАЛІЗНИЧНО-АВТОМОБІЛЬНИХ ТЕРМІНАЛІВ»)*, *WCT (West Container Terminal – ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ЗАХІДНИЙ КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ»)*, *MDP (Mostiska Dry Port – ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «МОСТИСЬКА ДРАЙ ПОРТ»)* тощо. А відомі *Maersk Ukraine* і *GOL (Global Ocean Link)*¹⁹, крім своїх профільних послуг: лінійних перевезень та експедирування, стали одними з лідуючих організацій також на логістичному ринку. Один із найбільших портових операторів світу, арабська корпорація *Dubai Port World (DP World)* (ОАЕ), що має 150 компаній (серед яких 78 морських терміналів, мережа логістичних парків, зокрема найбільший індустріальний парк світу *Jebel Ali Free Zone*, та залізничні компанії) у 50-ти країнах світу на шести континентах²⁰, у 2020 р. придбав 51 % у компанії «ТІС – Контейнерний термінал» (порт Південний), що стало однією з п'яти найбільших прямих угод М&А з іноземним інвестором в українській інфраструктурній галузі. Партнерство з *DP World* дасть змогу покращити глобальну

¹⁸ Дочірню компанію «Українська Інтермодальна Компанія» (*UIC / HHLA*) засновано у формі товариства з обмеженою відповідальністю у січні 2020 р., вона є дочірнім підприємством провідної європейської логістичної компанії *Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)*.

¹⁹ Група логістичних компаній, провідний експедитор контейнерних перевезень в Україні компанія *GOL (Global Ocean Link)*, належить до найбільших експедиторських компаній, забезпечуючи складську логістику і наземне перевезення (*Global Ocean and Land (GOAL)*).

²⁰ *DP World*. URL: <https://www.dpworld.com/about-us/who-we-are>

мережу поставок, а також створення на землях «ТІС» індустриального парку за прикладом найбільшої вільної економічної зони *Jebel Ali Free Zone* [228].

З розвитком контейнерних перевезень та створенням цифрових транспортних коридорів з метою імплементації положень Директиви Ради ЄС від 07.12.1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, реалізації транзитного потенціалу України та створення транспортного хабу, що об'єднає Європу з Азією, актуалізується питання правового забезпечення мультимодальних перевезень. Після неодноразових спроб прийняти Законопроект про мультимодальні перевезення, 05.03.2021 р. парламентом прийнято в першому читанні проект Закону «Про мультимодальні перевезення» (реєстр. від 23.10.2020 р. № 4258) [145; 229]. У Законопроекті пропонується закріпити право учасників мультимодальних перевезень виконувати перевезення вантажу шляхом укладення єдиного договору (договір мультимодального перевезення) щодо всіх етапів перевезення, незалежно від зміни видів транспорту і здійснювати перевезення вантажу за одним перевізним документом (документ мультимодального перевезення вантажів), за яким сторонами досягнуто згоди. Передбачається, що під час надання послуг з мультимодального перевезення вантажів відповідальність оператора мультимодального перевезення за вантаж перед замовником послуги охоплює період з моменту прийняття ним вантажу до моменту видачі вантажу. Для отримання відшкодування збитку від втраченого (пошкодженого) вантажу замовнику послуги не потрібно встановлювати, на якому етапі перевезення сталося пошкодження чи втрата вантажу, або хто з фактичних перевізників не виконав зобов'язання зі своєчасної його доставки [230].

У проекті передбачено, що учасниками мультимодального перевезення вантажів є *оператори мультимодального перевезення* (суб'єкт господарювання, який укладає договір мультимодального перевезення, приймає на час перевезення під свою відповідальність вантаж, оформлює документ мультимодального перевезення та здійснює чи забезпечує здійснення перевезення вантажу до місця призначення), *замовники послуги мультимодального перевезення* (фізична або юридична особа, яка за до-

говором мультимодального перевезення самостійно або через представника, що діє від його імені, замовляє оператору мультимодального перевезення надання послуги мультимодального перевезення), *фактичні перевізники* (юридична або фізична особа, яка на договірних засадах взяла на себе зобов'язання і відповідальність за доставку до пункту призначення довіреного їй вантажу та видачу уповноваженій на одержання вантажу особі, зазначеній у документі мультимодального перевезення вантажів або договорі перевезення вантажу), *власники мультимодальних терміналів* або суб'єкти господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться мультимодальні термінали, треті особи, залучені до надання послуги мультимодального перевезення (ст. 1) [145].

На підставі аналізу можна зробити висновок, що оператор мультимодального перевезення як суб'єкт господарювання, який укладає договір мультимодального перевезення, *здійснює чи забезпечує здійснення* перевезення вантажу до місця призначення. З огляду на це постає питання щодо узгодження зазначених норм з Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність». На практиці функції транспортного оператора може виконувати транспортний експедитор (транспортно-експедиторська організація).

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» транспортний експедитор є суб'єктом господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок *виконує або організовує виконання* транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування [116]. До таких послуг, які надаються клієнту при експорті, імпорті, транзиті територією України, внутрішніх перевезеннях, належать організація перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до договорів (контрактів); фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їхньої подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів; оформлення товарно-транспортної документації; страхування вантажів, організація експертизи вантажів, охорони вантажів під час їхнього перевезення, перевалки та зберігання; роз-

рахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів; здійснення робіт, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів; оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог та інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортно-експедитування і не суперечать законодавству (ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»). Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи відповідно до технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо (ч. 1 ст. 4) [116]. Отже, на підставі аналізу транспортно-експедиторських послуг необхідно з'ясувати питання, як розмежувати функції транспортного експедитора, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, та функції транспортного оператора, діяльність якого спрямована на організацію перевезень, особливо коли йдеться про оператора змішаного (мультимодального) перевезення, предметом діяльності якого є організація перевезення різними видами транспорту за єдиним перевізним документом. За змістом ч. 1 ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» надання експедиторами клієнтам послуг здійснюється відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортуються вантажі, згідно з переліком послуг, визначеним у правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності [116]. Проте ці правила транспортно-експедиторської діяльності в законодавстві України досі відсутні.

Однією з актуальних тенденцій розвитку вантажних перевезень є цифровізація та платформатизація (наприклад, платформа *trans.eu*, *della.ua*, *degruz.com*, *lardi-trans.com*, *www.timocom.com.ua* та інші) та уберізація (Uber Freight). З огляду на розвиток транспортно-експедиторської діяльності з'являються такі учасники транспортної діяльності, як транспортні біржі, діяльність яких спрямована на організацію перевезення вантажів та оптимізацію перевізного процесу, зокрема «Контейнер Трекер»

на водному транспорті, «Вагон Інфо» на залізничному транспорті, на автомобільному – «Ларді-Транс», DELLA, DeGruz, АТІ, Transinfo, ТІМО-СОМ та інші, які допомагають узгодити інтереси вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів. Наразі поняття «транспортна біржа» в законодавстві відсутнє. На практиці транспортну біржу тлумачать як інструмент спрощення обміну інформацією між вантажовідправниками і вантажоодержувачами про перевезення вантажів, що супроводжується супутніми послугами (страхування, фінансування тощо) і представлений у вигляді он-лайн ресурсів [231]. Основними користувачами послуг транспортних бірж є транспортно-експедиторські організації. Діяльність транспортних бірж опосередковується договорами про надання доступу до логістичної платформи, проте зазначені договори, так само як і правовий статус таких суб'єктів, потребує належної уваги з боку законодавця [232, с. 68].

З огляду на це доцільно регламентувати правовий статус транспортного оператора в законодавстві та розмежувати його з іншими суб'єктами господарювання, що організовують перевезення вантажів, зокрема транспортним експедитором, транспортним агентом та іншими особами, які виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів [232, с. 75].

Багатоманітність суб'єктів транспортної діяльності обумовлює доцільність їхньої класифікації з урахуванням низки критеріїв з метою врахування особливостей їхнього правового статусу при подальшому вдосконаленні транспортного законодавства, зокрема:

1) за характером функцій, які вони виконують, суб'єктів транспортної діяльності можна поділити на ті, які здійснюють транспортну діяльність (перевізники, власники залізничних під'їзних колій, транспортні експедитори, транспортні оператори, морські агенти), і ті, які забезпечують її організацію (суб'єкти транспортної інфраструктури, зокрема аеропорти, морські та річкові порти, автопорти, термінали, транспортні біржі, залізничні станції, автовокзали), чи управляють нею (суб'єкти організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту: органи загальної компетенції; органи галузевої господарської компетенції (Міністерство інфраструктури України, Міністерство розвитку економіки,

торгівлі та сільського господарства України, які здійснюють загальне галузеве державне регулювання; а також Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Державна авіаційна служба (Державіаслужба); а також корпоративний суб'єкт АТ «Укрзалізниця», які здійснюють спеціальне галузеве державне регулювання;

2) за змістом діяльності суб'єктів транспортної діяльності доцільно поділити на суб'єктів, які надають послуги з перевезення; суб'єкти, діяльність яких спрямована на організацію перевезень (транспортні експедитори, власники залізничних під'їзних колій, морські агенти, логістичні компанії, транспортні біржі, транспортні оператори); суб'єкти, які надають транспортні засоби для здійснення перевезень (фрахтівники, наймодавці транспортних засобів); суб'єкти, діяльність яких спрямована на надання послуг транспортної інфраструктури (залізничні станції, автпорти, аеропорти, морські та річкові порти, пристані, термінали, оператори інфраструктури); суб'єкти, що надають допоміжні послуги, спрямовані на забезпечення перевезення (сюрвейери, страховики);

3) за співвідношенням обсягу транспортної діяльності і загального обсягу господарської діяльності: суб'єкти автомобільного, залізничного, морського, внутрішнього водного, повітряного транспорту загального користування та незагального (промислового залізничного транспорту, відомчого, зокрема технологічного транспорту, що здійснюють транспортування вантажів у межах власного виробництва);

4) за ознакою залежності: незалежні (автомобільні перевізники), частково залежні (морські порти), залежні (залізниця);

5) за сферою здійснення транспортної діяльності: суб'єкти залізничного вантажного транспорту, суб'єкти автомобільного вантажного транспорту, суб'єкти морського вантажного транспорту, суб'єкти внутрішнього водного вантажного транспорту, суб'єкти повітряного вантажного транспорту;

6) за національною належністю: національні, іноземні або змішані суб'єкти транспортної діяльності;

7) за формою здійснення транспортної діяльності: унітарні, корпоративні підприємства, внутрішньогосподарський підрозділ транспортної організації, фізична особа-підприємець, індустриальний транспортно-логістичний парк;

8) за ознакою виду вантажів та / або транспортних засобів: суб'єкти транспортної діяльності, які здійснюють перевезення всіх видів вантажів з використанням універсальних контейнерів, вагонів, напіввагонів, вантажних автомобілей, причепів, напівпричепів, повітряних, морських або річкових суден; суб'єкти транспортної діяльності, які здійснюють перевезення небезпечних або окремих видів вантажів з використанням спеціалізованих транспортних засобів (контрейлерні, Ro-Ro, Lo-Lo перевезення тощо);

9) за обсягом транспортних послуг, що надаються, суб'єкти транспортної діяльності можуть бути універсальними (надають широкий спектр транспортних послуг, наприклад, мультимодальні перевезення, транспортне експедирування) та вузькопрофільними (спеціалізуються на окремому виді транспортної діяльності).

Для оптимізації системи суб'єктів, що здійснюють організаційно-господарські повноваження у сфері транспорту на галузевому державному рівні необхідно забезпечити функціонування органів, що здійснюють регуляторні повноваження щодо окремих видів транспорту як: 1) державних агентств (Державне агентство залізничного транспорту, Державне агентство морського та річкового транспорту, Державне агентство повітряного транспорту, Державне агентство автомобільного транспорту); 2) Державної інспекції з безпеки у сфері транспорту як єдиного для всіх видів транспорту органу, що здійснює контрольно-наглядові повноваження у сфері транспорту; 3) Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту як центрального органу державної виконавчої влади зі спеціальним статусом з метою державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, контролю за недискримінаційним доступом до транспортної інфраструктури тощо. Доречно створити правові засади діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту шляхом прийняття відповідного закону.

2.2. **Форми організації господарських відносин у сфері транспорту**

В умовах нових викликів щодо розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, впровадження новітніх технологій, інтеграції до європейської транспортної системи змінюється вектор правового регулювання транспортної діяльності у напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що має призвести до змін у колі суб'єктів транспортної діяльності та характері взаємодії між ними. В умовах комерціалізації перевізного процесу державне та комунальне майно, що закріплювалося за транспортними організаціями, було приватизовано, а транспортні організації підлягали комерціалізації чи акціонуванню (корпоратизації). На базі державних транспортних організацій було створено приватні організації або акціонерні товариства державного сектора економіки, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів. Наразі на всіх видах транспорту транспортні організації переважно виступають підприємницькими суб'єктами. Система залізничного транспорту залишається державною, проте і Українська залізниця вимушена вступати в конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг, де діють закони ринкової економіки. При цьому чинна нормативно-правова база, що регулює відносини, які складаються у сфері залізничного транспорту, не відповідає сучасним умовам, формувалася переважно в часи, коли Українська залізниця була не корпоративним суб'єктом господарювання, а державною адміністрацією [233].

У контексті цього прийнятною є позиція В. К. Мамутова, що самостійна Україна повинна брати участь у змаганнях на світовому ринку, виступаючи і як єдина господарська система, і через окремі свої корпорації і підприємства. Це означає, що уряду необхідно визначити, в яких випадках він буде забезпечувати єдність дій України загалом, а в яких ініціатива буде за окремими регіональними або міжрегіональними корпораціями і підприємствами. Але і кожне підприємство має усвідомити, що воно тепер не тільки учасник внутрішнього змагання, а й учасник жорсткої і навіть жорстокої конкуренції з іншими країнами та їхніми суб'єктами господарювання. Змагання стало природною можливістю виживання, і нам неодмінно потрібна перемога в ньому [7].

У науці господарського права питання про організаційно-правові форми господарської діяльності залишається дискусійним та потребує окремого дослідження. Відповідно до ГК України основними організаційно-правовими формами суб'єктів господарювання є фізичні особи-підприємці (гл. 13 розд. II ГК України), господарські організації, зокрема підприємства (гл. 7, 8, 10, 11 розд. II ГК України) та їхні об'єднання (гл. 12 розд. II ГК України), господарські товариства (гл. 9 розд. II ГК України). Відсутність у чинному законодавстві України поняття, переліку таких форм обумовлює різні тлумачення у науковій літературі. В. С. Щербина вважає, що організаційна (організаційно-правова) форма передбачає класифікацію підприємств за формою власності, способів її розмежування та управління майном [234, с. 40]. А. Г. Бобкова стверджує, що правильніше говорити про організаційні форми господарювання, які можуть відрізнятися за правовими ознаками, тобто мати різноманітні правові форми (види). З урахуванням цього організаційними формами господарювання дослідниця називає приватне підприємництво; організації (як збірне поняття для комерційних та некомерційних підприємств, установ та організацій); внутрішньогосподарські підрозділи організацій; фонди, спілки та інші громадські об'єднання; територіальні спільноти (утворення); спеціальні (вільні) економічні зони [97, с. 127].

Основною організаційною формою господарювання у сфері транспорту є підприємство, яке в законодавстві визначено як самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної, іншої господарської діяльності в порядку, передбаченому цим ГК України та іншими законами (ч. 1 ст. 62 ГК України) [28].

Підприємство вважається низовою ланкою господарської системи і, власне, необхідним її елементом [235, с. 299]. Академік В. К. Мамутов підкреслював, що «управління державним майном здійснюють і підприємства, і господарські органи вищого щодо них рівня. Підприємство є не лише об'єктом управління, але й суб'єктом управління державною соціалістичною власністю, який за своїм правовим становищем належить до одного роду з органами господарського керівництва, а не протистоїть

ім» [202]. У сучасній юридичній літературі йдеться про тенденції до зміни категоріального апарату відповідно до моделей західної правової культури. З огляду на це доцільно визначати ліберальний фундаменталізм і констатувати постліберальну концепцію господарювання, яка є логічним розвитком доктрини про інтегральну формацію. Саме у такий спосіб акцентуються зміни, що стосуються суб'єктів господарювання відповідно до світової практики співвідношення державного і приватного секторів економіки, пріоритету публічного інтересу над приватним, установлення публічного економічного порядку [236; 237; 238]. На думку О. В. Клепікової, організаційна структура сучасної господарської системи потребує переосмислення. Визначення ланок господарської системи втратило свою актуальність, оскільки ланки визначалися задля наголошення основної тоді ролі державних підприємств, їхнє об'єднання за галузевою або територіальною ознакою. Переосмислення також стосується визначення підприємства як державного органу, що є суб'єктом оперативного управління державним майном [8, с. 151–152]. Європейське законодавство «підприємство» тлумачить як будь-який виробничий суб'єкт, що здійснює господарську діяльність незалежно від організаційно-правової форми та прибутковості [24, с. 27].

Найпоширенішими організаційно-правовими формами здійснення господарської діяльності в інституційній структурі сучасної економіки України є акціонерні товариства та товариства з обмеженою відповідальністю, які, фактично, утворюють корпоративний сектор [239, с. 4]. А. В. Смітюх на основі аналізу теоретико-правових положень щодо корпоративних підприємств, концепції корпорації робить висновок про доцільність використання поняття «корпоративна господарська організація» як системоутворюючого поняття корпоративного права для позначення усієї сукупності господарських організацій, що належать до господарських товариств усіх видів, виробничих кооперативів та фермерських господарств, які об'єднані можливістю чи необхідністю їхнього створення більш ніж однією особою; а також як системоутворюючу організаційно-правову форму господарювання [240, с. 11].

Підприємства на добровільних засадах або за рішенням уповноважених органів можуть утворювати об'єднання підприємств, яке ч. 1 ст. 118 ГК України визначається як господарська організація, утворена у складі

двох або більше підприємств з метою координації їхньої виробничої, наукової та іншої діяльності для вирішення спільних економічних та соціальних завдань. До організаційно-правових форм об'єднань підприємств належать асоціації, корпорації, консорціуми, концерни та ін. (ст. 120 ГК України). При цьому державні господарські об'єднання утворюються переважно у формі корпорації або концерну, незалежно від найменування такого об'єднання (ч. 6 ст. 120 ГК України). Корпорацією визнається договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації (ч. 3 ст. 120 ГК України) [28]. У корпоративному законодавстві України визначення корпорації як узагальнювальної щодо господарських товариств організаційно-правової форми відсутнє, так само, як і в науці немає єдиного тлумачення цього поняття [239, с. 8]. Варто підтримати та взяти за основу в цьому дослідженні розуміння вченими під корпораціями акціонерних товариств, товариств з обмеженою відповідальністю та товариств з додатковою відповідальністю, тобто господарських організацій, статутний капітал яких поділений на частки [241, с. 65; 786, с. 227]. К. О. Кочергіна стверджувала, що організаційно-правова форма господарського товариства є складною ієрархічною системою, у структурі якої можна виділити дві підсистеми з особливими системно-структурними зв'язками, зокрема між собою: підсистема «засновників / учасників» як власників корпоративних прав; підсистема «юридичної особи» як власника [239, с. 47; 242, с. 18–19].

У законодавстві економічно розвинених держав світу застосовуються терміни «компанія» на позначення суб'єкта господарювання або підприємства та «корпорація» на позначення об'єднання підприємств. Суб'єкти підприємницької діяльності або їхні об'єднання визначаються назвою організаційно-правової форми – компанія, концерн, консорціум, холдинг, корпорація тощо [24, с. 58]. Як зазначає В. С. Щербина, у США корпораціями називають підприємства з переважаючим значенням капіталу («об'єднання капіталів»), які у Великій Британії йменують компаніями, а в країнах континентальної Європи – товариствами. Інше тлумачення корпорації як суб'єкта господарського права встановлене ст. 121

ГК України, яка визначає корпорацію як одну з організаційно-правових форм об'єднань підприємств. З урахуванням цього науковець пропонує з метою розмежування поняття корпорації як об'єднання юридичних осіб (передусім підприємств) і корпорації як юридичної особи корпоративного типу вживати в науковому обігу термін «корпоративне підприємство», яким ГК України (ч. 5 ст. 63) позначає одну з організаційних форм підприємства [178, с. 240].

В. А. Січевлюк акцентував, що об'єднання підприємств, сприйняте не як одинична юридична особа (асоціація, корпорація, консорціум чи концерн), а саме як система, що охоплює множину господарських організацій, має бути визнане утворенням, яке наділене складною правовою суб'єктністю [180, с. 362–363].

Різновидом об'єднань підприємств є холдингова компанія – публічне акціонерне товариство, яке володіє, користується, а також розпоряджається холдинговими корпоративними пакетами акцій (часток, паїв) двох або більше корпоративних підприємств (крім пакетів акцій, що перебувають у державній власності) (ч. 5 ст. 126 ГК України). Загальні засади функціонування холдингових компаній в Україні регламентовано Законом України «Про холдингові компанії в Україні» від 15.03.2006 р. Відповідно до ст. 1 Закону холдингова компанія визначається як акціонерне товариство, яке володіє, користується та розпоряджається холдинговими корпоративними пакетами акцій (часток, паїв) двох або більше корпоративних підприємств. Холдингова компанія, утворена у формі акціонерного товариства, не менше 100 % відсотків акцій якого належить державі, є державною холдинговою компанією [243].

У холдингових систем, як і в об'єднань підприємств, спостерігається складна та незавершена у своєму становленні колективна «юридична особистість», однак дещо іншого типу. Холдингові групи виникли наприкінці XIX ст. як реакція великих корпорацій та їхніх об'єднань на антимонопольні зусилля урядів США та інших країн [180, с. 363]. Порівнюючи риси правосуб'єктності холдингових компаній та об'єднань підприємств, В. А. Січевлюк стверджує, що холдингова група та об'єднання підприємств за формою є своєрідними правосуб'єктними «антиподами», наділеними дзеркально зворотними типами організації та функціо-

нування характерної для них обох складної правової суб'єктності. Інститут об'єднання підприємств є правовою формою поєднання самостійних суб'єктів права з метою їхнього наступного самоуправління за адміністративним принципом. Водночас правова форма холдингової групи передбачає або здобуття нового, або реструктуризацію уже наявного контролю, ґрунтується такий контроль на корпоративному принципі. Останній, натомість, забезпечується юридичним стрижнем ринкової економіки, а саме правом приватної чи публічної власності (на акції, частки, паї) [244]. Міра повноти складної господарської правосуб'єктності холдингової групи, порівняно зі складною правосуб'єктністю групи договірного походження, є більш значною, відповідно холдинги можна ідентифікувати як утворення із частковою правовою суб'єктністю [245, с. 126]. Корпоративні зв'язки, що виникають у внутрішньому просторі групи між холдинговою компанією та її дочірніми підприємствами, охоплюються дефініцією організаційно-господарських відносин – відносини, які складаються між суб'єктами господарювання та суб'єктами організаційно-господарських повноважень у процесі управління господарською діяльністю (ч. 6 ст. 3 ГК України) [180, с. 364].

О. П. Віхров у своєму монографічному дослідженні підтримав ідеї В. К. Макутова та зазначив, що організаційно-господарські правовідносини, як і більшість господарських правовідносин, є переважно складними, тобто охоплюють декілька самостійних елементів, «які складають у системі єдність спрямованої дії» [246, с. 157]. Складне правовідношення, на думку вченого, «може бути розглянуте як ієрархічна система складових правовідносин з декількома рівнями, що об'єднують підсистеми і на найнижчому рівні елементарні правовідносини» [246, с. 158–159]. І. М. Кравець дає визначення понять «господарська система» та «суб'єкт організаційно-господарських повноважень», підкреслюючи, що останні виступають центрами сучасних господарських систем [247].

Зазначені питання зумовлюють інтерес у світлі структурного реформування у сфері залізничного транспорту та обрання оптимальної організаційно-правової форми, що залишається наразі одним із найбільш актуальних і дискусійних питань у більшості країн світу. Наукові диспути про напрями та заходи щодо реформування у сфері ведуться на сторін-

ках вітчизняних публікацій, переважно в економічній і технічній літературі [248; 249; 250; 251; 252; 253; 254; 255; 256; 257; 258; 259]. Правові питання реформування у сфері залізничного транспорту стають предметом обговорення на науково-практичних конференціях, знаходять відбиття в періодичних виданнях, зокрема іноземних [260; 261; 262; 263; 264; 265; 266; 267].

Актуальність реформування у сфері залізничного транспорту зумовлена об'єктивною необхідністю з огляду на те, що в багатьох державах відбулися серйозні зміни, сформувалися принципово нові суспільні відносини до власності як економічної основи розвитку держави, змінилися ідеологічні погляди у всіх сферах життя суспільства [268]. Важливим етапом у формуванні нових відносин у сфері залізничного транспорту є процес оновлення залізничного законодавства, формування нової правової основи його реформування [265].

Протягом останнього десятиліття здійснювалися спроби щодо підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту з урахуванням вимог законодавства ЄС, досвіду інших країн. Зокрема, 16.12.2009 р. була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., яка визначила завдання щодо корпоратизації Державної адміністрації залізничного транспорту в акціонерне товариство; запровадження конкуренції у сфері залізничних перевезень; гарантування рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку; забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури; удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту тощо. Але Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. виконана лише в частині утворення акціонерного товариства на базі Державної адміністрації залізничного транспорту.

16.09.2014 р. Україною ратифіковано Угоду про асоціацію, яка передбачає співробітництво у сфері транспорту для реструктуризації та оновлення транспортного сектора України і поступової гармонізації діючих стандартів та політик з наявними в ЄС, зокрема шляхом упровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до Угоди.

Директивами ЄС передбачено вимоги щодо обов'язкового розподілу функцій управління і здійснення перевезень з метою забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до інфраструктури, причому країни-члени ЄС повинні гарантувати, що функції управління інфраструктурою будуть передані у відання незалежного підрозділу (Директива 2001/12/ЄС), а Директива 2001/13/ЄС містить вимогу кожній країні-члену ЄС створити адміністрацію, відповідальну за видачу ліцензій, яка не може займатися перевезеннями. Утім, з часу підписання Угоди про асоціацію у 2014 р. у сфері залізничного транспорту було зроблено критично мало для цілей наближення законодавства України до відповідних норм ЄС з метою лібералізації, взаємного доступу на ринки та руху вантажів, що негативно впливає на розвиток галузі [269].

Прийняття нових стратегічних рішень щодо розвитку національного залізничного перевізника, підписання Меморандуму щодо співробітництва з німецьким залізничним оператором «Deutsche Bahn AG» щодо подальшої співпраці у залізничній галузі, нових перспектив розвитку відповідного законодавства актуалізує необхідність переосмислення в науці відповідних питань щодо вибору оптимальної моделі корпоративного управління у сфері залізничного транспорту з урахуванням іноземного досвіду.

Наразі залізнична галузь перебуває на етапі структурного реформування корпоративного управління, імплементації норм відповідно до Угоди про Асоціацію, формування нової тарифної політики, а також моделі державної підтримки. Еволюція потреб української економіки та зміна ролі автомобільного, авіаційного й річкового транспорту вимагають якісних перетворень АТ «Укрзалізниця» шляхом визначення ключових напрямів розвитку, визначення корпоративних цілей товариства. Досвід країн ЄС підтверджує, що існування вертикально-інтегрованої державної монополії не є ефективним, з огляду на що, починаючи з початку 90-х рр., коли частка залізничного транспорту на ринку перевезень знизилася у понад двічі, було підготовлено перший пакет директив, що передбачали відділення оператора інфраструктури від перевізника з одночасним відкриттям ринку для приватних операторів. Зараз в ЄС впроваджується четвертий пакет реформ, спрямований на завершення процесу форму-

вання єдиного європейського залізничного ринку. У більшості країн ЄС частка ринку приватних операторів перевищує 30 % [270].

АТ «Укрзалізниця» є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України (органу державного управління залізничним транспортом загального користування), а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, та розпочало свою господарську діяльність 01.12.2015 р. відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р., Постанови КМУ «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25.06.2014 р. № 200 [122; 271]. Згідно з Постановою КМУ «Деякі питання акціонерного товариства “Українська залізниця”» від 31.10.2018 р. № 938 було змінено тип публічного АТ «Українська залізниця» з публічного на приватне та перейменовано в АТ «Українська залізниця».

Статутом АТ «Укрзалізниця» передбачено, що 100 % його акцій закріплюються в державній власності (п. 2) [272]. Відповідно до п. 26, 27 Статуту засновником товариства є держава в особі Кабінета Міністрів України. Управління корпоративними правами держави стосовно товариства здійснює Кабінет Міністрів України. Держава в особі Кабінета Міністрів України є єдиним акціонером товариства. Управління корпоративними правами держави, переданими до статутного капіталу товариства, здійснює товариство [272]. Наразі АТ «Укрзалізниця» виступає оператором залізничної інфраструктури, а також єдиним національним перевізником вантажів та пасажирів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни. Метою проведення структурної реформи АТ «Укрзалізниця» є організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині Товариства, що забезпечить справедливий доступ до інфраструктури, створення умов для запровадження та розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень.

Чинною Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр. передбачено, що до моменту прийняття нової редакції Закону України «Про заліз-

ничний транспорт» АТ «Укрзалізниця» займатиме монопольне становище на цьому ринку [273]. Імплементация директив ЄС передбачає відкриття ринку перевезень, що зумовлює необхідність формування окремого виду діяльності у сфері перевезень та його відокремлення від діяльності з оперування інфраструктурою. Відтак, у разі дозволу законодавця на використання у залізничних перевезеннях приватної тяги буде створено правове поле для приватних перевізників з власною тягою, що у поєднанні з лібералізацією ціноутворення на залізничні послуги сприятиме ефективності перевізного процесу.

Відкриття ринків у сфері транспортних послуг, продукції та інвестицій залишається високим пріоритетом, передбаченим Білою книгою ЄС «Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсної ефективної транспортної системи» (2011 р.) [274].

Як зазначається в Білій книзі залізничної галузі, нині АТ «Укрзалізниця» перебуває у стані, за якого монопольне становище в сегменті інфраструктури, перевезень (локомотивна тяга), а також вагоноремонту є важелем для підтримання значної ринкової влади на суміжних сегментах (оперування вагонами). Крім того, відсутність чіткого розмежування на окремі юридичні особи за видами діяльності дає змогу Українській залізниці перекривати збитки в конкурентних сегментах за рахунок прибуткових у монопольних [275].

Відтак очікування бізнесу щодо роботи Верховної Ради України є дуже високими, насамперед, у частині прийняття ключових для розвитку вітчизняного транспорту та інфраструктури законів: нового закону «Про залізничний транспорт України», «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти зареєстровано у Верховній Раді України (реєстр. від 06.09.2019 р. № 1196-1 та від 28.12.2019 р. № 2699). Зокрема, у проєкті Закону про залізничний транспорт передбачається недискримінаційний доступ локомотивів та вагонів приватної форми власності до інфраструктури загального користування, виключення крос-субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Окремої уваги потребує проблема щодо прийняття Закону про створення державного регулятора у сфері транспорту – На-

ціональної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. У разі прийняття закону Національна комісія формуватиме відповідну тарифну політику, створюватиме умови для розвитку конкуренції з метою виведення його окремих галузей зі стану природної монополії [275].

Підготовку АТ «Укрзалізниця» до відкриття ринку залізничних перевезень та первинного розміщення акцій (ІРО) передбачено в Плані заходів з реформування залізничного транспорту, затв. КМУ 27.12.2019 р. № 1411-р. Зазначеним документом передбачено впровадження контрактного замовлення суспільно важливих пасажирських перевезень, заходи із забезпечення безпеки перевезень при відкритті ринку перевізників, план реструктуризації АТ «Укрзалізниця». З метою реалізації структурної реформи АТ «Укрзалізниця», підготовки товариства до запуску конкурентного ринку залізничних перевезень передбачено утворення суб'єктів господарювання зі статусом юридичної особи: вантажного перевізника, вагоноремонтної компанії та локомотиворемонтної компанії, оператора інфраструктури залізничного транспорту, розроблення Порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування відповідно до вимог законодавства України та законодавства ЄС, розроблення та прийняття законодавчих актів для проведення процедури розміщення акцій АТ «Укрзалізниця» [276].

На початковому етапі трансформацій національного залізничного перевізника передбачається проведення анбандлінгу послуг Української залізниці у вигляді холдингової компанії задля створення конкуренції та забезпечення рівного доступу до інфраструктури, досягнення тарифної лібералізації. Анбандлінг (з англ. *unbundling* – відокремлення) передбачає добровільний поділ великих промислових підприємств на кілька менших, більш компактних, мобільних та самостійних структур [277]. Визначення терміна «анбандлінг» в законодавстві відсутнє, проте в спеціальній літературі зазначається, що анбандлінг є одним із ключових принципів регулювання електроенергетики, нафтогазової галузі та транспорту. Юридична сутність цього принципу полягає в тому, що власник мережі / інфраструктури може займатися діяльністю, яка пов'язана з управлінням такими мережами / інфраструктурою (транспортування,

збереження ресурсів), але не може бути суб'єктом суміжного ринку – продавати або виробляти ресурси [277].

Юридичні основи анбандлінгу у сфері залізничного транспорту закладено ще в Директивах ЄС 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства; 95/18/ЄЕС від 19.06.1995 р. про ліцензування залізничних підприємств; Директиву 2001/14/ЄС від 26.02.2001 р. про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою, які згодом доповнювалися новими директивами.

Національною економічною стратегією на період до 2030 р., затв. Постановою КМУ від 03.03.2021 р. № 179, передбачено, що управління державними підприємствами в Україні здійснюється за децентралізованою моделлю (96 різних органів здійснюють управління 3 600 державними підприємствами), при цьому ускладнюється секторальна координація, процес управління не є прозорим. Утім, у розвинених країнах (Королівство Швеція, Французька Республіка, Республіка Корея, Республіка Словенія) спостерігається тенденція до централізації управління державними підприємствами, що передбачає централізацію або принаймні систематизацію управління державними підприємствами, що сприяє підвищенню ефективності, координації та прозорості діяльності державних підприємств [3]. Крім цього, спостерігається конфлікт інтересів міністерств – органів управління як суб'єктів формування політики та одночасно органів управління державними підприємствами. Більшість державних підприємств працюють за застарілою організаційною формою, з огляду на це на найбільших державних підприємствах ініційовано процес корпоратизації. Незалежні наглядові ради сформовано на державних підприємствах у галузі транспорту: АТ «Укрзалізниця», ДП «АМПУ», ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» [3]. З метою підвищення інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування Національною економічною стратегією передбачається забезпечення впровадження політики власності державних підприємств, що базується на мінімальному втручанні держави у ринкові відносини та охоплює лише стратегічні сфери та природні монополії; впровадження системи централізованого управління державних підпри-

ємств за рахунок створення інституції централізованого управління державними підприємствами, що управлятиме 100 % державних підприємств, які залишилися у державній власності; формування вичерпного переліку державних підприємств, що мають бути передані в концесію; передача в оренду державного майна, що не підлягає приватизації; затвердження вичерпного переліку державних підприємств, що не підлягають приватизації, на основі визначених критеріїв; корпоратизації аеропортів, які перебувають у державній власності, впровадження наглядових рад на державних підприємствах. Однак корпоратизація державних підприємств в Україні не є визначальним чинником їхньої ефективності: наприклад, за рейтингом «Фінансова стабільність державних підприємств в Україні» унітарне державне підприємство ДП «Украерорух» очолює рейтинг, а найнижчу фінансову стійкість має корпоратизоване державне підприємство: ПАТ «Одеський припортовий завод» [24, с. 29].

Планом заходів з виконання Державної програми стимулювання економіки для подолання негативних наслідків, спричинених обмежувальними заходами щодо запобігання виникненню і поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, на 2020–2022 рр. передбачено фінансовий та організаційний поділ АТ «Укрзалізниця» на окремі сегменти за видами діяльності – оперування інфраструктурою, пасажирські перевезення, вантажні перевезення, оперування вагонами, ремонт локомотивів і вагонів, інша діяльність з виділенням на базі товариства компаній у кожному сегменті (крім інфраструктури) у вигляді акціонерних товариств (виконання плану заходів з реформування залізничного транспорту, затв. Розпорядженням КМУ від 27.12.2019 р. № 1411); реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи на окремих маршрутах залізничних колій загального користування із залученням приватного капіталу в локомотивний парк; реорганізацію ДП «АМПУ» шляхом створення на його базі регіональних адміністрацій морських портів з поданням законопроекту про реорганізацію ДП «АМПУ»; створення національного авіаперевізника та інші заходи [278].

Правові питання корпоративного управління розглядалися в науковій літературі як механізми покращення ефективності державних під-

приємств. О. П. Подцерковний, досліджуючи відповідні питання, констатує відсутність прямого зв'язку між корпоратизацією та підвищенням ефективності менеджменту підприємств, між корпоратизацією та створенням умов для залучення інвестицій у підприємницьке середовище. Учений зазначає, що нині з'являються пропозиції щодо корпоратизації АТ «Укрзалізниця» та інших унітарних державних підприємств. При цьому визначено такі позитиви від корпоратизації, як-от: можливість установити реальну ціну підприємства, краще працювати на ринку, приймати гнучкі рішення, залучати кредити та спростити проведення тендерів [279]. Але досвід корпоратизації показує, що вона не стала панацеєю від економічних проблем підприємств державного сектора економіки. Дослідник акцентує, що корпоратизація повинна сприйматися, насамперед, не як засіб підвищення ефективності управління підприємством, а як передумова для подальшого залучення інвестицій у державний сектор економіки. Якщо немає передумов для залучення інвестицій у те чи інше державне підприємство, коли відсутня його інвестиційна привабливість або воно не підлягає приватизації за законом, постановка питання про його корпоратизацію позбавлена сенсу [280]. Формальне перетворення унітарних підприємств в акціонерні товариства не вирішує жодної економічної проблеми, крім ескалації нових юридичних проблем, які виникають у результаті визнання акціонерним товариством власником на статутне майно [280]. Загалом погоджуючись із судженнями О. П. Подцерковного, А. М. Захарченко зазначає, що організаційно-правову форму державного унітарного підприємства необхідно обов'язково зберігати у тих випадках, коли єдиний майновий комплекс цього підприємства або більша частина об'єктів, що входять до складу єдиного майнового комплексу, мають залишатися у державній власності (не підлягають приватизації) внаслідок особливої економічної значущості такого майна для публічних інтересів і виконання державних функцій. В іншому разі перетворення державного підприємства, а відповідно й зміна форми власності на приналежне йому майно, яке за своєю сутністю є надбанням усього суспільства, але де-юре стає приватним, становить ризик для цих інтересів [281, с. 275–276].

На думку В. Г. Баукіна, питання ключової ролі залізниці у перевезеннях, забезпеченні функціонування інфраструктури залізничного транс-

порту та надання додаткових послуг залишаються в минулому. Процеси відмежування державного регулювання від господарської діяльності та власне експлуатації інфраструктури від перевезення зумовлюють конкуренцію і прихід на ринок приватних компаній [282].

А. М. Захарченко пропонує тлумачити поняття «державне акціонерне товариство» як акціонерне товариство, єдиним акціонером якого є держава, в силу чого вона має право встановлювати особливий порядок управління діяльністю такого товариства, особливий правовий режим його майна та наділяти це товариство спеціальними правами і обов'язками з метою задоволення державних та суспільних потреб [283, с. 6]. При цьому, на думку дослідника, оскільки акції державних холдингових компаній перебувають у сфері управління органів держави, останні здійснюють щодо таких компаній корпоративні права держави, і у такий спосіб беруть участь в управлінні їхньою діяльністю [281, с. 163]. Однак питання щодо приналежності державних акціонерних товариств, яким виступає АТ «Укрзалізниця», до переліку державних холдингових компаній є дискусійним. Досліджуючи правовий статус державних холдингових компаній, І. В. Лукач виокремлює серед них національні та державні акціонерні компанії, зазначаючи, що останні є холдинговими компаніями по суті [284, с. 186–195]. О. П. Віхров також вважає, що за юридичною природою національні акціонерні компанії є холдинговими [285, с. 21]. А. М. Захарченко пропонує варіант вирішення суперечності шляхом зміни організаційно-правової форми національних (державних) акціонерних товариств, а саме визнання їх державними холдинговими компаніями [281, с. 165], який загалом є прийнятним.

У чинному Законі України «Про залізничний транспорт» *залізницю* визначено як відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі (абз. 3 ст. 1) [119]. Отже, якщо до реформування залізниця була самостійним суб'єктом господарювання зі статусом юридичної особи, управління господарською діяльністю якої здійснювалося централізовано Держав-

ною адміністрацією залізничного транспорту («Укрзалізниця»), то після реформування внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» залізниця як основний суб'єкт, що здійснює перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом, стала *відокремленим підрозділом* АТ «Укрзалізниця». Ураховуючи законодавчі положення, зокрема, ч. 2 ст. 55 ГК України, суб'єктами господарювання є лише господарські організації (юридичні особи) та фізичні особи-підприємці, а залізниця як відокремлений підрозділ АТ «Укрзалізниця» наразі не є самостійним суб'єктом господарювання. Утім відповідно до п. 1 Статуту залізниць України залізниця залишається основною організаційною ланкою на залізничному транспорті.

Більшість представників господарсько-правової науки наголошує на правосуб'єктності структурних підрозділів господарських організацій та визнанні їх особливими, однак суб'єктами господарського права [286; 287]. Як зазначає В. С. Щербина, в теорії господарського права обґрунтована позиція, що філії, представництва та інші відокремлені підрозділи господарських організацій (структурні одиниці), утворені ними для здійснення господарської діяльності, також належать до суб'єктів господарювання [178, с. 17]. Зокрема, І. М. Кучеренко стверджувала, що «у деяких видах правовідносин суб'єктами визнаються не тільки юридичні особи, але і їхні відокремлені підрозділи, які не мають цього статусу» [288]. О. В. Гарагонич серед ознак структурного підрозділу акціонерного товариства виокремлює такі: це ланка організаційної структури акціонерного товариства, самостійно сформованої товариством у процесі реалізації його господарської правосуб'єктності; наявність внутрішньогосподарської правосуб'єктності; відсутність ознаки юридичної особи; утворення за рішенням акціонерного товариства, до організаційної структури якого вони входять; правовий статус фіксується положенням про структурний підрозділ та іншими локальними актами акціонерного товариства; виконання всіх або частини функцій акціонерного товариства у межах, визначених положенням про підрозділ; наявність виокремленого майна для виконання покладених на нього функцій; обмежене право на участь у зовнішніх господарських відносинах від імені акціонерного товариства [289, с. 8]. На думку І. А. Щербак, з урахуванням інтересів

держави та територіальних громад доцільно визнати за територіально відокремленими підрозділами підприємств статус обов'язкового учасника організаційно-господарських відносин [290].

Згідно з В. А. Січевлюком внутрішні структури юридичної особи є індивідуалізованими операторами її персональної правосуб'єктності, які не здатні існувати поза організаційно-правовим тілом своїх юридичних осіб. Органи управління та підрозділи обслуговують закріплені за ними кластери правової суб'єктності, сполучена конфігурація яких й утворює ту правову особистість організації, сукупний обсяг та зміст якої утримується нею загалом як суб'єктом права [180, с. 403].

Зокрема, у ч. 2 ст. 55 ГК України філії та представництва на певному етапі кваліфікувалися суб'єктами господарювання до внесення змін відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» від 04.02.2005 р. Відповідно до ст. 15 Податкового кодексу України відокремлені підрозділи юридичних осіб зазначаються платниками податків. Суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності визнаються «структурні одиниці іноземних суб'єктів господарської діяльності, які не є юридичними особами згідно з законами України (філії, відділення тощо), але мають постійне місцезнаходження на території України» (ч. 1 ст. 3 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 р.) [291] тощо.

Суб'єкти господарювання у сфері транспорту можуть функціонувати також як фізичні особи-підприємці (зокрема транспортні експедитори, транспортні агенти, транспортні оператори тощо, правовому статусу яких присвячено ст. 128 ГК України), проте пріоритетною організаційною формою транспортних організацій залишаються господарські організації.

Господарська діяльність у сфері транспорту може здійснюватися у формі спеціальних економічних зон (СЕЗ), індустріальних технологічних парків тощо. Законом України «Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон» від 13.10.1992 р. передбачено можливість створення на території України спеціальних (вільних) економічних зон функціональних типів: вільних митних зон і портів, експортних, транзитних зон, митних складів, технологічних парків, технополісів, комплексних виробничих зон тощо [198].

О. Р. Зельдіна зазначала, що спеціальний режим господарювання залежно від правових засобів, обраних законодавцем для досягнення мети, можна поділити на три види, кожний з яких, натомість, містить певні підвиди спеціального режиму господарювання: обмежувальний, заохочувально-обмежувальний (головним у цьому виді є концесія) та заохочувальний спеціальний режим господарювання (спеціальні економічні зони) [292, с. 29–30]. Учена, визначаючи спеціальну економічну зону як частину території держави, на якій для інвесторів встановлюються податкові, митні, фінансові пільги з метою залучення додаткових інвестиційних засобів для активізації виробничого, торгового, зовнішньоекономічного й іншого видів діяльності, класифікує спеціальні економічні зони на зовнішньоторговельні і торговельно-промислові зони; науково-технічні зони (технополіси і технопарки); офшорні зони; підприємницькі зони [292, с. 21].

Відповідно до ч. 6 ст. 18 Закону України «Про морські порти України» у порядку та на умовах, визначених законами України, у межах морських портів можуть утворюватися спеціальні (вільні) економічні зони або встановлюватися спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку. Наприклад, спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» створено на території Одеського морського торговельного порту згідно з Законом України від 23.03.2000 р. «Про спеціальну (вільну) економічну зону “Порто-франко” на території Одеського морського торговельного порту» строком на 25 років з метою залучення інвестицій, сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв’язків і підприємництва, створення сучасної виробничої, транспортної та ринкової інфраструктури. На території цієї зони встановлюється спеціальний правовий режим економічної діяльності [293].

Попередній досвід застосування в Україні спеціальних економічних зон та територій пріоритетного розвитку виявився не дуже вдалим, що обумовлено непослідовністю державної політики в цій сфері, відсутністю чіткої концепції створення цих територій у контексті загальнонаціональних програм розвитку, несприятливим інвестиційним кліматом [294, с. 5].

Наразі у вітчизняному законодавстві відсутній єдиний інноваційний контур. Проблема економічного відставання є серйозною загрозою для

держави, а подолати його можна тільки якщо рухатися шляхом інновацій, нових технологій. Інноваційний розвиток економіки можливо забезпечити завдяки ефективній формі підтримки інноваційної діяльності – технологічні парки [292].

Ідея створення індустріальних парків виникла в промислово розвинених країнах понад сто років тому, значною мірою як інструмент захоплення промислового розвитку. Але значного поширення вони набули в період з 1970-х рр. Нині функціонування індустріальних парків є однією з важливих умов ефективного розвитку економіки багатьох країн. Перший індустріальний парк Траффорд Парк (Trafford Park) був створений неподалік від Манчестера у Великій Британії ще у 1896 р., який заснував Ернст Холі, придбавши 10 га землі вздовж Манчестерського морського каналу, створив на них транспортну та інженерну інфраструктуру і став продавати і здавати в оренду технічно підготовлені ділянки промисловим компаніям [294, с. 24–25].

У минулому столітті індустріальні парки почали активно створюватися в Європі та США переважно у великих містах, транспортних та промислових зонах. Лише в ФРН функціонувало понад 200 індустріальних парків, у США – 400 індустріальних парків, в Чехії – понад 100, в Польщі – понад 60, в Туреччині – 263. Прикладами успішного функціонування індустріальних парків є індустріальні парки Великої Британії (Milton Park), Фінляндії (Key East Business Park), США (Wilmilgton Industrial Park), ФРН (FrankfurtHochst) тощо. Індустріальні парки почали активно створюватися за останні роки в Азії, колишніх постсоціалістичних країнах [295].

В Україні станом на березень 2021 р. до Реєстру індустріальних (промислових) парків Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України включено 47 індустріальних парків [296].

З прийняттям у 2006 р. Концепції створення індустріальних (промислових) парків в Україні, схваленої Розпорядженням КМУ від 01.08.2006 р. № 447-р, започатковано формування мережі індустріальних парків, що розглядалися передусім як інструмент територіального розвитку [294, с. 12; 297].

Прийняття законів України та інших нормативних актів: Законів України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологіч-

них парків» від 16.07.1999 р. [298], «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 08.09.2011 р. [299], «Про інноваційну діяльність» від 04.07.2002 р. [300], «Про індустриальні парки» від 21.06.2012 р. [301], Митного кодексу України від 13.03.2012 р. [302], Концепції розвитку національної інноваційної системи [303]; Концепції реформування державної політики в інноваційній сфері [304]; Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року [305] та інші створюють правове підґрунтя функціонування індустриальних парків в Україні. Протягом 2013–2018 рр. в Україні схвалено майже 40 стратегічних документів галузевого рівня, що стосуються розвитку інновацій в окремих сферах. Проте виникає необхідність у розробці документа, спрямованого на розвиток інноваційної діяльності у сфері транспорту, який забезпечив би системність таких заходів.

Відповідно до індексу інноваційного розвитку, представленого агентством Bloomberg у 2018 р., Україна на 53 місці серед 60 досліджуваних держав. Проведений аналіз вказує на те, що Україна має значні нереалізовані можливості в інноваційному розвитку. Головними перевагами нашої країни є вигідне географічне положення, наявність поглибленої та всебічної зони вільної торгівлі між Україною та ЄС. За даними Глобального індексу інновацій (Global Innovation Index) у 2018 р. Україна посіла у рейтингу найвищу позицію за останні сім років – 43 місце [305].

У сучасних умовах необхідне чітке визначення державних пріоритетів інноваційної діяльності в Україні та розроблення всебічного комплексу заходів щодо їхнього сприяння з метою розбудови інноваційної економіки [306]. Відповідно до Закону України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» одним із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності зазначено освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування (п. 2 ч. 1 ст. 4). У науковій літературі досліджуються питання формування *інвестиційно-інноваційної моделі* в умовах сталого розвитку економіки України, під якою запропоновано розуміти стійку, збалансовану стратегію розвитку економіки України, яка включає систему взаємопов'язаних правових і економічних інструментів, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного середо-

вища з метою залучення інвесторів до процесу структурної модернізації економіки України за допомогою інновацій. Для реалізації інвестиційно-інноваційної моделі в умовах сталого розвитку економіки України необхідно створити відповідні правові, економічні, організаційні та інші умови інвестиційної привабливості країни, що дасть змогу залучати інвесторів у сферу інновацій [307].

У проекті Стратегії сталого розвитку України до 2030 року запропонована нова світоглядна парадигма, орієнтована на досягнення оптимального балансу між трьома складовими розвитку – економічною, соціальною та екологічною [308]. Сприяння інклюзивному збалансованому низьковуглецевому економічному зростанню, пов'язаному із застосуванням моделей «зеленої» економіки, та життєстійкій інфраструктурі визначено стратегічною метою Стратегії, для досягнення якої передбачено низку завдань: розвивати якісну інфраструктуру; до 2030 року збільшити рівень інтенсивності перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами до 5 млн ткм на 1 км шляхів; сформувати організаційну інфраструктуру підтримки підприємництва у вигляді технопарків, бізнес-інкубаторів, мереж надання послуг підприємствам, зокрема на засадах державно-приватного партнерства; сприяти розвитку кластерних мереж тощо [308].

У світовій практиці інколи індустріальні парки ототожнюють із такими поняттями, як-от: технопарки, особливі економічні зони, особливі промислові зони, спеціальні економічні зони тощо. Однак в Україні поняття «індустріальний парк» є окремо визначеним [309]. Зокрема, згідно зі ст. 1 Закону України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків» технопарк є юридичною особою або групою юридичних осіб, що діють відповідно до договору про спільну діяльність без створення юридичної особи та без об'єднання вкладів [298]. У п. 3 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про індустріальні парки» індустріальний та промисловий парк визначаються як синонімічні поняття [301].

У вітчизняній літературі запропоновано поняття «індустріальний парк», «технологічний парк» та «промисловий парк» вважати синонімічними, про що має бути чітко зазначено в Законі, з огляду на те, що індустріальний (технологічний, промисловий) парк – це територія, обладнана

у певний спосіб, на якій діють певні заохочувальні механізми, визначені законом [295]. Як зазначають деякі вчені, автори відповідних законопроектів розглядають індустріальні парки як чергову варіацію спеціальних економічних зон та пропонують зменшення податків як основну преференцію для учасників таких парків. На думку дослідників, вільні економічні зони, які підтвердили свою неефективність, оскільки існувати з корупційними цілями – отриманням податкових пільг як офшорні зони. Аналіз умов, за яких нині існують індустріальні парки в іноземних країнах, доводить, що саме податкові пільги нині використовуються рідко та не сприймаються бізнесом як суттєва перевага. Значно більше цінується наявність уже готової інфраструктури, ймовірних партнерів, яких не треба шукати, можливість взяти на пільгових умовах цільовий кредит або отримати грант від держави, відсутність ввізних мит на устаткування [295].

В економічній літературі зазначається, що реальні умови української економіки як на момент створення технопарків, так і наразі, виключали можливість використання державою методів прямої фінансової підтримки, з огляду на це державою використовуються непрямі методи, тобто різні форми податкових та митних пільг і преференцій [310].

Якщо звернутися до Міжнародних рекомендацій для індустріальних парків, розроблених ООН з промислового розвитку у 2019 р. (*International Guidelines for Industrial Parks, United Nations Industrial Development Organization*), термін «індустріальні парки» часто використовується для охоплення широкого кола понять, таких як зони вільної торгівлі (*Free Trade Zones*), зони експортної переробки (*Export Processing Zones*), спеціальні економічні зони (*Special Economic Zones*), вільні порти тощо, які розглядаються як форми індустріальних парків і створюються, зазвичай, як «окремі митні території» в межах приймаючої країни, застосовуючи спеціальні митні правила з метою полегшення торгівлі та експорту. Ці правила мають бути узгодженими з міжнародними правилами справедливого оподаткування, правилами щодо недискримінаційного ставлення до іноземних інвестицій [311, с. 21].

Відповідно до класифікації Організації Об'єднаних Націй з промислового розвитку найпоширенішими типами індустріальних парків є: 1) еко-

індустріальні парки; 2) спеціальні економічні зони; 3) прикордонні економічні зони; 4) зони експортної обробки; 5) зони вільної торгівлі / вільні зони; 6) митні зони – зони, в яких митні товари можуть зберігатися, управлятися або піддаватися легкій обробці (наприклад, складання) без сплати мита, на умовах митних облігацій (Митна логістична зона Waigaoqiao в КНР; Звітна зона порту Даммам у Саудівській Аравії); 7) парки високих технологій – спеціальні зони, призначені для сприяння створенню та зростанню інноваційних компаній за допомогою інкубації та інших заходів політики; 8) агропромислові парки [311, с. 26–27].

Згідно з визначенням Міжнародної асоціації наукових парків та областей інновацій (*International Association of Science Parks and Areas of Innovation (IASP)*) терміни «технологічний парк», «технополіс», «дослідницький парк» та «науковий парк» охоплюють широке поняття і є взаємозамінними. Для позначення цих термінів використовується узагальнювальний термін «науково-технологічний парк» (*STP*)²¹.

Індустріальні парки в різних країнах можуть суттєво відрізнятися за своїми масштабами, економічними показниками, кількістю підприємств, чисельністю працівників тощо, проте спільною характеристикою індустріальних парків є їхня спеціалізація на високотехнологічних виробництвах. Виділяють дві основні моделі сприяння розвитку індустріальних парків – азійську й американську. Перша характеризується високим рівнем державного втручання: держава може надати землю під проєкт, стимулювати залучення робочої сили, сприяти залученню міжнародного фінансування розвитку інфраструктури; розвитком самого парку займаються приватні компанії. В американській моделі більш задіяними є громадські агенції розвитку, фінансова підтримка здійснюється в рамках державних та міжнародних програм розвитку пріоритетних галузей економіки [294, с. 25]. Індустріальні парки в нашій державі будуються за європейською моделлю технопарків, для якої притаманні такі особливості: централізовано розвинена і керована територія з виробничими, складськими, офісними будівлями, відповідними комунікаціями, інфраструктурою та здійсненням науково-дослідної діяльності [309].

²¹ Website of International Association of Science Parks and Areas of Innovation. URL: <https://www.iasp.ws/our-industry/definitions>

Технопаркам як договірним об'єднанням суб'єктів господарювання притаманна складна правова суб'єктність, яка наближена до тієї моделі правосуб'єктності, що передбачена законом для об'єднань підприємств, однак не тотожна останній, враховуючи надану їм (технопаркам) можливість отримувати бюджетну підтримку, державні субсидії та інноваційні кредити [180, с. 360–361].

У сфері транспорту реалізуються міжнародні проекти з метою сприяння інноваціям. Зокрема, дворічний проект *Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network (AspBAN)*, обраний Європейською Комісією для трансформації атлантичних портів в інноваційні хаби синьої економіки. Проект об'єднає 123 стратегічні партнери в Європейському економічному просторі, відповідних морських басейнах через свою мережу: 41 порт та 5 асоціацій портів, зокрема порт Роттердам, Міжнародну асоціацію портів і гавані, 15 інвестиційних фондів (зокрема найбільший портовий оператор у світі «Dubai Ports World»), 27 компаній 18 акселераторів та кластерів, 6 бізнес-асоціацій тощо. Ідея полягає у створенні інноваційної та інвестиційної екосистеми / мережі за участю Португальської Республіки, Королівства Іспанія, Французької Республіки, Республіки Ірландія, Королівства Нідерландів, Швейцарської Конфедерації, Королівства Норвегія, Канади, США, Італійської Республіки, Ісламської Республіки Мавританія, Королівства Марокко, Республіки Колумбія, Республіки Індія та КНР у відкритому інноваційному підході з партнерами, розподіленими між 6 основними групами зацікавлених сторін: порти; акселератори; кластери; промисловість; інвестори та фінанси; суб'єкти політики [312].

У порті Роттердам (Королівство Нідерландів), найбільшому порті Європи та «найрозумнішому» морському кластері у світі, неперевершена мережа, логістика та інші об'єкти пов'язують бізнес зі світовими ринками – від Сінгапуру та Шанхаю до Нью-Йорка, Лос-Анджелеса, Афін та Мюнхена. Для портових інноваторів у 2015 р. в Роттердамі заснована програма портового акселератора «PortXL» з метою розвитку інновацій у світовій морській галузі. PortXL – це екосистема стартапів, засновників, інвесторів, корпоративних партнерів та наставників, які підтримують підприємницький шлях. Програма передбачає, що десять обраних

стартапів проходитимуть інтенсивну 100-денну програму наставництва у місті Роттердам²².

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року з метою досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу передбачено створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів, створення вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах країни [1].

Наразі в Україні дедалі більшої популярності набуває будівництво транспортно-логістичних центрів (мультимодальних логістичних хабів), тобто «місто складів», на території якого знаходяться складські комплекси, митні термінали, окремі комплекси для небезпечних вантажів, виробничі приміщення для продукції, зони обслуговування вантажного транспорту, паркувальні майданчики, де забезпечується надання комплексу операцій з обробки вантажів (розвантаження та навантаження товарів, приймання, комплектація, зберігання, стивідорні, митні та інші послуги тощо). Логістичні хаби обслуговують мультимодальні вантажі, забезпечуючи умови зберігання різних категорій товарів (продукти харчування, зерно, металеві вироби тощо), розміщуються у зонах найближчих аеропортів, портів, основних магістралей, місць концентрації виробництв. У європейських країнах активно розвиваються мультимодальні хаби: логістичний парк *Magna Park* у Великій Британії, який засновано у 1987 р. на території аеродрому. Територію логістичного хабу (близько 2,2 млн м²) орендують 29 компаній, серед яких DHL, Toyota, ASDA та інші. Новим центром транспортної логістики Європи став порт (міжнародний логістичний хаб) DHL в Лейпцизі для міжнародних вантажів. В Україні логістичні хаби лише розвиваються, втім успішним прикладом є «Сухий порт» в Одесі з площею 42 га. «Сухий порт» знаходиться біля Одеського морського торговельного порту і забезпечує комплекс

²² PortXL. World Port Accelerator. URL: <https://portxl.org/>

логістичних операцій, доставляючи вантажі декількома видами транспорту (морським, автомобільним, залізничним). На території логістичного центру знаходяться склади для зберігання контейнерів, транзитна площадка, склад тимчасового зберігання, комплекс для оброблення збірних вантажів тощо. З огляду на підвищений попит вітчизняного бізнесу на комплексні логістичні рішення, планується розбудова логістичного хабу в Миколаєві компанією «Смарт Холдинг». Перспективними вбачаються плани компанії Hutchison Ports, одного з найбільших у світі портових операторів, щодо участі в розвитку МТП «Чорноморськ» на основі Меморандуму про взаєморозуміння, підписаного з Урядом України [313].

Транспортно-логістичні центри як багатофункціональні мультимодальні термінальні комплекси можуть створюватися в рамках транспортних коридорів, а також транспортних вузлів для оптимізації й обслуговування переміщення товарів у межах певного регіону. Згодом вони можуть бути перетворені на транспортно-логістичні мережі та системи. Логістичні центри сприяють розвитку інтермодальних перевезень, оскільки взаємодія між транспортними компаніями в складі логістичного центру дає змогу планувати міжнародні перевезення та оптимізувати використання транспортних ресурсів та транспортних засобів [314].

В Україні реалізується унікальний проєкт індустріального парку «iPARK» в зоні найбільшого приватного порту в Україні – Південний, що ідеально поєднує індустріальний і логістичний кластери в єдиній митній зоні з новітнім контейнерним терміналом в Україні. Індустріальний парк забезпечує інтеграцію виробництва, логістики та допоміжних функцій на території найбільшого в Україні контейнерного терміналу. Безумовними перевагами проєкту «iPARK» є розвинена інфраструктура, підтримка підприємствам в отриманні необхідних дозволів, а також єдина митна зона з контейнерним терміналом ТІС. Розробником проєкту є Група морських терміналів «ТІС»²³.

Тобто інноваційні контури державної політики, що має стати орієнтиром для прийняття відповідного законодавства, мають відбиватися в стратегічному документі, спрямованому на розвиток інноваційної діяльності у сфері транспорту та залучення інвестицій, забезпечувати систем-

²³ Індустріальний парк в порту Южный. URL: <http://ipark.info/>

ність заохочувальних заходів нефіскального характеру (зокрема спрощення дозвільних процедур) для суб'єктів господарювання – інноваторів, інвесторів та інших стейкхолдерів.

Отже, проведений аналіз законодавства, наукової літератури, практики транспортної діяльності дає підстави для висновку про розмаїття організаційних форм суб'єктів господарювання у сфері транспорту. Встановлено, що в умовах відсутності узгодженого та системного закріплення організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту серед найбільш перспективних форм доцільно розглядати індустріальний транспортно-логістичний парк, стартап як інноваційну форму організації та здійснення транспортної діяльності.

Вибір організаційної форми господарювання у сфері транспорту залежить від умов організації та здійснення транспортної діяльності, законодавчих обмежень щодо кола засновників / учасників суб'єкта господарювання у сфері транспорту, правового режиму майна, наявності транспортних засобів тощо.

Суб'єкти господарювання у сфері транспорту можуть функціонувати як фізичні особи-підприємці (зокрема транспортні експедитори, транспортні агенти, транспортні оператори тощо, загальні положення правового статусу містяться в ст. 128 ГК України), відокремлені підрозділи юридичних осіб – філій, представництв, відділень (як, наприклад, залізниця), проте пріоритетною організаційно-правовою формою транспортних організацій залишається господарське товариство, зокрема державного сектора економіки, враховуючи стратегічне значення окремих транспортних організацій (АТ «Укрзалізниця», ДП «АМПУ», Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) та ін.) для економіки та обтяження публічними зобов'язаннями.

2.3. Особливості господарсько-правової відповідальності суб'єктів транспортної діяльності

Традиційно в господарському праві України господарська відповідальність застосовується за правопорушення у сфері господарювання шляхом вжиття до порушника господарських санкцій на підставах та у

порядку, передбачених ГК України, іншими законами та договором; до видів господарсько-правових санкцій належать: відшкодування збитків; штрафні санкції; оперативно-господарські санкції; адміністративно-господарські санкції [315].

Відповідальність учасників транспортної діяльності ґрунтується на загальних положеннях щодо відповідальності учасників господарських відносин, передбачених розд. V ГК України, гл. 51 ЦК України, проте, з урахуванням складності правовідносин цієї сфери та соціально-економічної функції, яку покликані виконувати такі відносини, характеризується певною специфікою.

Господарсько-правова відповідальність учасників перевезення вантажів регламентується загальними нормами ГК України щодо відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу (ст. 313), відповідальності перевізника за втрату, нестачу, пошкодження вантажу (ст. 314), ЦК України щодо відповідальності за зобов'язаннями, що випливають із договору перевезення (ст. 920); відповідальності перевізника за ненадання транспортного засобу і відповідальності відправника за невикористання наданого транспортного засобу (ст. 921); відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу (ст. 923); відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу (ст. 924); відповідальності експедитора за договором транспортного експедирування (ст. 934), Законом України «Про транспорт» щодо межі відповідальності, відповідальності за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу (ч. 3, 4 ст. 13), транспортними кодексами (законами) та статутами [25; 28; 29].

У разі порушення зобов'язань з договору перевезення вантажу перевізник несе відповідальність за порушення встановленого строку доставки вантажу та за незабезпечення його схоронності, а вантажовідправник – за неналежне оформлення накладної і порушення обов'язку щодо сплати провізної плати та інших платежів за перевезення [316, с. 454].

Особливості відповідальності у сфері перевезення вантажів окремими видами транспорту передбачено в спеціальному законодавстві, зокрема у сфері повітряного транспорту низка санкцій за порушення законодавства міститься у розд. XVIII Повітряного кодексу України, а у Пра-

вилах повітряних перевезень вантажів регламентовано відповідальність вантажовідправника за правильність, точність і повноту даних та інструкцій щодо вантажу в авіавантажній накладній (ст. 6.5); відповідальність перевізника та межі компенсації за завдану шкоду (розд. 20). Крім цього, передбачено загальне правило обмеженої відповідальності перевізника: не несе відповідальності за непрямі, побічні, опосередковані збитки, неодержану вигоду (прибутки), втім перевізник може збільшити ліміти відповідальності або суми виплат (ст. 20.1) [47].

При перевезенні вантажу морським транспортом положення щодо відповідальності учасників перевезення вантажу передбачено розд. V (гл. 2), підстави та межі відповідальності судовласника передбачено розд. X КТМ України, а щодо заявлення претензій і позовів – розд. XI КТМ України [124].

У сфері автомобільного транспорту передбачено адміністративно-господарські штрафи за порушення законодавства про автомобільний транспорт (розд. V Закону України «Про автомобільний транспорт»), а детальна регламентація відповідальності автотранспортних перевізників, вантажовідправників та вантажоодержувачів міститься у розд. IX Статуту автомобільного транспорту УРСР, зокрема передбачено відповідальність за невиконання плану перевезень і прийнятого до виконання разового замовлення, за прострочку в доставці і за незбереження вантажу, що перевозиться; відповідальність за простій рухомого складу і невиконання умов перевезення та підстави для звільнення від відповідальності перевізника [120; 127].

Розд. XI Закону України «Про внутрішній водний транспорт» передбачає відповідальність судовласників за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт, серед яких передбачено лише адміністративно-господарські штрафи судовласників. Відповідно до ст. 75 Закону спори, що виникають у зв'язку з діяльністю внутрішнього водного транспорту, зокрема щодо перевезення вантажів, буксирування суден та інших плавучих об'єктів, лоцманського проведення суден, фрахтування, застави та ремонту суден і плавучих засобів, бункерування суден, агентського та іншого обслуговування суден, страхування та перестраховування суден та інші спори вирішуються судом або, за домовленістю

сторін, МАК при ТПП України, а спори за участю іноземних юридичних або фізичних осіб, за домовленістю сторін, можуть бути передані до МАК при ТПП України або до іншого міжнародного арбітражу [123]. У Статуті внутрішнього водного транспорту СРСР, який є чинним у частині, що не суперечить законодавству України, відповідальність пароплавств, вантажовідправників та вантажоодержувачів регламентовано розд. IX, зокрема передбачено відповідальність пароплавств, вантажовідправників за невиконання плану перевезення вантажів (п. 180); неправильне зазначення вантажовідправником в накладній даних про вагу, кількість місць, найменування вантажу, властивостей вантажу (п. 198); простій транспортного засобу під навантаженням, розвантаженням, неочищення судна після розвантаження, пошкодження судна чи контейнера при навантаженні чи розвантаженні засобами вантажовідправника, вантажоодержувача, неправильному навантаженні, пакуванні або неправильному кріпленні вантажу; часткову або повну втрату, пошкодження або псування вантажу, підстави для звільнення від відповідальності перевізника, порядок заявлення претензій, позовів (розд. X) [128].

Відповідальність експедитора і клієнта у договорі транспортного експедирування передбачено ст. 934 ЦК України, ст. 14 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. Зокрема експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважування у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, належність упаковки згідно з даними товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування. Клієнт або експедитор має право відмовитися від договору транспортного експедирування, попередивши про це другу сторону в розумний строк. Сторона, яка заявила про таку відмову, зобов'язана відшкодувати другій стороні збитки, завдані їй у зв'язку з розірванням договору (ч. 1 ст. 935 ЦК України) [29; 116].

Відповідальність у сфері залізничного транспорту регламентовано Законом України «Про залізничний транспорт» (розд. VI): за порушення договірних зобов'язань під час перевезень (ст. 23); за пошкодження транспортних засобів (ст. 24); Статутом залізниць України (розд. VII): за не-

забезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень (ст. 106); відповідальність за збереження вантажу (ст. 110); за незбереження прийнятого до перевезення вантажу (втрату, недостачу, псування і пошкодження) (ст. 113); за несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам-суб'єктам підприємницької діяльності або орендованим ними (ст. 116); за затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення (ст. 120); за неправильно зазначені в накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача (ст. 122); за пошкодження і втрату вагонів, контейнерів під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, пошкодження чи втрату змінних перевізних пристосувань, що належать залізниці, за пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильне навантаження, застоювання неякісної упаковки або неправильне кріплення вантажу (ст. 124); пошкодження, втрату, самовільне використання залізницею вагонів і контейнерів, що належать підприємствам або орендовані ними (ст. 126). Статут залізниць України передбачає також обставини, що є підставою для звільнення сторін від відповідальності, розміри штрафів та ін. У світлі реформування у сфері залізничного транспорту новим для вітчизняного транспортного законодавства має стати питання про відповідальність оператора транспортної інфраструктури, транспортного оператора в частині доступу до інфраструктури залізничного користування стратегічного та загального користування [119; 126].

Аналіз законодавства дає підстави зробити висновок про специфічний характер господарсько-правової відповідальності суб'єктів транспортної діяльності, що здійснюють одну із основних функцій транспорту – перевезення вантажу, за порушення своїх зобов'язань. У законодавстві України, що регламентує перевезення вантажів, досі діють правила про обмежену відповідальність перевізника перед клієнтурою за порушення умов договору перевезення вантажу, тобто перевізник відповідає

у розмірі фактично заподіяної шкоди – у разі втрати, нестачі, псування і пошкодження вантажу, зокрема у розмірі вартості втраченого вантажу або частини вантажу, якої не вистачає (ч. 3 ст. 13 Закону України «Про транспорт», ст. 314 ГК України), у разі пошкодження вантажу – в розмірі вантажу, на яку зменшилася його вартість, а в разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, – в розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижче дійсної вартості вантажу (ст. 314 ГК України) [25; 28]. ЦК України також установлює відповідальність перевізника за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе відсутність своєї вини (ст. 924) [29]. Ці положення законодавства, що обмежують відповідальність перевізника межами вартості вантажу, що перевозиться, лише підтверджують специфіку майнової відповідальності перевізника, яка суттєво відрізняється від загального для вітчизняного права принципу повного відшкодування збитків.

У юридичній літературі неодноразово піднімалося питання про те, наскільки обґрунтовано встановлення законодавством обмеження відповідальності перевізника [317; 318; 319; 321; 322; 323; 324; 325; 326; 327; 328; 329; 330]. Історично склалося, що в транспортній галузі обмежена відповідальність завжди була загальноприйнятною нормою. Щодо окремих порушень умов договору перевезення вантажу, відповідальність установлена або у формі відшкодування прямих збитків (його частини) (наприклад, за незбереження вантажу), або у формі виключної неустойки, зокрема за прострочення його доставки.

Деякі автори зазначають, що встановлення обмеженої відповідальності в транспортному законодавстві обумовлено низкою факторів: вкрай важливими є міжнародні угоди, а також обмежена відповідальність в інших країнах, на підставі чого робиться висновок про недоцільність введення повної відповідальності в транспортному законодавстві. Уникнути несприятливих для клієнта наслідків застосування обмеженої відповідальності до перевізника можливо за допомогою інституту оголошення цінності: клієнт, передбачаючи свої можливі втрати, може оцінити вартість вантажу, що зніме проблему обмеження відповідальності перевізника [329].

Утім, у науковій літературі неодноразово висловлювалися пропозиції щодо застосування принципу повного відшкодування збитків за зобов'язаннями щодо перевезень вантажів. Зокрема М. С. Малєїн виступав за необхідність подальшого розвитку принципу повного відшкодування збитків шляхом скорочення кількості випадків обмеженого відшкодування збитків без достатніх економічних і теоретичних обґрунтувань [331, с. 117].

Г. П. Савічев критикує обмеження відповідальності перевізника на залізничному транспорті, виступаючи за підвищення відповідальності перевізника до повного відшкодування понесеного збитку [332, с. 115]. На необхідність підвищення відповідальності залізничного перевізника, встановлення її на принципах адекватної, «рівної і повної», як передбачено ст. 6 Закону України «Про транспорт», а також взаємної відповідальності звертає увагу Р. Я. Тюрін [333, с. 737–745].

Т. О. Колянковською також підкреслено, що характерною рисою відповідальності за порушення зобов'язань з перевезення вантажу (зокрема в прямому змішаному сполученні) є її обмежений характер, тому таке положення потребує зміни, оскільки суттєво обмежує права потерпілої сторони. Тільки керуючись принципом повного відшкодування збитків за зобов'язаннями можна відновити положення, яке існувало на момент правопорушення [161, с. 13].

Ідея скасування обмеження відповідальності перевізника спирається не тільки на принцип єдності правового режиму підприємницької діяльності. З розвитком страхування, зокрема страхування підприємницьких ризиків, значною мірою втрачає силу аргумент про обмежену можливість транспортних організацій з відшкодування завданих збитків у повному обсязі [94, с. 91]. На думку С. Ю. Морозова, у сучасних умовах положення про обмеження відповідальності транспортних організацій виглядають як рецидив планової економіки. Безумовно, транспортування вантажів та транспортні організації, які здійснюють перевезення, продовжують відігравати значну роль в економіці країни, проте не можна не враховувати, що одна з найбільш потужних транспортних систем – залізнична галузь – наразі перебуває в умовах реструктуризації та корпоративізації. Відмова від принципу рівної відповідальності допустима

лише за необхідності захисту слабкої сторони в договорі або за більш жорстких вимог до особи, яка виконує зобов'язання під час здійснення підприємницької діяльності [90, с. 40–41].

Перевезення вантажів є підприємницькою діяльністю транспортних організацій, яку вони повинні здійснювати на рівних засадах з іншими учасниками господарських відносин. З огляду на це треба скорегувати межі відповідальності сторін договору перевезення, відмовитися від підвищеної відповідальності вантажовідправника і встановити як підставу для відповідальності відправника збиток залізниці. Вантажовідправник повинен відповідати не за можливість виникнення певних обставин, а нести відповідальність за негативні для перевізника наслідки, що настають [319].

Ще однією особливістю господарсько-правової відповідальності суб'єктів господарювання, які реалізують функцію перевезення вантажів будь-яким видом транспорту, є наявність принципу презумпції вини. Якщо ЦК України (ст. 614) вина розглядається як підстава відповідальності за порушення зобов'язання, якщо інше не встановлено договором або законом, то ГК України (ст. 218) підставою господарсько-правової відповідальності учасника господарських відносин визнає *вчинене ним правопорушення* у сфері господарювання. Однак норми гл. 32 ГК України, що регулюють перевезення вантажів, у низці статей містять таку умову відповідальності, як наявність вини перевізника: перевізник звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажу, якщо прострочення сталося не з його вини (ст. 313 ч. 2 ГК України), а також за втрату, недостачу і пошкодження вантажу, прийнятого до перевезення, якщо доведе відсутність своєї вини у незбереженні вантажу (ч. 1 ст. 314 ГК України). Отже, характерною ознакою відповідальності перевізника за прострочення в доставці вантажу і за незбереження вантажу при перевезенні є презумпція його вини [30, с. 487, 489]. До того ж тягар доведення вини перевізника не завжди лежить саме на ньому, в транспортних кодексах чи статутах можуть бути передбачені випадки, коли доведення вини перевізника за незбереження перевезення покладається на одержувача або відправника (ч. 2 ст. 314 ГК України). Отже, після загальної формули відповідальності перевізника за незбереження

вантажу, «якщо він не доведе, що втрата, нестача, пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти або усунення яких від нього не залежало», вказуються можливі причини незбереження вантажу, а саме: причини, що залежать від вантажовідправника або вантажоодержувача; особливі природні властивості вантажу, що перевозиться; недоліки тари або упаковки, які не могли бути помічені при зовнішньому огляді вантажу тощо. Водночас у транспортних статутах і кодексах передбачено винятки, коли тягар доведення вини перевізника перекладається на вантажовідправника [323].

Підставами відповідальності перевізника є такі порушення зобов'язань, що випливають з договору перевезення вантажу, як прострочення доставки вантажу та незабезпечення його схоронності (втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу); ненадання транспортного засобу. Підставою для настання майнової відповідальності контрагентів перевізника є порушення правил здачі вантажу до перевезення, його пакування, своєчасного отримання вантажу в пункті призначення, оформлення перевізних документів, порушення обов'язку щодо сплати провізної плати та інших платежів за перевезення; невикористання наданого транспортного засобу відправником [323].

Аналіз законодавства та практики його застосування дає підстави стверджувати, що положення щодо господарсько-правової відповідальності за порушення умов перевезення вантажів в чинному законодавстві не узгоджені, що створює передумови для виникнення спорів, неоднозначного застосування норм законодавства про транспорт. Найбільш складна та численна категорія спорів стосується перевезення вантажів залізницею, що обумовлено, по-перше, недосконалістю законодавства з питань залізничних перевезень вантажів, а по-друге, – великим обсягом перевезень вантажів, що здійснюються залізницями. Притягнення до відповідальності залізниці ускладнюється ще й особливим положенням цього суб'єкта, який одночасно здійснює як функції контролю та управління, так і функції суб'єкта господарювання, виступаючи однією зі сторін договірних відносин. Певною мірою покращенню правозастосування сприяло узагальнення вищими судовими органами практики вирішення спорів, що виникають із залізничних перевезень вантажів, однак проб-

лемні питання потребують вирішення на рівні законодавства [334; 335; 336]. Насамперед, це стосується коригування меж відповідальності суб'єктів перевезення вантажу (встановлення рівного обсягу відповідальності вантажовідправника та перевізника, скасування правила щодо обмеженої відповідальності перевізника), вдосконалення порядку вирішення спорів щодо перевезення вантажу (питання стосовно застосування позовної давності та пред'явлення претензій у спорах щодо перевезення вантажів). Чинне законодавство, яке регламентує перевезення вантажів залізничним транспортом, зокрема Статут залізниць України, зазнає найбільшої критики з боку вчених і практиків. Визнаючи безперечно важливість цього акта для регулювання відносин у сфері залізничного транспорту, фахівці акцентують, що основними недоліками Статуту залізниць України є пріоритет інтересів транспортних організацій перед власниками вантажу, порушення рівного захисту учасників перевезення вантажів, зокрема зниження відповідальності залізниці у процесі перевезення вантажів за рахунок перенесення відповідальності на клієнтуру і інші види транспорту [333, с. 722].

З урахуванням зазначеного доцільно окремо дати характеристику господарсько-правовій відповідальності залізничного перевізника. Специфічним є те, що відповідальність сторін договору перевезення вантажів загалом, і перевізника зокрема, визначається лише законодавством (ст. 920, 921, 923, 924 ЦК України, ст. 313, 314 ГК України, розд. VII Статуту залізниць України), а не угодою сторін. Згідно з І. В. Булгаковою вказівка п. 105 Статуту залізниць України щодо можливості регулювання умови про відповідальність сторін у договорі не стосується зобов'язання з перевезення вантажів, що за своїм характером є договором приєднання, в якому умови і відповідальність сторін визначені стандартно, у нормативно-правовому порядку, а саме Статутом залізниць України [337, с. 92]. Відповідно до п. 6 Статуту залізниць України накладна і є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, форма якої і порядок заповнення затверджується органом управління, і навіть не містить умови про відповідальність сторін [126].

Відповідальність залізничного перевізника за порушення договірних зобов'язань має *обмежений характер*. За змістом ч. 2 ст. 924 ЦК Украї-

ни, ст. 314 ГК України, п. 105, 113 Статуту залізниць України відповідальність перевізника встановлена або у формі відшкодування фактично понесених збитків (крім неoderжаних доходів) – у разі втрати, нестачі, псування і пошкодження вантажу (п. 113, 114 Статуту залізниць України), або у формі виключної неустойки, наприклад за прострочення доставки вантажу (п. 116 Статуту залізниць України)²⁴. Вимоги щодо відшкодування збитків, завданих невиконанням або неналежним виконанням договору перевезення у розмірі більшому, ніж це передбачено законодавством, задоволенню не підлягають, що підтверджується судовою практикою. Згідно зі ст. 924 ЦК України, ст. 314 ГК України, п. 114, 115 Статуту залізниць України залізниця відповідає за незбереження прийнятого до перевезення вантажу у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи в розмірі тієї суми, на яку було знижено його вартість. Правова позиція викладена в Постанові Верховного Суду України від 20.03.2018 р. у справі № 916/4345/14, відповідно до якої треба застосовувати норми Статуту залізниць України, яким встановлено обмежену відповідальність перевізника у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу, яка визначається на підставі загальної суми рахунку або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу. Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, зокрема за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його нестачі. Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунку або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу (справа ТОВ СП «Нібулон» до ПАТ «Українська залізниця» в особі регіональної філії «Одеська залізниця») [338]. Аналогічного висновку дійшов Касаційний госпо-

²⁴ Колегія суддів об'єднаної палати Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду відступила від правових позицій Верховного Суду у постановках від 27.02.2019 р. у справі № 910/9765/18, від 09.09.2019 р. у справі № 910/14170/18 та від 12.09.2019 р. у справі № 910/10427/18 щодо обчислення суми штрафу за несвоєчасну доставку вантажу залізницею, виходячи із загальної суми платежів, сплаченої відправником на користь залізниці та *відображеної у графі 34 залізничної накладної*, та зауважила на необхідності здійснення розрахунків штрафу в порядку п. 116 Статуту залізниць України у відсотковому співвідношенні *від суми провізної плати, зазначеної у графі 31 залізничної накладної*, залежно від кількості днів прострочення у доставці вантажу. Див.: Постанови ОП КГС ВС від 21.02.2020 р. у справі № 910/1524/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/87838412>

дарський суд у складі Верховного Суду України у справі № 910/118/20 (Постанова від 25.01.2021 р.), зазначивши, що при визначенні розміру збитків, заподіяних утратою вантажу, необхідно застосовувати норми Статуту залізниць України, якими встановлено обмежену відповідальність перевізника у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу, яка визначається на підставі загальної суми рахунку або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу. При цьому недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення (п. 114 Статуту залізниць України) [339].

Обмеження відповідальності за порушення зобов'язань з перевезення вантажів має односторонній характер і стосується тільки перевізника. Санкціям, які застосовуються до вантажовідправника за неправильне оформлення накладної, законодавством надано характер штрафної неустойки, а перевізнику – право стягнення збитків у повному обсязі з відправника. Зокрема, відповідно до п. 118, 122 Статуту залізниць України за неправильно зазначені в накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення. При цьому такий штраф підлягає стягненню за сам факт допущення вантажовідправником зазначених порушень, незалежно від того, чи заподіяні залізниці в зв'язку з цим збитки. Такий підхід порушує принцип рівності суб'єктів господарювання, оскільки застосовується не до всього зобов'язання загалом, а до окремих порушень умов договору. Адже перевезення вантажів є підприємницькою діяльністю транспортних організацій [319].

У літературі справедливо зазначається невинувато великий розмір штрафу за неналежне оформлення накладної у п'ятикратному розмірі провізної плати, застосування штрафу незалежно від відшкодування збитків [340, с. 44; 341, с. 114]. Треба скоригувати межі відповідальності сторін договору перевезення, відмовитися від підвищеної відповідальності вантажовідправників та встановити як підставу для відповідальності відправника завдання шкоди залізниці. Вантажовідправник має відповідати не за можливість виникнення певних обставин, а нести відповідальність за негативні для перевізника наслідки.

Підставою господарсько-правової відповідальності відповідно до ч. 1 ст. 218 ГК України є вчинене правопорушення у сфері господарювання, проте у Статуті залізниць України використовується категорія вини як умова відповідальності перевізника при незбереженні вантажу (п. 114) [28; 126].

Принцип презумпції вини залізниці за несхоронність вантажу передбачено п. 114 Статуту залізниць України. Законодавець використовує категорію вини при формулюванні правил щодо відповідальності перевізника, яка презюмується, тобто перевізник має довести, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, яким залізниця не могла запобігти та усунення яких від неї не залежало, за винятком випадків, які звільняють залізницю від відповідальності.

Перелік таких обставин, наявність яких є підставою для звільнення залізниці від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу, передбачено у п. 111 Статуту залізниць України. Такий перелік не є вичерпним, отже, залізниця може бути звільнена від відповідальності, якщо вона доведе й інші обставини, що вказують на відсутність її вини. Перелік підстав, що звільняють залізницю від відповідальності, є безпідставно великим з огляду на можливість його розширення *іншими обставинами, що вказують на відсутність вини залізниці*. Ці обставини не завжди вказують на те, що несхоронність вантажу виникла за незалежних від залізниці причин (у разі відсутності її вини), оскільки це передбачено в п. 113, 114 Статуту залізниць України. Склалася практика, що наявність будь-якої з цих обставин автоматично звільняє залізницю від відповідальності. Тобто фактично склалася незаперечна (неспростовна) презумпція відсутності підстав для відповідальності залізниці в зазначених випадках [328].

Доцільно конкретизувати перелік обставин, передбачених у п. 113 Статуту залізниць України, саме як перелік обставин, які виникли з незалежних від залізниці причин, щоб уникнути безперечної презумпції відсутності вини залізниці. Крім того, підставою для звільнення від відповідальності залізниці має бути не сам факт наявності зазначених обставин, а доведений правопорушником (залізницею) причинний зв'язок цих обставин з правопорушенням.

Питання наявності вини як умови відповідальності при перевезенні вантажів залізницею досі залишається дискусійним у науковій літературі. Деякі автори вважають вину умовою відповідальності сторін договору перевезення вантажів, деякі – формулою, згідно з якою перевізник не відповідає за наявності обставин, які він «не міг попередити та усунення яких від нього не залежало», словесним визначенням вини [319]. Противники цієї позиції стверджують, що ця формула містить посилання на об'єктивність причин невиконання зобов'язання і не може вважатися словесним визначенням вини. Зокрема О. С. Іоффе зазначав: «Необхідною умовою відповідальності як за затримку доставки, так і за незабезпечення схоронності вантажу, який перевозиться на всіх видах транспорту, є вина перевізника» [322, с. 610]. Згідно з В. Г. Баукінім, до початку 90-х рр. ХХ ст. такий підхід був виправданим, оскільки законодавство СРСР як загальне правило передбачало принцип відповідальності за вину. Поняття підприємництва тоді не існувало [319, с. 36–37]. Однак доцільнішою є позиція Т. П. Коваленко, яка стверджувала, що «якщо визнати, що в основі відповідальності залізниці за схоронність вантажів, які перевозяться, лежить принцип презумпції вини, то це, з одного боку, необґрунтовано обмежить коло випадків, коли залізниця буде визнана відповідальною, а з іншого – обумовить неправильний підхід до вирішення справ цієї категорії, оскільки суд вимушений буде займатися не тільки встановленням необхідного причинного зв'язку між діями (бездіяльністю) залізниці, але й з'ясуванням суб'єктивного відношення її працівників до неналежного виконання договору перевезення» [327, с. 6].

П. 46 Статуту залізниць України визначено обов'язок одержувача вантажу прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу (абз. 1), якому кореспондує право залізниці вимагати від одержувача сплати збору за зберігання вантажу на станції після закінчення терміну безоплатного зберігання (термін безкоштовного зберігання складає 1 добу, що починає обчислюватися з 24-ої години дати вивантаження вантажу (контейнера) засобами залізниці або з 24-ої години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача) (абз. 3). При цьому п. 36 Статуту залізниць України передбачено право залізниці збільшувати розмір збору за збереження вантажів у разі виникнення ускладнень на стан-

ції у зв'язку з несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів до двократного розміру. Зазначене питання уже ставало предметом судового розгляду (Постанови від 26.06.2020 р. у справі № 908/1925/19, від 23.06.2020 р. у справі № 908/1746/19, від 06.04.2020 р. у справі № 908/1417/19 Касаційного господарського суду), у результаті Об'єднана палата Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду України, розглянувши справу № 908/1795/19, підтримала правову позицію у зазначених Постановах, відповідно до якої застосування залізницею до одержувача вантажу двократного розміру збору за зберігання вантажу в порядку п. 36 Статуту залізниць України допускається у разі виникнення ускладнень на станції, що зумовлені несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів зі станції, якщо такі ускладнення у роботі залізниці перебувають у причинно-наслідковому зв'язку з бездіяльністю одержувача у вивезенні вантажу та звільненні під'їзних колій від вагонів, що надійшли на його адресу. П. 36 Статуту залізниць України як спеціальна норма, що визначає підвищену санкцію (можливість двократного нарахування збору за зберігання вантажу) за окреме порушення, допущене вантажоодержувачем (створення вантажоодержувачем ускладнень на станції призначення з його вини), не містить винятку із загального правила щодо можливості її застосування незалежно від місця затримки вагонів (на станції призначення чи підходах до неї, якими можуть бути проміжні станції, на прикордонних, припортових станціях тощо) уздовж маршруту слідування вагонів. Застосування двократного розміру збору за зберігання вантажу є підвищеною мірою відповідальності, яка застосовується за умови створення вантажоодержувачем ускладнень на станції призначення з його вини [342].

На залізничному транспорті значну частину спорів складають *переддоговірні спори*, пов'язані з розробкою єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії та станції примикання залізниці (розробка єдиного технологічного процесу передуює укладенню договорів про подачу та забирання вагонів та експлуатацію залізничної під'їзної колії). Специфічним для сфери залізничного транспорту є застосування відповідальності у формі штрафних санкцій за невиконання планів перевезення, що стягуються в безспірному (безакцептному) порядку з особового рахунку клієнта залізниці.

Тобто відповідальності залізниці за порушення договірних зобов'язань під час перевезень притаманні певні особливості, які відрізняють її від загальної для всіх учасників господарських відносин моделі, а саме: одностороннє застосування принципу обмеженої відповідальності до перевізника, на відміну від підвищеної відповідальності відправника, застосування за загальним правилом принципу вини перевізника у незбереженні вантажу, яка презюмується, особливий механізм реалізації відповідальності перевізника, відсутність свободи сторін у зміні нормативних положень щодо відповідальності у договірному порядку з огляду на те, що у сфері залізничних перевезень діє формулярне право [27, с. 533].

Потребує законодавчого визнання таке положення: підставою для звільнення від відповідальності залізниці має бути не сам факт наявності зазначених обставин, а доведений правопорушником (залізницею) причинний зв'язок цих обставин з правопорушенням. З огляду на це доцільно передбачити обов'язок залізниці доводити відсутність своєї вини. Зазначене положення варто закріпити у п. 111 Статуту залізниць України, що сприятиме попередженню випадків безпідставного звільнення від відповідальності залізниці за незбереження вантажу [323].

Необхідно підкреслити окремі особливості відповідальності при перевезенні вантажів морським транспортом. Особливим випадком звільнення морського перевізника від відповідальності за незбереження вантажу є підтвердження того, що втрата, нестача або пошкодження вантажу сталися внаслідок *навігаційної помилки* – дій або упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном (ст. 177 КТМ України). У цьому разі відсутні обставини, що вказують на неналежну турботу перевізника про збереження вантажу, натомість є підтвердження про неправильні дії або упущення перевізника, пов'язані з експлуатацією судна [90, с. 205–206]. Крім цього, не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу девіація судна – будь-яке відхилення судна від наміченого шляху з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника (ст. 161 КТМ України). У сфері морського транспорту, крім загальних підстав для звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу (прибуття ван-

тажу у справних судових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах зі справними пломбами відправника; у цілій і справній тарі без слідів її розпакування в дорозі; у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника)²⁵ (ст. 178 КТМ України), встановлено особливі випадки виникнення збитків та витрат, що належать до категорії загальної або незагальної аварії (розд. IX КТМ України)²⁶. У сфері морського транспорту законодавством регламентовано відповідність власника судна за забруднення, заподіяне внаслідок витоку з його судна або скиду з нього нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (гл. 3 КТМ України) у формі відшкодування збитків; відшкодування ядерної шкоди, заподіяної внаслідок ядерного інциденту з ядерним судном, оператора ядерного судна (гл. 5 КТМ України); відповідальність за простій судна з вини відправника або одержувача вантажу (ст. 183 КТМ України); відповідальність перевізника за втрату або пошкодження контейнера (ст. 182 КТМ України); арешт судна для забезпечення морських вимог (ст. 41, 42 КТМ України); затримання суден і вантажів до достатнього забезпечення морської вимоги судовласником або вантажовласником (ст. 80 КТМ України) [124].

При морських перевезеннях угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач) (ст. 149 КТМ України). Крім цього, під час завантаження судна у разі закінчення контрста-

²⁵ Варто зазначити, що у КТМ України передбачено вичерпний перелік підстав для звільнення від відповідальності перевізника, на відміну від аналогічного переліку для залізничного перевізника (ст. 111 Статуту залізниць України).

²⁶ Відповідно до ст. 277 КТМ України загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки (наприклад, збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, що виникла внаслідок дії блискавки). При цьому загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їхній вартості, для підтвердження факту загальної аварії та розрахунок з її розподілу складається диспаша. Збитки, що не підпадають під категорію загальної аварії, визнаються окремою (незагальною) аварією. Такі збитки несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їхнє спричинення (наприклад, вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні не відповідно до правил і звичаїв торговельного мореплавства, збитки, заподіяні (будь-яким способом) під час гасіння пожежі на борту судна, внаслідок дії диму або зігрівання).

лійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника (ст. 150 КТМ України). Штраф за контрсталійний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу (ч. 2 ст. 183 КТМ України). Характерною для сфери морських перевезень є можливість капітана з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласників зробити заяву про морський протест, якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог (гл. 7 КТМ України). Заява має містити опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна і заявляється нотаріусу (іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення нотаріальних дій) – у порту України; консулу України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави – в іноземному порту [124].

Правила обмеженої відповідальності перевізника у розмірі фактично завданої шкоди вантажу та презумпція вини перевізника у разі втрати, псування, пошкодження та нестачі вантажу поширюються і на випадки перевезення вантажу іншими видами транспорту, зокрема при перевезенні у прямому змішаному сполученні.

У сучасній світовій практиці у сфері відповідальності за договорами перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні склалися дві основні моделі відповідальності: уніфікована відповідальність першого перевізника й відповідальність перевізника відповідної ланки. Система першої моделі – уніфікованої відповідальності – ґрунтується на правовому режимі відповідальності, що застосовується незалежно від виду транспорту, при транспортуванні вантажу, яким було завдано шкоду. Згідно з системою другої моделі – відповідальності представника ланки – порядок відшкодування визначається на підставі правил, що властиві різним видам транспорту, тобто залежно від виду транспорту, яким здійснювалося перевезення під час завдання шкоди [11; 343, с. 106].

Н. О. Бутакова зазначає, що ключовим аспектом в контексті встановлення відповідальності оператора за втрату, пошкодження або затримку вантажу є вибір між єдиною та мережевою системою відповідальності. Відповідно до єдиної системи відповідальності однаковий режим відповідальності застосовується до всього мультимодального перевезення, незалежно від стадії, на якій втрата, пошкодження або затримка доставки вантажу відбулися. При мережевій системі відповідальності відповідальність оператора мультимодального перевезення залежить від локалізації збитку, тобто від того, на якій стадії перевезення і на якому виді транспорту сталося заподіяння збитку, визначається на підставі міжнародних конвенцій або національного закону, що застосовується до певних видів транспорту, на якому заподіяно шкоду [59, с. 300].

У вітчизняному законодавстві згідно з п. 131 Статуту залізниць України претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, заявляються: а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт. Відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, якщо за пред'явленою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія пред'явлена залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки (п. 4.5) [344].

У Правилах повітряних перевезень вантажів передбачено, що оператор змішаного перевезення від власного імені або через іншу уповноважену особу укладає договір змішаного перевезення як сторона договору та бере на себе зобов'язання за виконання договору і не є агентом відправника чи перевізника (розд. 3). Відповідальність повітряного перевізника за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки доставки вантажу, якщо випадок, що призвів до шкоди, стався в період часу змішаного перевезення, обмежується сумами, установленими Конвенцією ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (Женевською конвенцією). У разі, якщо знищення, втрата, ушкодження чи затримка в доставці вантажу сталися на визначеному етапі змішаного

перевезення, відповідальність повітряного перевізника обмежується су-
мами, установленими міжнародними конвенціями, зокрема: Монреаль-
ською конвенцією (на етапі змішаного перевезення, перевезення на яко-
му здійснюється повітряним транспортом); Конвенцією CMR (на етапі
змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється автомобіль-
ним транспортом; Конвенцією COTIF – CIV (на етапі змішаного пере-
везення, перевезення на якому здійснюється залізничним транспортом);
Правилами Hague-Visby (на етапі змішаного перевезення, перевезення
на якому здійснюється морським (річковим) транспортом) [47].

Конвенція ООН 1980 р. застосовується до всіх договорів мультимо-
дального перевезення з одного місця в інше, які розташовані у двох дер-
жавах, якщо: а) вказане в договорі змішаного перевезення місце, в якому
вантаж приймається оператором змішаного перевезення до свого відан-
ня, знаходиться в одній з Договірних держав; б) зазначене в договорі
змішаного перевезення місце доставки вантажу оператором змішаного
перевезення знаходиться в одній з Договірних держав (ст. 2 Конвенції).
При цьому вантажовідправник має право обирати між змішаним пере-
везенням та перевезенням, що здійснюється на окремих етапах різними
видами транспорту (ст. 3 Конвенції). Відповідальність оператора зміша-
ного перевезення за втрату або пошкодження вантажу, а також затримку
в доставці ґрунтується відповідно до Конвенції на принципі «презумп-
ції вини», тобто оператор змішаного перевезення несе відповідальність
за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також
затримки в доставці, якщо обставини, що їх зумовили, мали місце тоді,
коли вантаж перебував у його віданні, якщо тільки оператор змішаного
перевезення не доведе, що він, його службовці або агенти або будь-яка
особа вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути
таких обставин і їхніх наслідків (ч. 1 ст. 16 Конвенції ООН 1980 р.) [345].

Відповідальність оператора в рамках Правил ЮНКТАД / МТП також
заснована на принципі презумпції вини. Зокрема оператор мультимо-
дального перевезення несе відповідальність за втрату, пошкодження або
затримку в доставці вантажу, якщо обставини, які призвели до втрати,
пошкодження або затримки в доставці сталися, коли товари були в його
розпорядженні, якщо не доведе, що він сам, його службовці або агенти

або будь-яка інша особа, чиїми послугами він скористався для виконання договору, не допустили жодних помилок або недбалість, які б завдали або сприяли заподіяння збитку, призвели до затримки в доставці вантажу (п. 5.1 Правил) [153].

З огляду на те, що Конвенція ООН 1980 р. не вступила в силу, існує інший сформований порядок регулювання відповідальності оператора на підставі мультимодальних коносаментів, який використовується більш широко на практиці, зокрема типові договірні угоди, розроблені ФІАТА (FIATA, Міжнародна асоціація експедиторських організацій) 1992 р. та «MULTIDOC-95» (Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading), які засновані на Правилах ЮНКТАД / МТП 1992 р. (UNCTAD / ICC Rules). Згідно з мультимодальним коносаментом оператор випускає один документ на весь період перевезення вантажу «від дверей до дверей» з єдиною системою відповідальності [59, с. 304–306].

Конвенцією ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила, Нью-Йорк, 2008 р.) встановлено новий режим відповідальності перевізника шляхом модифікації системи мережевої відповідальності, що є певною альтернативною можливістю для учасників мультимодального перевезення використовувати передбачувану систему відповідальності згідно з Правилами [59, с. 308].

З огляду на те, що дотепер відсутній однаковий правовий режим, що регулює мультимодальні перевезення (Конвенція ООН 1980 р. не набула чинності, Правила не мають силу закону, Роттердамські правила також не набули чинності через низку спорів), встановлення єдиного режиму відповідальності на міжнародному рівні залишається вкрай актуальним питанням [346, с. 160].

Отже, особливостями господарсько-правової відповідальності перевізника за порушення договірних зобов'язань під час перевезень є: одностороннє застосування принципу обмеженої відповідальності до перевізника, на відміну від підвищеної відповідальності вантажовідправника; застосування, за загальним правилом, принципу вини перевізника у незбереженні вантажу, яка презюмується; особливий механізм реалізації відповідальності перевізника; обмеження свободи сторін у зміні норма-

тивних положень щодо відповідальності у договірному порядку з метою захисту споживача транспортних послуг.

У сфері транспорту застосовуються традиційні для господарського права види санкцій у відповідному порядку, а саме: а) відшкодування заподіяної шкоди, що застосовується в судовому (претензійно-позовному чи суто позовному) порядку (відшкодування завданих перевізником фактичних збитків у разі втрати, псування, пошкодження, нестачі вантажу); б) сплата штрафних санкцій, що застосовуються в судовому (претензійно-позовному або позовному) порядку; в) оперативно-господарські санкції – заходи оперативного впливу на порушника з метою попередження наступних порушень та зменшення від них втрат, що передбачаються договором і застосовуються самостійно стороною договору, права якої було порушено (наприклад, право застави, притримання вантажу для забезпечення внесення належних платежів за перевезення вантажу); г) адміністративно-господарські санкції – заходи впливу, що застосовуються до порушника вимог законодавства уповноваженим органом у сфері транспорту самостійно або за його ініціативою – судом (наприклад, застосування заходів відповідальності до суб'єктів транспортної діяльності, які займають монопольне становище, Антимонопольний комітет України (далі – АМКУ) у разі порушення законодавства про захист економічної конкуренції).

Напрямами вдосконалення законодавчої регламентації господарсько-правової відповідальності у сфері транспорту визначено: застосування рівного обсягу відповідальності сторін договору перевезення; законодавче визнання положення, що необхідною умовою для звільнення від відповідальності залізниці у випадках, передбачених п. 111 Статуту залізниць України, є доведений правопорушником (залізницею) причинний зв'язок цих обставин з правопорушенням.

2.4. Проблеми захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту

Захист прав становить правову категорію міжгалузевого значення, яка широко використовується на законодавчому рівні, в наукових дослідженнях у галузі правознавства. У науковій літературі акцентовано

увагу на багатоаспектності значень, в яких вживається поняття захисту, що пов'язано з його тісним взаємозв'язком з низкою суміжних понять, таких як «охорона прав», «правова охорона», «правове забезпечення» тощо [347, с. 9].

Загальною тенденцією розвитку права в більшості країн світу стає політика посилення захисту прав як на національному, так і на міжнародному, регіональних рівнях. Правова ідея гарантованості судового захисту знайшла закріплення в ст. 6, 13 Європейської конвенції про захист прав людини і основоположних свобод, ст. 13, 55 Конституції України та спеціальних нормативно-правових актах [347, с. 55]. На рівні галузевих кодифікованих актів захист прав закладено як вихідну засаду, принцип правового регулювання. Зокрема, у ст. 6 ГК України забезпечення економічної багатоманітності та рівного захисту державою усіх суб'єктів господарювання віднесено до загальних принципів господарювання [28]. Відповідно до ст. 20 ГК України кожний суб'єкт господарювання та споживач має право на захист своїх прав і законних інтересів, використовуючи передбачені законом способи та форми захисту, зокрема шляхом відшкодування збитків, застосування штрафних, оперативно-господарських, адміністративно-господарських санкцій [28].

Поняття «захист прав» залишається дискусійним у юридичній літературі [26; 347; 348; 349; 350; 351; 352; 353; 354; 355; 356; 357; 358]. В. К. Мамутов називав захистом права чітке розмежування компетенції підприємств та вищих органів, їхню відповідальність, заходи організаційного характеру (закріплення порядку оскарження неправомірних дій вищих органів та ін.) [202, с. 217]. С. С. Алексєєв визначив правовий захист як державну примусову діяльність, спрямовану на відновлення порушеного права, забезпечення виконання юридичного обов'язку [359, с. 25–27]. У науковій літературі термін «захист» розглядається як діяльність правочинних суб'єктів, покликана усунути обставини, що перешкоджають нормальному функціонуванню правовідносин; а також як мета такої діяльності [360, с. 99]. Л. М. Ніколенко, розглядаючи захист як механізм, сукупність правових прийомів, доводить, що захист як категорія господарського процесуального права, об'єднує в собі діяльність учасників господарських процесуальних правовідносин, спрямовану на

вирішення правового спору, і складається з багатьох елементів, за допомогою яких досягається певна мета – відновлення соціально-правової справедливості [355].

Найбільш наближеним до поняття захисту прав за смисловим значенням і сферою застосування вважається поняття «охорона прав» [347, с. 9]. Більшість дослідників виходять із співвідношення вказаних понять як загального (охорона прав) і частини (захист прав); інколи поняття «захист прав» розглядається як вузьке значення охорони прав. І. Ф. Коваль стверджує, що внаслідок такої поліваріантності це поняття набуває багатозначної характеристики, постаючи як правовідношення, сукупність правових норм, правозастосовна діяльність відповідних юрисдикційних органів тощо [347, с. 9]. Зважаючи на багатогранність трактувань поняття захисту, в науковій літературі наявні підходи виокремлено в три основні теорії сутності цього поняття: «теорія заходів», «теорія функцій» і «теорія діяльності» [351].

До моменту вчинення порушення право на захист перебуває у статичному стані, у разі ж настання відповідних юридичних фактів (підстав для захисту) – набуває динамічного характеру й може реалізуватися на розсуд уповноваженої особи як шляхом самостійного застосування належних способів захисту, так і за допомогою звернення до компетентних державних органів [347, с. 15]. Способи захисту прав поділяються на два види: заходи захисту і заходи відповідальності [347, с. 44].

У літературі надано численні тлумачення поняття способу захисту суб'єктивних прав і законних інтересів, утім квінтесенцією цього поняття є його розуміння як правового засобу, інструменту, застосування якого забезпечує мету захисту – відновлення прав, припинення правопорушення, ліквідація негативних наслідків тощо [347, с. 33–34].

Зважаючи на широке розмаїття способів захисту прав та інтересів, видів порушень та інших підстав для захисту, важливого значення набуває вибір належного й ефективного способу захисту відповідного права. Домінантним у системі способів захисту прав та інтересів є судовий захист [347, с. 4]. У науковій літературі зазначається, що термін «доступ до суду» є комплексною правовою категорією, в основі якої полягають базові критерії, одночасне забезпечення яких гарантує дотримання пра-

ва особи на доступ до правосуддя, зокрема: фінансовий, територіальний, організаційний, інформаційний, процесуальний [361]. Згідно з О. А. Беляневич наразі домінантне значення судової форми захисту зумовлене нормою ч. 2 ст. 124 Конституції України, якою передбачено поширення юрисдикції судів на всі правовідносини, що виникають у державі. Судовий захист як юрисдикційна форма, в якій відбувається захист порушеного права, охоплює судовий та адміністративний порядок реалізації передбачених законом заходів захисту. Однак досудове врегулювання спорів як неюрисдикційна форма захисту може бути додатковим засобом правового захисту, який держава надає учасникам певних правовідносин. При цьому О. А. Беляневич акцентує, що реалізація принципів свободи підприємницької діяльності і свободи договору охоплює, між іншим, підтримку і заохочення державою саморегуляції відносин у сфері господарювання, яка виявляється у використанні неюрисдикційної форми захисту порушених прав та законних інтересів суб'єктів господарювання як такої, що є адекватною динамічним ринковим умовам [362]. Важливо підкреслити у досліджуваному контексті те, що можливість судового захисту не може бути поставлена законом, іншими нормативно-правовими актами у залежність від використання суб'єктом правовідносин інших засобів правового захисту, зокрема досудового врегулювання спору, а право суб'єкта господарювання на звернення до суду не обмежується національною судовою системою [354].

З урахуванням законодавчих змін запроваджено принципово інший підхід до обрання способів захисту, що полягає у можливості позивача і суду застосувати спосіб захисту, який прямо не передбачений законом, але не суперечить йому (ч. 2 ст. 5 Господарського процесуального кодексу України (далі – ГПК України) [347, с. 40].

Розкриваючи зміст захисту в господарському судочинстві за допомогою окремих правових категорій «форми захисту», «засоби захисту» та «способи захисту», співвідношення яких належить до дискусійних питань у правовій науці, Л. М. Ніколенко підкреслює самостійний характер, взаємозв'язок та взаємозалежність цих явищ, оскільки сутність їхнього чіткого розмежування полягає у детермінованості вибору способів і засобів захисту конкретної форми захисту [355].

У науковій літературі виділяють юрисдикційну та неюрисдикційну (різновидами якої є самозахист права (зокрема притримання), заходи оперативного впливу на боржника, застосування процедур примирення, спрямованих на врегулювання правового конфлікту тощо) форми захисту [362]. В інших джерелах виділяють такі форми захисту, як-от: самозахист; досудове врегулювання спорів; залучення органів, які сприятимуть в такому захисті; нотаріальний, адміністративний та судовий захист [354].

Переходячи до питань захисту прав та законних інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту, доцільно зосередити увагу на тому, що специфіка захисту прав та законних інтересів учасників перевезення вантажів полягає у: 1) можливості врегулювання спорів щодо перевезення вантажів у внутрішньому сполученні як у судовому, так і досудовому (претензійному) порядку; 2) застосуванні спеціальних скорочених строків позовної давності до вимог, що виникають із договору перевезення вантажу; 3) застосуванні особливих правил обчислення моменту, з якого починається перебіг цього строку – залежно від підстав, які стали приводом для пред'явлення вимог; 4) обмеженні кола осіб, які можуть звертатися з претензією та позовом до перевізника (вантажовідправник або вантажоодержувач залежно від предмета спору); 5) встановленні особливих вимог щодо доказів, якими можуть підтверджуватися обставини для притягнення до відповідальності перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача (такі обставини засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми; накладна, квитанція про приймання вантажу до перевезення та комерційний акт подаються лише в оригіналі) [323].

Наразі для врегулювання спорів, що виникають, зокрема за зобов'язаннями з перевезення вантажів, учасники цих відносин можуть обирати на свій розсуд будь-яку передбачену законодавством форму захисту прав та законних інтересів: досудову чи судову. При цьому у сфері транспорту застосовується спеціальний досудовий захист прав суб'єктів господарювання, регламентований ст. 315 ГК України, ст. 925 ЦК України, а також спеціальним транспортним законодавством, зокрема порядок пред'явлення і розгляду претензій до органів залізничного транспорту

передбачено п. 130–137 Статуту залізниць України, Правилами заявлен-
ня і розгляду претензій (п. 130–137 Статуту залізниць України), затв.
Наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2002 р. № 334. Як
відомо, раніше порядок врегулювання спорів, що виникали з договору
перевезення, так само як і договору про надання послуг зв'язку, дого-
вору, заснованому на державному замовленні, передбачав обов'язкове
дотримання досудового порядку відповідно до Закону України «Про
внесення змін до Арбітражного процесуального кодексу України» від
17.05.2001 р. Згодом рішенням Конституційного Суду України у справі
за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю
«Торговий Дім “Кампус Коттон клуб” щодо офіційного тлумачення
положення ч. 2 ст. 124 Конституції України (справа про досудове вре-
гулювання спорів)» від 09.07.2002 р. № 15-рп/2002 було встановлено,
що «положення ч. 2 ст. 124 Конституції України про поширення юрис-
дикції судів на всі правовідносини, що виникають у державі, в аспекті
конституційного звернення необхідно розуміти так, що право особи (гро-
мадянина України, іноземця, особи без громадянства, юридичної особи)
на звернення до суду за дозволом спору не може бути обмежене зако-
ном, іншими нормативно-правовими актами» [363]. У наведеному рішен-
ні Конституційного Суду вказувалося на те, що обов'язкове досудове
врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної за-
яви до розгляду, порушує право особи на судовий захист. Держава, з
огляду на необхідність підвищення рівня правового захисту, може сти-
мулювати вирішення правових спорів у межах досудових процедур, але
їхнє використання є правом, а не обов'язком особи, яка потребує такого
захисту (п. 3) [363]. Згодом Законом України «Про внесення змін до де-
яких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів»
від 23.06.2005 р. відповідні зміни в частині скасування обов'язку засто-
сування порядку досудового врегулювання окремих категорій спорів,
зокрема тих, що виникають з договору перевезення, було внесено до
ГПК України, ГК України, ЦК України, Закону України «Про залізнич-
ний транспорт» та ін.

Незважаючи на скасування обов'язковості досудового порядку врегу-
лювання спорів, у судовій практиці позовну давність пов'язано зі стро-

ком для подання претензій, з огляду на що виникла проблема щодо застосування ст. 315 ГК України в частині порядку обчислення позовної давності у таких спорах у разі непред'явлення претензії.

За приписами ст. 315 ГК України, якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, заявник має право звернутися до суду протягом 6 місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді. Статутом залізниць України передбачено інший порядок обчислення строку для подання позову (п. 134, 136 Статуту залізниць України) залежно від підстав його подання.

Розглядаючи справи щодо перевезення вантажів, господарські суди по-різному визначали початок перебігу позовної давності: в одних справах – за правилами, встановленими Статутом залізниць України, а в інших – відповідно до ст. 315 ГК України. З метою забезпечення правильного і однакового застосування позовної давності у вирішенні спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею, вищими судовими інстанціями було роз'яснено, що ст. 315 ГК України і п. 134, 136, 137 Статуту залізниць України є спеціальними нормами, які регулюють питання перебігу строку позовної давності у справах про відшкодування збитків (вартості недостачі вантажу), що виникають із залізничних перевезень. У визначенні позовної давності за позовами до перевізників, що випливають з договорів перевезення вантажів, треба виходити з того, що її обчислення починається після закінчення строку пред'явлення претензії і терміну її розгляду (ч. 2, 3 ст. 315 ГК України), незалежно від того, чи пред'являлася відповідна претензія до перевізника [364]. Верховний Суд України підтримав викладену в ній правову позицію, згідно з якою обчислення початку перебігу позовної давності здійснюється саме за правилами ГК України. Проте у разі виникнення спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів залізницею, при визначенні початку перебігу позовної давності не можуть застосовуватися приписи Статуту залізниць України, оскільки Статут затверджено не законом, а постановою Кабінета Міністрів України. Якщо порівнювати з іншими видами транспорту, то посилання у ч. 3 ст. 4 ГК України на КТМ України як на спеціальний нормативно-правовий акт, що регулює господарські відносини у сфері торговельного мореплавства і має силу закону, сприяє належному унормуванню відповідних відносин.

З огляду на це виникає питання щодо конституційності ст. 315 ГК України в частині порядку перебігу позовної давності. Адже право особи на звернення до суду за вирішенням спору не може бути обмежене законом, іншими нормативно-правовими актами (рішення Конституційного Суду України від 09.07.2002 р. № 15-рп/2002). Суд не вправі відмовити особі в прийнятті позовної заяви чи скарги лише з тієї підстави, що її вимоги можуть бути розглянуті в передбаченому законом досудовому порядку (п. 8 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя» від 01.11.96 р.).

Як зазначає Л. М. Ніколенко, досудове врегулювання спорів є додатковим, дієвим та поширеним засобом правового захисту суб'єктів господарювання без звернення до господарського суду. Дослідниця стверджує, що пред'явлення претензії має характер ділового звичаю та реалізується виключно за волевиявленням суб'єктів конкретних правовідносин, у такий спосіб не обмежуючи право на судовий захист [365].

Зокрема у ст. 315 ГК України доцільно передбачити вказівки на транспортні кодекси, закони і статuti як спеціальне транспортне законодавство, яке має прийматися на рівні *закону*. Наразі ГК України і Статут залізниць України встановлюють різний порядок обчислення строків для пред'явлення позовів до перевізника: ГК України, так само, як і ЦК України, початок відліку прирівнює до дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді, а в Статуті залізниць України порядок обчислення строків для пред'явлення позовів встановлено з урахуванням специфіки відносин у цій сфері, і відрізняється він залежно від характеру спору. Терміни для пред'явлення позовів до залізниць обчислюються у такий спосіб: щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень – після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу; з приводу відшкодування за псування, пошкодження або недостачу, а також прострочення доставки вантажу – з дня видачі вантажу; про відшкодування за втрату вантажу – через 30 діб з дня закінчення терміну доставки; про відшкодування за втрату вантажу при перевезенні у прямому змішаному сполученні – через два місяці з дня прийому вантажу до перевезення; в інших випадках – з дня встанов-

лення обставин, що обумовили заяву претензії (п. 16, 134 Статуту залізниць України) [366].

Для належного вирішення цього питання висловлюються пропозиції: прийняти Статут залізниць України як закон, звернутися до Конституційного Суду України з метою вирішення питання стосовно конституційності положень ст. 315 ГК України в частині обчислення початку перебігу позовної давності; або обчислювати позовну давність з дня видачі вантажу [367]. Наприклад, у Конвенції ООН про змішані перевезення вантажів (24.05.1980 р.) передбачено дворічну позовну давність для спорів, що пов'язані із міжнародним змішаним перевезенням (ст. 25). Цей строк починається в наступний день після видачі вантажу або частини вантажу оператором змішаного перевезення, а якщо вантаж не видано – з наступного дня після останнього дня, коли вантаж мав бути виданий [345].

У сучасних умовах арсенал засобів правового захисту інтересів учасників транспортної діяльності значно розширюється і доповнюється альтернативними способами врегулювання спорів, зокрема третейського розгляду, міжнародного комерційного арбітражу, медіації, переговорів та ін. Отже, позасудовий захист можливо розглядати в широкому значенні, розуміючи під ним не лише направлення претензії. Л. М. Ніколенко визначає позасудовий захист прав суб'єктів господарювання як сукупність форм, засобів та заходів юрисдикційного або неюрисдикційного характеру, що здійснюються як суб'єктами господарювання самостійно, так уповноваженими органами (особами) без участі державного суду, направлених на вирішення конфлікту з метою належної реалізації прав, захисту та відновлення порушених прав суб'єктів господарювання. До форм позасудового захисту прав суб'єктів господарювання належать: нотаріальний захист; третейський захист; досудовий (претензійний) захист; самозахист; адміністративний захист; інші форми, які передбачені певними законодавчими актами [356].

У Стратегії реформування судоустрою, судочинства та суміжних правових інститутів на 2015–2020 рр., схваленої Указом Президента України від 20.05.2015 р. № 276/2015, з-поміж напрямів підвищення ефективності правосуддя передбачено оптимізацію повноважень судів різних

юрисдикцій, розширення способів альтернативного (позасудового) врегулювання спорів, зокрема шляхом практичного впровадження інституту медіації і посередництва, розширення переліку категорій спорів, які можуть вирішуватися третейськими суддями (п. 5.4 Стратегії) [368].

О. П. Подцерковний, досліджуючи співвідношення процедур міжнародного комерційного арбітражу та національних правових систем, підкреслює, що міжнародна фінансово-економічна глобалізація вимагає від сучасних держав подолання багатьох вузькогалузевих підходів до юрисдикційного забезпечення бізнесових процесів. Інтеграція у цій сфері стимулює рух національних правових систем у напрямі уніфікації правил ведення бізнесу й забезпечення економічних свобод у світовому вимірі, сприяє виникненню універсальних форм захисту суб'єктів економічної діяльності, що мають походження з різних країн [369].

Арбітраж є визнаним у міжнародній діловій практиці механізмом розв'язання спорів, урахувавши те, що арбітражне рішення може бути примусово виконане у 150 країнах світу. На відміну від державних судів, міжнародний комерційний арбітраж не є органом державного правосуддя, як один із різновидів третейських судів він займає нішу альтернативного способу вирішення комерційних спорів [370]. Ю. Д. Притика пропонує розглядати арбітраж як форму приватного правосуддя, яке ґрунтується на угоді, укладеній спеціально для цього сторонами спору, де арбітр наділяється повноваженнями, аналогічними повноваженням судді, водночас ці повноваження впливають із угоди між сторонами [371, с. 37]. О. П. Подцерковний акцентує, що більшість іноземних інституційних арбітражів мають право розглядати комерційні спори у внутрішньому обігу певної країни, а не лише у міжнародних економічних відносинах. Останнє повинно подолати сприйняття держави як єдиного творця права й носія правозастосовних і юрисдикційних функцій [369].

Переваги арбітражу полягають у спрощеній процедурі, можливості формулювання сторонами складу арбітражу, узгодження взаємоприйнятних мови арбітражного провадження та права, що застосовується; конфіденційному характері арбітражного провадження; остаточності рішення; відсутності апеляційного та касаційного провадження (за винятком процедурних порушень); наявності забезпечувального механізму визнання та виконання арбітражного рішення [372, с. 5].

Законом України «Про міжнародний комерційний арбітраж» встановлено, що арбітраж (третейський суд) може утворюватися як спеціально для розгляду окремої справи (*ad hoc*), так і здійснюватися постійно діючою арбітражною установою, зокрема Міжнародним комерційним арбітражем або Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України (далі – МКАС та МАК при ТПП України). Третейський суд визначається як одноосібний арбітр або колегія арбітрів (ст. 2) [373]. Щодо співвідношення термінів «міжнародний комерційний арбітраж» та «третейський суд», традиційним для теорії та практики вважається підхід, що поняття третейського суду охоплює і комерційний арбітраж [374]. За сферою діяльності Ю. Д. Притика розділяє третейські суди на внутрішні (компетентні розглядати внутрішньоекономічні спори) та зовнішні (для розв'язання зовнішньоекономічних конфліктів), з урахуванням чого в Україні зовнішнім третейським судом є МКАС при ТПП [375].

Згідно зі змістом ст. 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» термін «комерційний» охоплює питання, що впливають з усіх відносин торгового характеру (як договірних, так і недоговірних), що передбачають угоди про перевезення товарів та пасажирів повітрям, морем, залізничними та автомобільними шляхами. Відповідно до ст. 2 Положення про МКАС при ТПП України (Додаток № 1 до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж») до МКАС можуть за угодою сторін передаватися на вирішення спори, зокрема з перевезення вантажів, які виникають під час здійснення зовнішньоторговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї зі сторін спору знаходиться за кордоном [373].

Ще однією постійно діючою арбітражною установою при Торгово-промисловій палаті України є МАК при ТПП України, що діє на підставі Положення про неї (Додаток № 2 до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж»). МАК при ТПП України вирішує спори, які впливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торгового мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права, зокрема спори, що впливають із

відносин: 1) щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка–море); 2) щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів; 3) з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами тощо. У такий спосіб МАК при ТПП України розглядає справи за участю будь-яких суб'єктів морегосподарського комплексу [373].

Захист прав суб'єктами транспортної діяльності може здійснюватися, крім вищезазначених арбітражів, у арбітражі FOSFA (The Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd / Федерація асоціацій масел, насіння і жирів) та GAFTA (the Grain and Feed Trade Association / Асоціація торгівлі зерном і кормами), Лондонським міжнародним арбітражним судом (LCIA), Віденським міжнародним арбітражним центром, Сінгапурським міжнародним арбітражним центром та іншими арбітражними установами.

Питання міжнародного комерційного арбітражу регламентуються як міжнародними договорами за участю України (Нью-Йоркської конвенції про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень (Нью-Йорк, 1958 р.), Європейської конвенції про зовнішньоторговельний арбітраж (Женева, 1961 р.), Типовий закон ЮНСІТРАЛ про міжнародний комерційний арбітраж (1985 р., зі змінами 2006 р.) [376], а також Правила ефективної організації процесу у міжнародному арбітражі (Празькі правила) (2018 р.) [377] та Рекомендації Міжнародної асоціації юристів зі складання міжнародних арбітражних застережень («Правила ІВА») (2010 р.) [378] як приклади уніфікації норм щодо порядку вирішення спорів; так і законодавстві України (ст. 55 Конституції України, ГПК України, КТМ України, Законах України «Про міжнародний комерційний арбітраж», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про міжнародне приватне право», «Про виконавче провадження»), а також Регламентів МКАС і МАК при ТПП України (з 01.01.2018 р. затверджені в новій редакції Рішенням Президії ТПП України № 25(6) від 27.07.2017 р.), які фактично набули значення правового акта і враховують як світові тенденції, так і процесуальні зміни в законодавстві, а також практику роз-

гляду арбітражних спорів [379]. Доктринальне значення для розвитку третейського розгляду мають рішення Конституційного Суду України від 24.02.2004 р. № 3-рп/2004 (справа про виконання рішень третейських судів) [380] та 10.01.2008 р. № 1-рп/2008 (справа про завдання третейського суду), у яких Конституційний Суд України висловився щодо правової природи третейського суду, його місця в системі органів правосуддя і співвідношення арбітражної угоди із правом на судовий захист [381; 382].

Питання визначення місця третейських судів у системі форм захисту прав суб'єктів господарювання залишається дискусійним у юридичній літературі. При цьому науковці цілком справедливо називають третейський суд (арбітраж) суб'єктом захисної діяльності, який вирішує юридичний спір по суті. Водночас принципову відмінність діяльності державних судів від інших юрисдикційних органів підтверджують посиленням на ст. 124 Конституції України, згідно з якою правосуддя в Україні здійснюють виключно суди, і делегування функцій судів, а також привласнення цих функцій іншими органами чи посадовими особами не допускається [383, с. 239].

Досліджуючи питання стану та перспектив розвитку міжнародного комерційного арбітражу в Україні, А. І. Муранов зазначав, що третейський розгляд, зокрема міжнародний комерційний арбітраж, вважається не просто альтернативою державному судочинству, а й рівнозначним йому [384].

У міжнародній практиці сторонами можуть застосовуватися доарбітражне або досудове врегулювання, що передбачає необхідність проведення переговорів перед передачею справи до арбітражу («багаторівневе арбітражне застереження»). Багаторівневі застереження можуть бути як у їхній «одноклітинній» формі «переговори–арбітраж», так і в більш розвинених: «медіація–арбітраж», «переговори–медіація–арбітраж» або «арбітраж–медіація–арбітраж» і спрямовані на скорочення та прискорення арбітражної процедури шляхом досягнення згоди щодо принципів питань [385].

З метою відновлення довіри іноземного інвестора та залучення іноземних інвестицій обговорюється питання застосування принципово

нового судового захисту їхніх інтересів. Б. В. Деревянко вказує на наявність двох підходів до підвищення ефективності захисту прав іноземних інвесторів українською судовою системою: 1) забезпечення такого захисту МКАС при ТПП України, загальними та спеціалізованими (зокрема господарськими) судами (розгляд спорів у МКАС при ТПП України робить економічно недоцільним для інвестора захист невеликих інвестицій); 2) утворення нового судового органу – Вищого інвестиційного суду України, що сприятиме зменшенню обсягу юрисдикції наявних загальних та спеціалізованих судів [386].

Стрімкий розвиток електронної комерції (e-commerce) та відповідна трансформація ділового обороту зумовили появу нової категорії економічних спорів та виникнення внутрішньомережевих («online») арбітражів, які покликані врегульовувати конфлікти у сфері електронної комерції значно ефективніше, ніж інші форми вирішення спорів [387]. Термін «онлайн-арбітраж» має декілька значень, але найчастіше використовується для позначення арбітражного розгляду, що проводиться з використанням технологій віддаленої комунікації між учасниками процесу [369]. Проте транскордонна природа електронної комерції обумовлює специфіку онлайн-арбітражу, зокрема його делокалізацію, тобто визначення місця онлайн-арбітражу. Більшість проблем онлайн-арбітражу пов'язана з транскордонним характером спорів, які ним розглядаються. До того ж будь-яке врегулювання спорів у режимі онлайн вимагає посередника з технологічною базою [388]. Переведення арбітражу в онлайн-режим може створювати також певні проблеми, пов'язані зокрема з безпекою, допустимістю доказів. У науці виділяють чотири типи систем ODR: 1) *online settlement* – експертні системи для автоматичного врегулювання фінансових претензій; 2) *online arbitration* – сайти для вирішення спорів за допомогою кваліфікованих арбітрів; 3) онлайн-вирішення скарг споживачів, які використовують електронну пошту для обробки певних типів скарг споживачів; 4) онлайн-медіація [389, с. 262].

О. М. Вінник підкреслює, що електронне (або онлайн) вирішення спорів (ODR) є сукупністю методів урегулювання спорів (конфліктів) із застосуванням інтернет-технологій, що належить до одного з видів альтернативного вирішення спорів (ADR) [315]. При цьому новітні, альтер-

нативні процедури, застосування яких відбувається виключно в режимі онлайн, використовуються досить активно за кордоном, на що вказує іноземна практика – судова (Канади зокрема), як альтернативного виду розгляду спорів в ЄС, а в Україні – лише на рівні окремих пілотних проєктів, але без відповідного (як в ЄС, наприклад) нормативно-правового забезпечення [315]²⁷.

На вдосконалення міжнародного комерційного арбітражу у напрямі застосування його електронних форм суттєво вплинув розвиток *lex electronica* [390]²⁸. *Lex electronica* є транснаціональним правом електронної торгівлі, системою норм міжнародно-правового характеру, які регулюють відносини, підставою виникнення яких є транснаціональні правочини в електронному середовищі. Воно виникло у результаті спроби упорядкування норм *lex mercatoria*. Основним положенням концепції *lex electronica* є необхідність саморегуляції відносин комерційного характеру, які виникають у мережі Інтернет, що дає змогу їхнім учасникам самостійно обирати право, яке підлягає застосуванню. Результатами «авторського» упорядкування норм *lex mercatoria* є поява *lex petrolea* (право нафтових транзакцій), *lex constructionis* (будівельне право), *lex maritime* (морське право) та інших специфічних правових утворень [393]. Джерелами *lex electronica* є: 1) основні принципи *lex mercatoria*; 2) міжнародні акти (наприклад, Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронну торгівлю, Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронні підписи та ін.); 3) національні та наднаціональні акти; 4) торговельні звичаї, які склалися у сфері електронної комерції; 5) типові контракти та угоди; 6) практика вирішення спорів [388].

О. М. Гончаренко тлумачить *lex mercatoria* як нормативний інструмент саморегулювання, що використовується під час врегулювання комерційних спорів з іноземним елементом; як вищий ступінь розвитку саморегулювання: коли за допомогою вибору міжнародного комерційного арбітражу як інституції та виду процесу саморегулювання на основі саморегулювальної нормативної системи відбувається врегулювання міжнародного комерційного спору. Процесуальне саморегулювання допус-

²⁷ Зазначений порядок регулюється Регламентом № 524/2013 «Про врегулювання спорів за участю споживачів онлайн» [391], Директивою № 2013/11 «Про альтернативне вирішення спорів за участю споживачів» [392].

²⁸ Авторами концепції *lex electronica* вважаються Карім Беніхлеф та Фаб'єн Желінас.

кає вибір сторонами: державної або ж альтернативної, досудової та судової, квазісудової системи врегулювання спору [394, с. 18].

У разі законодавчого оформлення медіації та подальшого розвитку практики звернення до послуг центрів надання послуг з альтернативного врегулювання спорів коло альтернативних способів урегулювання спорів розшириться [385]. Наразі створення правового підґрунтя застосування медіації як альтернативного способу вирішення спорів є перспективним напрямом розвитку вітчизняного законодавства, відповідні законопроекти про медіацію зареєстровано у Верховній Раді України [395; 396]. На міжнародному рівні у 2002 р. спочатку було прийнято Типовий закон ЮНСІТРАЛ про міжнародну комерційну погоджувальну процедуру, який охоплював питання погоджувальної процедури, у 2018 р. було змінено на Типовий закон про міжнародну комерційну медіацію та міжнародні мирові угоди, досягнуті в результаті медіації (якщо до внесення змін ЮНСІТРАЛ використовувала терміни «погоджувальна процедура» та «медіація» як взаємозамінні, то з 2018 р. використовується тільки термін «медіація») [397]. Крім цього, 20.12.2018 р. Генеральною Асамблеєю ООН прийнято Конвенцію ООН про міжнародні мирові угоди, досягнуті в результаті медіації («Сінгапурська конвенція про медіацію») (набула чинності 12.09.2020 р.) [398], яка створює узгоджену основу для виконання міжнародних угод про врегулювання комерційних спорів шляхом посередництва як альтернативи міжнародному арбітражу та судовому процесу, уособлює підкріплення тенденції до мирного вирішення спорів у міжнародній комерційній діяльності та забезпечує орієнтири для впровадження в національне законодавство процедур визнання та приведення у виконання медіаційних угод [399].

О. М. Гончаренко обґрунтовано стверджує, що альтернативні методи врегулювання спору виникли раніше, ніж судова система, і саме завдяки саморегульованим властивостям використовуються нині як ефективні методи. Оскільки система альтернативних методів урегулювання спорів в Україні перебуває на етапі становлення та розвитку, то у майбутньому можливе застосування й інших альтернативних методів, ураховуючи гібридні форми [394, с. 17].

Отже, до способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту віднесено: 1) судові (шляхом звернення до суду,

що притаманно для відшкодування збитків, штрафних санкцій у разі втрати, псування, пошкодження, недостачі вантажу, несвоєчасної доставки вантажу тощо); 2) досудові (шляхом проведення переговорів, пред'явлення претензії до порушника для захисту своїх прав та інтересів); 3) самостійно потерпілою від порушення умов транспортного договору стороною при застосуванні оперативно-господарських санкцій, передбачених таким договором; 4) альтернативні способи врегулювання спорів (ADR), включно з електронним (онлайн) вирішенням спорів (ODR) із застосуванням інтернет-технологій [350].

На законодавчому рівні (ГК України, спеціального транспортного законодавства) доцільно закріпити положення щодо розширення можливостей учасників транспортної діяльності врегулювати спори за допомогою альтернативних способів захисту шляхом: 1) звернення до арбітражу (третейського суду) постійно діючої арбітражної установи (зокрема МКАС або МАК при ТПП України; міжнародних арбітражних установ або спеціально створеного для розгляду окремої справи арбітражу (*ad hoc*)); 2) медіації; 3) інших способів врегулювання спорів [350].

Для удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів у разі непред'явлення претензії до перевізника доцільно узгодити положення ст. 315 ГК України (ч. 1, 3, 4) з урахуванням скасування обов'язкового досудового врегулювання таких спорів та передбачити у ч. 4 ст. 315 ГК України правило, згідно з яким позовна давність обчислюється з наступного дня після видачі вантажу або частини вантажу транспортною організацією, а якщо вантаж не видано – з наступного дня після останнього дня, коли вантаж мав бути виданий.

РОЗДІЛ III

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

3.1. Загальні засади державного регулювання господарської транспортної діяльності

Категорія державного регулювання у науковій літературі розглядається по-різному: як економічний вплив держави, система форм і методів державного впливу, державна функція, діяльність відповідних державних органів [239, с. 92; 400, с. 132]. У науці господарського права В. С. Щербина виділив групи засобів державного регулювання господарської діяльності: економіко-правові засоби (державне замовлення, закупівлі, надання податкових пільг, субсидій тощо); організаційно-правові (ліцензування, квотування, сертифікація) та юридичні (санкції, договори) [401]. Досліджуючи теоретико-прикладні проблеми корпоративного управління, О. А. Беяневич та А. В. Мякий зазначають, що державне регулювання завжди має нормативний характер [239, с. 91]. Д. В. Задихайло підкреслює, що ГК України започаткував у гл. 2 спробу «ескізного» врегулювання основних напрямів та форм участі держави у сфері господарювання, виділяючи три ключові категорії, які потребують повної взаємодії та відповідності особливостям сучасної ринкової економіки: економічна політика (ст. 9 ГК України), основні напрями економічної політики (ст. 10 ГК України), засоби державного регулювання господарської діяльності (ст. 12 ГК України) [20, с. 408]. У ГК України, продовжує дослідник, на відповідний законодавчий рівень підняті питання правового господарського порядку та його конституційної основи, законодавчо закладено правові підстави для подальшого формування цілісного, орієнтованого на розвиток національної економіки механізму формування та реалізації економічної політики держави, що, трансформуючись у систему заходів та засобів господарсько-правової політики, формує сучасний правовий господарський порядок [402]. Д. В. Задихайло підкреслює, що господарсько-правова політика держави, що базується на положеннях конституційного економічного порядку, економічної політики держави та наукової господарсько-правової доктрини і зафіксо-

вана у змісті державних програм економічного розвитку як обов'язкова, структурна та інструментальна їхня складова, може бути визначена як імперативна концептуальна позиція держави щодо напрямів та змісту подальшого розвитку господарського законодавства, удосконалення практики його застосування, оптимізації правового господарського порядку як такого [402].

З'ясовуючи співвідношення понять державна економічна політика і державне регулювання господарської діяльності, учений зазначає, що державна економічна політика реалізується через застосування державою окремих відносно усталених комплексів засобів приватно-правового та публічно-правового регулювання, серед яких правові режими переважно приватно-правового регулювання; правові режими, що містять застосування засобів державного регулювання, які є публічно-правовими за своєю природою; правові режими, що базуються на необхідності здійснювати державою безпосередню господарську діяльність через створення і функціонування підприємств державної форми власності [20, с. 88–89]. На думку О. В. Шаповалової, в Україні все ще не забезпечено належного державного впливу на розвиток національного господарського комплексу заходами права [403].

Д. В. Задихайло акцентує, що положення економічної політики держави мають бути обов'язково трансформовані в засоби її господарсько-правової політики, що є необхідною умовою ефективності модернізації відносин господарювання, ефективності функціонування національної економіки [20, с. 145].

Згідно зі змістом ст. 9 ГК України у сфері господарювання держава здійснює довгострокову (стратегічну) і поточну (тактичну) економічну і соціальну політику, спрямовану на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання та держави. При цьому економічна стратегія як обраний державою курс економічної політики, що розрахований на тривалу перспективу і спрямований на вирішення великомасштабних економічних та соціальних завдань, забезпечення економічної безпеки держави, охоплює визначення пріоритетних цілей економіки, засобів і способів їхньої реалізації, виходячи зі змісту об'єктивних процесів і тенденцій, що мають місце в національному та світовому госпо-

дарстві, та враховуючи законні інтереси суб'єктів господарювання. Економічна тактика є сукупністю найближчих цілей, засобів та способів їхнього досягнення для реалізації стратегічного курсу політики в конкретних умовах, що складаються в поточному періоді розвитку економіки [28].

Економічна політика у сфері транспорту здійснюється державою здебільшого за такими напрямками: структурно-галузевої, інвестиційної, цінової, антимонопольно-конкурентної, бюджетної, податкової; зовнішньоекономічної, екологічної політики, а також політики інституційних перетворень (ст. 10 ГК України) [28].

Досліджуючи феномен «державна політика» як окрему ланку складного діалектичного взаємозв'язку між державою та суспільством, Д. В. Задихайло обґрунтовував, що інституціалізація економічної політики як суспільно-правового феномена відбулася завдяки прийняттю ГК України. Крім економічної політики, у ч. 2, 3 ст. 10 ГК України вказується на інші види державної політики, зокрема екологічну та соціальну, що важливо для системного сприйняття взаємозалежності зазначених категорій. Наразі між положеннями економічної політики держави та правовим господарським порядком відсутня з'єднувальна ланка – господарсько-правова політика. Без неї концептуальна, програмна діяльність держави виявляється малоефективною, адже господарсько-правові засоби впливу, а не тільки регулювання, не отримують прямого функціонального призначення [404].

Досліджуючи питання співвідношення державного і правового регулювання, В. І. Гойман стверджує, що держава є безпосереднім фактором створення правових установлень і головною силою їхнього здійснення. Державна влада присутня в праві і мовби проникає в саму сутність права. Держава опікується правом, використовує його потенціал для досягнення цілей державної політики [37, с. 79–80]. З огляду на соціально-економічні потреби, політичну ситуацію в суспільстві держава значно впливає на вибір типів, методів правового регулювання, державно-юридичних засобів забезпечення правомірної поведінки. У цьому сенсі держава управляє правовим середовищем суспільства, забезпечує його оновлення відповідно до духу часу [37, с. 81].

Розглядаючи державне регулювання як частину (функцію) державного управління, Р. П. Бойчук зазначає, що сутність державного регулювання економічної (господарської) діяльності полягає в діяльності держави в особі її органів, спрямованої на упорядкування відносин у ринковій економіці. При цьому без підвищення соціальної ефективності і результативності державного управління (управління економічної (господарської) діяльності передбачає прогнозування, планування, фінансування, бюджетування, оподаткування, кредитування, адміністрування, облік і контроль), неможливо побудувати сучасну інвестиційно-інноваційну модель економіки [405]. Д. В. Задихайло стверджує, що управління як правова форма державного регулювання економіки означає прийняття компетентним органом юридично значущих рішень для суб'єктів господарювання з оперативних питань господарського життя, що пов'язані із застосуванням установлених законом засобів регулювального впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання: державного замовлення, ліцензування певних видів господарської діяльності і видачі документів дозвільного характеру, технічного регулювання, регулювання цін і тарифів тощо [20, с. 82].

Доцільно підтримати наявну позицію про те, що державне регулювання можна визначити як функцію державного управління, зокрема транспортною системою. Його в науці запропоновано визначати як частину управлінської діяльності держави, яка здійснюється на основі закону або іншого правового акта органами виконавчої влади у межах повноважень, притаманними їм методами для виконання завдань державного управління транспортною системою [406, с. 442–443].

Кожен з видів транспорту доцільно поділити на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Інфраструктуру транспортної системи доцільно залишити під контролем держави, або держава повинна володіти контрольним пакетом акцій господарських товариств, які будуть створені на базі державних, шляхом роздержавлення та приватизації, а також у подальшому – акціонування [406, с. 447]. Зазначені процеси поділу ринку транспортних послуг на монопольний та конкурентний сектори наразі можна спостерігати і в Україні.

Як зазначає І. О. Анохіна, якщо загалом для економіки характерним є використання конкурентного механізму, а як додаткового – механізму

державного регулювання, то для природних монополій, навпаки, визначальною є система державного регулювання, що не виключає можливості використання системи конкурентних відносин для тих видів діяльності (сегментів ринку), де конкуренція можлива й ефективна [407, с. 8].

Д. В. Задихайло звертає увагу, що проблема сформованості в межах національної економіки надпотужних центрів приватної макроекономічної влади олігархічного типу ставить перед правовою політикою низку проблем: установлення кола об'єктів державної власності, що складають основу державного економічного суверенітету, здійснення державою реальної економічної влади, не тільки як публічно-правового регулятора економічних відносин, але і як носія макроекономічної влади на рівні господарсько-виробничих відносин. Особливого значення набуває концентрація економічної влади держави щодо об'єктів технічної інфраструктури – залізничний транспорт, трубопроводи, морські порти [20, с. 416–417].

С. А. Матійко зазначає, що в основу транспортної політики держави покладено принцип розмежування завдань державного регулювання галузі і виконання господарських функцій. При цьому держава, обмежуючи свої функції як суб'єкта господарювання, підвищує ефективність державного регулювання на транспорті, скеровує його на підвищення якості обслуговування і зниження суспільних витрат, пов'язаних з транспортною діяльністю. При цьому транспорт розглядається як єдиний об'єкт управління, а узгоджений розвиток і організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий системний синергетичний ефект [408, с. 4–5]. Місію державного регулювання у сфері функціонування і розвитку транспортної системи України дослідник визначає як сприяння економічному зростанню і підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних та якісних транспортних послуг і перетворення географічних особливостей України в її конкурентну перевагу [408, с. 6].

Протягом усієї своєї історії Україна перебувала на перетині світових торгових шляхів і була своєрідним центром і важливим опорним пунктом на шляху з Європи до Азії, займаючи вигідне географічне положення і величезний транзитний потенціал. Зокрема в Чорноморському і Азов-

ському басейнах, а також дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить близько 230 млн т на рік. Територією України простягається 1 562,6 тис. км судноплавних водних шляхів. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 643 км. Залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та сягає близько 19 790 км, з них 47,3 % – електрифіковані. Україна, яка перебуває в безпосередній близькості від країн Євросоюзу, має значний транзитний потенціал утворення транзитного транспортного мосту, що об'єднує країни Європи, Азії та Сходу [409].

Низку зобов'язань України, а також законодавчих ініціатив спрямовано на приведення параметрів функціонування транспортної системи до європейських норм і стандартів. Для їхньої реалізації органами державної влади України затверджені відповідні документи, що визначають напрями транспортної політики: Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року; Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затв. Розпорядженням КМУ від 11.07.2013 р. (в ред. Розпорядження КМУ від 23.12.2020 р.); Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р., затв. Постановою КМУ від 24.02.2016 р.; Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затв. Постановою КМУ від 20.03.1998 р. та ін. Однак потребують розроблення і прийняття стратегічні документи розвитку внутрішнього водного транспорту та мультимодального перевезення.

Одним з основних пріоритетів української державної політики є європейська інтеграція. Україна задекларувала готовність вжити необхідних заходів для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів роботи транспорту до вимог європейських *acquis communautaire* [410].

Еволюція транспортної політики ЄС у другій пол. XX та поч. XXI ст. демонструє її підпорядкованість тенденції поступової демонополізації і

лібералізації, поступової інтеграції економік, пов'язаних з цим завданням здійснення великих інфраструктурних проєктів у масштабах загальної території ЄС (Транс'європейська транспортна мережа) та поза її межами (Пан'європейські транспортні коридори, головні транспортні осі), поглиблення транспортної інтеграції, гармонізації транспортної сфери, продовження роботи зі створення високоефективної, високоякісної, високотехнологічної, екологічно безпечної єдиної європейської транспортної системи, яка відповідає найвищим стандартам транспортної індустрії. З поглибленням європейського інтеграційного процесу в транспортній політиці, як і в політиці ЄС загалом, відбувся перехід від негативної інтеграції (просте усунення бар'єрів при транскордонному переміщенні товарів, послуг, що посилює конкуренцію, підвищує якість товарів, послуг, ефективність економіки) до інтеграції позитивної (створення єдиної правової та інституційної системи, що забезпечує подальше збільшення мобільності товарів, послуг) [411].

О. О. Іванов стверджує, що європейське транспортне право як єдина транспортна політика і загальні правові засади регулювання в абсолютному розумінні в Європі не склалося. Існує низка наднаціональних, комунітарних рис в Європейському транспортному праві, однак країни-члени ЄС не пішли на повне роздержавлення транспортної сфери в контексті передачі її до відання наднаціональних інститутів і органів ЄС [412, с. 25–26].

Власне термін «спільна транспортна політика» вперше з'явився в ст. 2, 3, 74 Римського договору 1957 р. У цьому Договорі було закріплено і два конкретні «транспортні» зобов'язання держав-учасниць спільного порядку: дозвіл національним транспортним компаніям здійснювати свою діяльність на всій території ЄС і відмова від застосування низьких транспортних тарифів на експорт і високих на імпорт. Передбачалося усунення між державами-членами перешкод вільному руху осіб, послуг і капіталів; спільна політика в галузі транспорту; система, яка запобігає порушенням правил конкуренції на внутрішньому ринку [412, с. 26].

Договір про Європейський Союз від 07.02.1992 р. (Маастрихтський договір, який утворив ЄС), Амстердамський договір від 02.10.1997 р. та

Ніщцький договір від 29.03.2000 р. сформували те, що можна назвати спільною транспортною політикою ЄС [413]. Поряд з відкриттям ринків транспорту і створенням Транс'європейської транспортної мережі, модель «стійкої мобільності» набуватиме дедалі більшого значення [414].

Транспортне право ЄС не має свого кодифікованого акта. Водночас правовою основою транспортної політики ЄС є Договір про ЄС, що визначає цілі, принципи, компетенцію Співтовариства в галузі транспортної політики, якої повинні дотримуватися держави-члени при реалізації власних заходів [412, с. 86–87]. У Лісабонському договорі застосовано новий підхід і загальну транспортну політику включено до Розд. VI, хоча вона є одним із спільних повноважень ЄС. Ст. 91, 100(2) також передбачають застосування звичайної законодавчої процедури у всіх сферах транспорту [414].

Європейська транспортна політика є поєднанням правового регулювання та міждержавного співробітництва. Вона ґрунтується на розробці політичних документів, таких як «Біла книга», «Зелена книга», планів дій та програмах, а також на директивах ЄС. Особливе значення у цьому питанні має «Біла книга» ЄС, яка зазнає безперервного коригування відповідно до завдань і викликів, що виникають. Цей документ є базовим концептуально-стратегічним документом транспортної політики ЄС, який установлює орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку [415].

Згодом, 02.12.1992 р., була прийнята перша Біла книга про розвиток загальної транспортної політики, в якій було закладено основи єдиної транспортної політики і передбачено відкриття транспортного ринку, розширення Транс'європейської транспортної мережі, заходи щодо поліпшення безпеки. У Білій книзі був зроблений акцент на інтегрованому інтермодальному підході, заснованому на моделі «стійкої мобільності». Загальна тенденція полягала у сприянні переміщенню товарів і послуг на єдиному ринку. Цей процес був заснований не тільки на усуненні внутрішніх бар'єрів, але й на інтеграції національних ринків [416].

У 2001 р. Комісією була прийнята друга Біла книга «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати», і подальше відкриття ринку відбулося у сфері авіації, автомобільного і частково залізнично-

го транспорту [417]. З урахуванням тенденції до зростання обсягу перевезень, що супроводжувалося перевантаженням транспортної системи, особливо у сфері автомобільного і повітряного транспорту, майбутнього розширення ЄС на Схід з метою створення економічно ефективної, екологічно і соціально відповідальної транспортної системи, Комісія запропонувала пакет із 60-ти заходів, спрямованих на забезпечення інтегрованого ринку у таких напрямках: конкуренція; об'єднання всіх видів транспорту; усунення бар'єрів; залучення приватних інвесторів; захист користувачів транспорту; управління глобалізацією транспорту [418].

Третя Біла книга «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору – до конкурентної та ресурсоефективної транспортної системи», представлена Комісією ЄС у 2011 р., формалізує бачення Комісії щодо майбутнього транспортної системи ЄС, вона спрямована на завершення роботи зі створення внутрішнього ринку транспорту і передбачає 40 ініціатив, які планується здійснити до 2050 р. для подальшого сприяння розвитку стійкого транспорту та вдосконалення послуг інтермодальної транспортної мережі [274].

Основними пріоритетами транспортної політики ЄС є створення Єдиного Європейського транспортного простору, заснованого на поєднанні різних видів транспорту, поява багатонаціональних мультимодальних операторів. З-поміж інших питань, ця книга, насамперед, передбачає створення інтегрованої транспортної системи, що зв'яже різні види транспорту. З цією метою у Білій книзі передбачено введення концепції «єдиного вікна» і «безперервного адміністративного магазину», шляхом створення єдиного транспортного документа в електронній формі (електронної накладної), введення «інтелектуальних» транспортних систем і «інтелектуальної» інфраструктури (наземної та повітряної) з метою забезпечення взаємодії різних видів транспорту, створення відповідної бази для відстеження товарів у режимі реального часу, забезпечення інтермодальної відповідальності [419, с. 135].

Зазначаючи загалом позитивні тенденції розвитку єдиної транспортної політики ЄС, фахівці вказують на її слабкі місця, а саме: штучне гальмування процесу створення конкурентного середовища на ринку транспортно-логістичних послуг; наділення агентств, відповідальних за впро-

вадження єдиної транспортної політики на кожному виді транспорту (йдеться про створення Європейського залізничного агентства (*European Railway Agency*), Європейського агентства з авіаційної безпеки (*European Aviation Safety Agency*), Європейського агентства з морської безпеки (*European Maritime Safety Agency*)), надмірними і часом конфліктуючими повноваженнями; недостатнє використання інституту державно-приватного партнерства як інструменту підвищення конкурентоспроможності при реалізації інфраструктурних проєктів [413]. Європейський досвід створення єдиного регулювання транспортної галузі можна охарактеризувати не так національно-територіальним, як просторово-функціональним, що, безумовно, дає підстави стверджувати про адаптацію норм, правил і процедур прийняття рішень європейської єдиної транспортної політики поза межами ЄС [420].

Отже, основними пріоритетами транспортної політики ЄС, що спрямована на захист прав споживачів транспортних послуг, лібералізацію ринку перевезень і розвиток економічної конкуренції у сфері транспорту, є створення Єдиного європейського транспортного простору, заснованого на поєднанні різних видів транспорту. З огляду на це змішані (інтермодальні, мультимодальні, комбіновані перевезення), які засновані на участі різних видів транспорту під час здійснення перевезення вантажів, набувають дедалі більшої популярності, тому формування відповідної правової основи стає пріоритетним напрямом удосконалення транспортного законодавства. Загалом транспортне законодавство ЄС спрямоване на захист прав споживачів транспортних послуг, лібералізацію ринку перевезень і розвиток економічної конкуренції у сфері транспорту [421].

ЄС вирішує проблему транспортного сполучення з третіми країнами в рамках програм Середземноморського союзу (включає 43 країни-члени, Україна не є його членом), Чорноморської синергії (ініціатива ЄС, спрямована на двосторонні відносини ЄС з країнами Чорноморського регіону; партнерами є Болгарія, Румунія, Греція, Туреччина, Росія, Вірменія, Азербайджан, Грузія, Молдова та Україна), Східного партнерства (проєкт ЄС, спрямований на розвиток інтеграційних зв'язків ЄС з шістьма країнами: Україна, Молдова, Азербайджан, Вірменія, Грузія та Білорусь) [413].

Важливим кроком було опублікування Комісією ЄС Повідомлення про «Розширення основних транс'європейських транспортних осей до сусідніх країн» від 31.01.2007 р. Це було перше всеосяжне Повідомлення Комісії, яке містило основні принципи з питань транспорту в Європі та сусідніх регіонах. У Повідомленні визначаються географічні райони (Західні Балкани, Середземномор'я, Туреччина, коридор ТРАСЕКА, Білорусь, Молдова і Україна, Російська Федерація, Каспійське і Чорне море) і пропонується п'ять транснаціональних осей, які повинні з'єднати ЄС з його сусідами: Морські Магістралі; Північна Вісь; Центральна Вісь; Південно-Східна Вісь; Південно-Західна Вісь [422].

За цим Повідомленням було ще одне, опубліковане в 2011 р. під назвою «ЄС і сусідні регіони: оновлений підхід до співпраці в сфері транспорту». У новому Повідомленні викладається оновлена політика транспортного співробітництва з регіонами-сусідами ЄС, заснована на Повідомленні 2007 р., але тепер йшлося про всі види транспорту. Повідомлення Комісії було схвалене Європейською Радою від 06.10.2011 р. Рада також визнала необхідність більш структурованого співробітництва з державами-членами Східного партнерства в рамках ефективних і прозорих відносин. Транспортна політика ЄС у контексті відносин з його східними і південними сусідами охоплюється цими трьома Повідомленнями, які теоретично дають змогу ЄС і надалі йти шляхом розробки узгодженої транспортної політики щодо Сходу і Півдня [422].

Однак ЄС варто з серйозністю поставитися до важливих рішень Організації чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) з питань транспортної галузі, прийняти до уваги й інтегрувати у свої політики практичну діяльність Європейської економічної комісії ООН та приватного сектора, наприклад, Міжнародного союзу автомобільного транспорту, яка значною мірою спрямована на спрощення автомобільних перевезень у країнах східного і південного сусідства ЄС [422].

Важливим кроком у напрямі інтеграції України до ЄС стала ратифікація 16.09.2014 р. Угоди про асоціацію, що стало новим етапом розвитку договірних відносин Україна–ЄС, спрямованим на політичну асоціацію та економічну інтеграцію [423]. Загальні положення щодо транспорту містяться в розд. IV, V економічної частини Угоди про асоціацію, це зокрема:

1) положення про лібералізацію між членами Угоди надання транспортних, зокрема транспортних, послуг з використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту (підрозд. 7 ч. 5 гл. 6 розд. IV Угоди);

2) положення про співробітництво у сфері транспорту, спрямовані на реструктуризацію та оновлення транспортного сектора України і поступову гармонізацію транспортного законодавства України до стандартів, що діють в ЄС (гл. 7 розд. V) [424].

Відповідно до Додатка XXXIII до гл. 7 «Транспорт» розд. V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію сторони співпрацюватимуть з метою подальшого розвитку транспортних сполучень, зокрема через співробітництво у рамках Транспортної панелі Східного партнерства [423; 425].

У чинній Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, розробленої з метою комплексного вирішення наявних проблем у транспортній галузі, визначено пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління в контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію, основні напрями розвитку транспортної галузі [1].

З метою максимального використання транспортного потенціалу України Стратегією передбачено прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС; гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури; часткове переорієнтування вантажних перевезень на екологічні види транспорту – залізничний та внутрішній водний транспорт; удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики; гарантування доставки «від дверей до дверей» та виконання «шести правил логістики» в ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати – тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості, доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами); збільшення частки контейнерних перевезень та стимулювання розвитку контейнерних перевезень, збільшення перевезень контей-

нерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС–Китай («Новий Шовковий шлях») тощо [1].

Планом заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затв. Розпорядженням КМУ від 07.04.2021 р., передбачено низку важливих заходів, спрямованих на розвиток транспортної системи України, зокрема: впровадження рекомендацій ЄЕК ООН № 33, 34 та 35 щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю та рекомендації № 41 щодо розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі; запровадження інституту уповноваженого економічного оператора; забезпечення комплексного інноваційного розвитку цифрових транспортних коридорів та електронної логістики (створення системи e-Logistics); створення цифрового транспортного коридору Балтійське море – Чорне море – Каспійське море на базі поїзда комбінованого транспорту «Viking» за участю Литовської Республіки, Республіки Білорусь, України та ін. [1].

З метою посилення можливостей транспортної політики України щодо розвитку стійкого, безпечного, доступного, інклюзивного, швидкого та технологічно інноваційного транспортного сектора та транспортної інфраструктури в рамках проєкту технічної допомоги ЄС із залученням експертів французької компанії «Egis» та німецької компанії «AplusS» розроблена «Національна транспортна модель та Майстер-план» у рамках проєкту технічної допомоги ЄС, що передбачає здійснення транспортної діяльності відповідно до екологічних вимог та зміни клімату [426].

Підсумовуючи наведене, варто підтримати визначені в Білій книзі ініціативи, спрямовані на інтеграцію різних видів транспорту в єдину транспортну систему, впровадження нових технологій у цій сфері. Приведення транспортного законодавства України у відповідність до стандартів ЄС потребує системного, комплексного підходу в умовах гострої конкурентної боротьби між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг, де конкурентні переваги дають швидкість, безпеку, ефективність і безпосередньо залежать від використання інновацій та сучасних технологій. З огляду на це актуальним стає впро-

вадження нових принципів формування державної транспортної політики. Перспективними напрямками розвитку вітчизняного законодавства в аспекті створення інтегрованої транспортної системи, відкриття національного ринку транспорту для європейських перевізників і реалізації потужного транспортного потенціалу України є створення хабів на території України і прийняття відповідного законодавства про їхнє функціонування; створення правової основи здійснення комбінованих (мульти-модальних) перевезень. Стратегічним документом, що визначатиме основні засади державної політики у сфері транспорту на довгостроковий період (10 років), може стати Національна інноваційно-інвестиційна модель розвитку транспортної системи, що може затверджуватися Урядом України. Тактичним документом, що визначатиме завдання і заходи щодо реалізації державної політики у сфері транспорту на середньостроковий період (5 років), може стати Дорожня карта розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему (Майстер-план) з урахуванням транспортної політики ЄС, досвіду інших країн та результатів наукових досліджень.

У 2019 р. показники транспортної галузі України демонстрували позитивну динаміку. У портах на 18 % зросла перевалка вантажів, що складає 160 тис. т вантажів; зросла переробка контейнерних вантажів (приблизно на 19 %, тобто було перероблено 1 млн т). Збільшення обсягу річкових перевезень по річці Дніпро, порівняно з 2018 р., на 20 % дало змогу зменшити навантаження на автомобільні дороги майже вдвічі (на 2 млн т збільшилося перевезення вантажів). Перевезення річковим транспортом 1 млн т дає змогу заощадити 1 млрд грн. За допомогою залізниці було збільшено обсяг експортних перевезень: експорт зернових перевезень зріс і склав 30 %, порівняно з 2018 р.; експорт залізної і марганцевої руди зріс на 10 %. Нові контейнерні поїзди у кількості 26 шт. перевезли на 70 % більше контейнерів, аніж у 2018 р.²⁹

Проаналізовані дані вказують на те, що в Україні найбільший обсяг перевезених вантажів упродовж 2014–2019 рр. було здійснено автомобільним транспортом у 2019 р. Крім цього, залізничним транспортом

²⁹ Ministry of infrastructure of Ukraine. In 2019, the indicators of the transport industry showed positive dynamics. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31589.html>

найбільшу кількість відправлень та перевезень було здійснено у 2014 р., а саме 325 171 т та 386 276,5 т відповідно. Морським транспортом найбільший обсяг перевезень було здійснено у 2015 р., що становило 3 032,5 тис. т. Річковим значна кількість перевезень відбулася у 2019 р., і цей показник становив 3 990,2 тис. т. За допомогою авіаційного відбулося 99,1 тис. т перевезень у 2018 р., що є найбільшим показником серед аналізованого періоду. Значний обсяг вантажоперевезень було здійснено за допомогою трубопровідного транспорту, а саме 114 810,4 тис. т у 2017 р.³⁰

Важливі економічні перетворення, що відбуваються в Україні, розвиток торговельних відносин з іншими країнами світу з огляду на розширення господарських зв'язків та міжнародної кооперації, створюють сприятливі умови для розвитку транспортно-логістичного комплексу, а також його інтеграції у Європейську та світову транспортну систему. У формуванні транспортних потоків особливе значення мають міжнародні транспортні коридори, розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, що обумовлює надання транспортно-логістичних послуг. Усе це вказує на зростання ролі транспортної логістики в світовій економіці. Кожна країна світу орієнтується на розвиток економічних зв'язків з провідними державами світу для створення транспортно-логістичних центрів, а в подальшому – й розвитку транспортно-логістичних систем з метою забезпечення вільного переміщення послуг, капіталу, товарів, а також робочої сили. Вищезазначені фактори сприяють розвитку транснаціональних товарних потоків, а також міжнародного транзиту через країни, що дає змогу стимулювати економічну активність держави [427].

В арсеналі засобів державного регулювання господарської діяльності, передбачених ст. 12 ГК України, у сфері транспорту використовуються ліцензування, технічне регулювання, регулювання цін і тарифів.

В. С. Мілаш акцентує увагу на вирішальному впливі засобів державного регулювання підприємницької діяльності на господарсько-договірні відносини суб'єктів цієї діяльності, який здійснюється через установлення: 1) передумов законної участі суб'єктів у комерційних договорах (державна реєстрація; ліцензування; додаткові імперативні вимоги до

³⁰ Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm

учасників оптового (виробничого) ринку); 2) змісту договорів (типові та примірні договори; нормативне закріплення переліку істотних умов, державне регулювання цін і тарифів тощо); 3) якісних (стандартизація, сертифікація, державні випробування та ін.) і кількісних (механізм квотування) параметрів об'єктів договорів, які набувають товарної форми тощо [428, с. 5–6].

Як стверджує Д. В. Задихайло, складові трикутника «національні економічні інтереси» – «національний економічний суверенітет» – «національна економічна безпека» є внутрішніми чинниками саме економічної політики держави, зміст яких постійно потребує корекції і особливої правової форми вираження – через нормативно-правові акти особливої призначення і особливої правової природи – державні програми економічного розвитку та окремих його напрямів [20, с. 87–88].

Основним засобом державного регулювання транспортної діяльності, що дає змогу поєднувати приватні інтереси суб'єктів господарювання з публічними інтересами суспільства загалом, є ліцензування. Цей правовий інститут відіграє особливу роль в упорядкуванні господарських відносин, набутті правового статусу відповідними суб'єктами господарювання, забезпечуючи їхнє легітимне функціонування. При виконанні функцій державного контролю ліцензування спрямоване, передусім, на попередження виникнення сумнівних в економіко-правовому відношенні суб'єктів господарювання і, отже, можливих порушень прав потенційних контрагентів і споживачів [429, с. 76–77].

З набуттям Україною незалежності перелік видів підприємницької діяльності, що підлягають обмеженню (ліцензуванню), встановлювався ст. 4 Закону України «Про підприємництво» від 07.02.1991 р., який від початку не містив норм про необхідність отримання ліцензії ані на перевезення вантажів, ані надання транспортно-експедиційних послуг. За час свого існування цей Закон зазнавав низки змін щодо перевезення і транспортно-експедиторської діяльності. Зокрема 15.10.1992 р. Законом України «Про внесення змін і доповнень до Закону Української РСР «Про підприємництво» ч. 2 ст. 4 Закону була доповнена нормою про необхідність отримання ліцензії для здійснення *внутрішніх і міжнародних перевезень* пасажирів і вантажів повітряним, річковим, морським,

залізничним і автомобільним транспортом. Пізніше, Законом України «Про внесення доповнень до Закону України «Про підприємництво» від 24.06.1993 р. ч. 2 ст. 4 Закону про підприємництво також була доповнена положенням про необхідність отримання ліцензії для надання *транспортно-експедиційних послуг* при перевезеннях зовнішньоторговельних і транзитних вантажів [430].

Наступним етапом розвитку законодавства щодо ліцензування стало прийняття Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про підприємництво» від 23.12.1997 р., відповідно до якого ліцензуванню підлягали тільки *міжнародні перевезення* пасажирів і вантажів залізничним та автомобільним (крім країн СНД), повітряним, річковим, морським транспортом. Транспортно-експедиційна діяльність та внутрішні перевезення з прийняттям цього не належали до ліцензованих видів діяльності (ст. 4) [430].

З прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності» від 19.10.2010 р. було скорочено перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, зокрема надання послуг з перевезення вантажів залізничним, автомобільним, морським, внутрішнім водним та повітряним транспортом було виключено з видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню [431].

З огляду на внесення змін до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» надання послуг з перевезення *пасажирів, вантажу* повітряним транспортом (п. 12 ч. 1 ст. 9); надання послуг з перевезення *пасажирів, небезпечних вантажів, багажу* річковим, морським, автомобільним, залізничним транспортом потребувало отримання ліцензії (п. 25 ч. 3 ст. 9).

Отже, державне регулювання у сфері транспорту протягом тривалого періоду (а саме з прийняття Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» у 2000 р. до внесення змін до цього Закону у 2010 р.) здійснювалося шляхом ліцензування послуг, які надавалися при перевезенні вантажів згідно з Законами України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та «Про транспорт» [430].

Скасування вимоги щодо ліцензування надання послуг з перевезення вантажів, пов'язане з дерегуляцією окремих видів господарської діяль-

ності відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності» від 19.10.2010 р., обумовило застосування інших дозвільних процедур з метою підтвердження відповідності надання послуг з перевезення вантажів вимогам законодавства, зокрема технічного регулювання (сертифікації).

У системі засобів державного регулювання транспортної діяльності, поряд з ліцензуванням, використовуються подібні за характером засоби регулювання, зокрема технічне регулювання, сертифікація. Підтвердження відповідності вимогам технічних регламентів, стандартів у сфері транспорту може здійснюватися у формі сертифікації та декларування відповідності [432].

Обов'язкова сертифікація, що застосовується у сфері транспорту, є частиною процедури обґрунтування можливості здійснення суб'єктами транспортної діяльності.

Концепцією удосконалення державного регулювання господарської діяльності, затв. Указом Президента України від 03.09.2007 р. (розд. 5), передбачено доцільність скорочення переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, прискорення переходу від обов'язкової сертифікації продукції до оцінки відповідності, приведення процедур, пов'язаних із технічним регулюванням, у відповідність з вимогами СОТ та ЄС, прискорення гармонізації національних стандартів із міжнародними та європейськими [433].

Згідно з міжнародною практикою стандарти є добровільними для застосування. А вимоги щодо безпечності продукції та послуг для здоров'я та життя громадян, майна і навколишнього середовища, перенесені в технічні регламенти, обов'язкові для виконання [434]. У країнах Європи та Америки існує багатоступенева модель технічного регулювання, яку схематично можна зобразити у такий спосіб: міжнародний стандарт (міжнародна конвенція) – «рамковий» закон – нормативно-правовий акт Президента або Уряду – нормативно-правовий акт міністерства або відомства, яке управляє відповідною галуззю, – стандарти різних асоціацій – корпоративні стандарти, які прийняті окремими організаціями [435, с. 11].

Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті є обов'язковою частиною процедури обґрунтування можливості здійснення суб'єктами господарювання перевезень відповідно до Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті, затв. Наказом Міністерства транспорту України від 01.06.1998 р. [436]³¹. Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті є обов'язковою частиною процедури обґрунтування можливості здійснення суб'єктами господарювання перевезення вантажів залізничним транспортом. Положення регламентує як сертифікацію продукції, процесів та послуг, так і атестацію виробництв на підприємствах, які випускають продукцію, надають послуги або здійснюють технологічні процеси на залізничному транспорті [436].

Система технічного регулювання у сфері транспорту наразі знаходиться на етапі становлення. Особливістю законодавства, що формується, у сфері технічного регулювання є те, що головним ланцюгом системи технічного регулювання має стати принципово новий елемент – технічний регламент. Законодавство України щодо технічного регулювання у сфері транспорту динамічно розвивається і наразі включає Закони України: нормативно-правові акти різної юридичної сили, зокрема: Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» від 06.09.2005 р. [437], «Про основи засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. [438], «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 р., «Про стандартизацію» від 05.06.2014 р., «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» від 17.05.2001 р. [439], «Модулі оцінки відповідності, які використовуються для розроблення процедур оцінки відповідності», а також правила використання модулів оцінки відповідності», затв. Постановою КМУ від 13.01.2016 р. № 95 [440] та інші нормативно-правові акти.

Технічний регламент – це вичерпний перелік вимог, які держава встановлює до того чи іншого об'єкта технічного регулювання [435, с. 8–9]³².

³¹ Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті – це дії органів із сертифікації, спрямовані на підтвердження того, що продукція, послуги та процеси на залізничному транспорті відповідають належній якості безпеки та якості перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом [436].

³² Технічний регламент, відповідно до ст. 1 Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», – нормативно-правовий акт, в якому визначено характеристики продукції або пов'язані з ними процеси та методи виробництва, включно з відповідними адміністративними положеннями, додержання яких є обов'язковим.

Технічне регулювання прийшло на зміну системі державних стандартів. Унаслідок реформи технічного регулювання передбачається заміна «тотального» контролю за діяльністю суб'єктів господарювання встановленням лише мінімальних вимог до рівня безпеки і загалом створення нової системи технічного регулювання. Прикінцевими положеннями Закону України «Про стандартизацію» від 05.06.2014 р. передбачено, що вимоги міждержавних стандартів, обов'язкові до виконання, республіканських стандартів УРСР застосовуються як національні стандарти до їхньої заміни на національні стандарти чи скасування в Україні; а стандарти, кодекси усталеної практики та технічні умови, галузеві стандарти та інші прирівняні до них нормативні документи колишнього СРСР, галузеві стандарти України є чинними до прийняття відповідних технічних регламентів та інших нормативно-правових актів, які регулюватимуть ці питання, але не більше 15 років з дня набрання чинності зазначеним Законом [432].

У чинному Законі України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 р. передбачено інші визначення технічного регулювання – правове регулювання відносин у сфері визначення та виконання обов'язкових вимог до характеристик продукції або пов'язаних з ними процесів та методів виробництва, а також перевірки їхнього додержання шляхом оцінки відповідності та / або державного ринкового нагляду і контролю нехарчової продукції чи інших видів державного нагляду (контролю) [112].

З огляду на це справедливим є твердження, що технічне регулювання є правовою формою державного регулювання підприємницької діяльності [441].

У юридичній науці висвітлювалися різні погляди стосовно природи технічної норми, проте досі питання про співвідношення технічних норм і норм права є дискусійним. Одні вчені-правники стверджували, що будь-які правила, які регламентують життєдіяльність суспільства, зокрема технічні норми, є соціальними нормами, інші доводили існування суто технічних норм, треті визнавали соціальну значущість технічної норми [435, с. 9].

Він може також включати або виключно стосуватися вимог до термінології, позначень, пакування, маркування чи етикетування тією мірою, якою вони застосовуються до продукції, процесу або методу виробництва (абз. 39 ч. 1 ст. 1).

Г. П. Савічев зазначав, що концепція стандарту як нормативно-правового акта, є загальноприйнятою і ґрунтовно розробленою. Досліджуючи сутність стандартизації, вчений акцентував, що транспортна стандартизація – збірне економічне, нормативно-технічне і юридичне поняття. Транспортна стандартизація як складова частина системи державних стандартів і технічних умов має силу правовстановлювальних документів. Норми, що містяться в транспортних стандартах і технічних умовах, мають всі ознаки, властиві правовим нормам. Стандарт транспортування є одним із нормативних документів, відповідно до якого здійснюється контроль за збереженням вантажу в дорозі [442, с. 69–70].

У літературі висловлюються протилежні думки щодо того, чи є нормативно-технічні вимоги правовими нормами [443, с. 124–127; 444, с. 32–33]. Компромісне твердження висловив В. Н. Кудрявцев: «у багатьох випадках соціальні і технічні норми регулюють одні й ті самі об'єкти, даючи у такий спосіб зрозуміти, що це норми, які не перехрещуються, збігаються лише їхні об'єкти» [445, с. 201]. Прийнятною є позиція, висловлена І. І. Брославським, – це правові норми з технічним змістом [446, с. 11].

На думку М. Л. Шелухіна, якщо виходити з того, що технічні норми за своєю природою є соціальними, то цього недостатньо для визнання їх юридичними нормами. Технічні норми не регулюють соціальну діяльність, і їхнє юридичне значення полягає в праві суб'єктів правових відносин керуватися ними і обов'язку їх дотримуватися. Порушення цього обов'язку тягне за собою юридичну відповідальність [170, с. 8–9].

Як зазначають В. І. Гойман і Т. Н. Радько, технічні норми посідають особливе місце в системі нормативного регулювання. Взаємозв'язок права і технічних норм, стверджують вчені, означає, що колись недоступна праву область стає об'єктом його регулювання та охорони. Внаслідок своєї значущості частина цих норм знаходить закріплення в законодавстві, отримавши назву техніко-юридичних, до яких належать технічні умови, правила (експлуатації залізничного транспорту, техніки безпеки та ін.) [37, с. 118].

І. А. Гамбург, аналізуючи складові сфери технічного регулювання, пропонує застосування терміна «техніко-юридичне регулювання» [447,

с. 498]. Розмірковуючи про природу технічних норм, Ю. О. Тихомиров вважає за доцільне змінити погляд на природу технічного регулювання, яке опосередковано правом, пропонує визнати його видом правового регулювання, а техніко-юридичні норми – одним із джерел права [448, с. 51].

Визнання ролі техніко-юридичних норм і включення їх у систему права, на думку дослідника, дасть змогу краще зрозуміти і використувати такий ефективний регулятор соціально-економічних процесів. Ю. О. Тихомиров акцентував, що «протягом тривалого часу класична доктрина права не допускала включення в юриспруденцію технічних норм, але тепер ситуація змінюється: логіка суспільного прогресу веде до зміни уявлень про правову систему і до змін усередині цієї системи. Багато сфер життя людини пов'язані з технічними технологічними правилами експлуатації машин і механізмів, забезпечення безпеки різних ділянок діяльності, охорони здоров'я і життя населення. Роль цих механізмів стає особливо значущою в умовах зростаючої техніко-економічної, інформаційної та іншої інтеграції держав...» [449, с. 50–51].

Згідно з Р. В. Овчаренко термін «технічне регулювання» найбільш точно відбиває сучасну європейську та міжнародну практику застосування нормативних документів і процедур підтвердження відповідності, які базуються на обов'язковості вимог технічних регламентів, добровільності застосування вимог нормативних документів і можливості вибору способу підтвердження відповідності. Корінне перетворення всієї національної системи стандартизації та суміжних видів діяльності приводить до її трансформації у національну систему технічного регулювання [450, с. 29–31].

Деякі дослідники зазначають, що основний зміст технічного регламенту мають складати не «технічні вимоги», а техніко-юридичні норми, не встановлення точних (або таких, що інтервально визначаються) параметрів та характеристик кожної одиниці продукції, а регламентація «технічних дій», тобто цілеспрямованої діяльності людини, що покликана забезпечити відповідність об'єктів технічного регулювання вимогам безпеки, що висуваються. Роль правового регулювання у системі технічного регулювання проявляється у двох аспектах: у закріпленні в техніко-юридичних нормах певних узагальнених технічних вимог; у забезпеченні правовими засобами дотримання цих вимог [435, с. 9].

Підсумовуючи зазначене, можна зробити висновок про доцільність визнання техніко-юридичних норм різновидом правового регулювання.

У березні 2010 р. прийнято «Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом», який став першим з трьох технічних регламентів у сфері залізничного транспорту. Згідно з Планом заходів із застосування Технічного регламенту спочатку з 2010 р. передбачалося добровільне застосування суб'єктами господарювання положень Технічного регламенту, а з 01.01.2012 р. – його обов'язкове застосування. Технічним регламентом визначалися вимоги до надання послуг з перевезення залізничним транспортом і складалися з кваліфікаційних, організаційних, технологічних, технічних та інших вимог. Виконавець повинен: мати кваліфікований персонал, який відповідає встановленим законодавством вимогам, зокрема за безпеку та якість надання послуг; дотримуватися технологічних вимог, передбачених у технічних умовах, які встановлюють послідовність, обсяг і строк надання послуги, процес експлуатації, ремонту та обслуговування засобів залізничного транспорту; утримувати засоби залізничного транспорту у стані, що відповідає санітарним та іншим установленим нормам та правилам; мати сертифікат на надання послуги з установленим рівнем безпеки, виданий згідно з правилами оцінки відповідності надання послуг [451].

Говорячи про особливості системи технічного регулювання у сфері залізничного транспорту, треба зазначити відсутність системного підходу до визначення форм оцінки відповідності, відсутність ідентифікації об'єктів обов'язкового підтвердження відповідності, а також вимог, що підтверджуються під час сертифікації та декларування відповідності. Технічним регламентом передбачалося, що центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту розробляє та затверджує перелік послуг, які дозволяється надавати за наявності сертифіката відповідності, та перелік послуг, які дозволяється надавати за наявності декларації про відповідність, складеної виконавцем (ст. 5). Однак у Технічному регламенті відсутній перелік послуг (або норма, що містить її вичерпні ознаки), яка має стати об'єктом обов'язкового підтвердження відповідності (сертифікації або декларування). На практиці склалася ситуація, коли в

умовах невизначеності форм та схем обов'язкового підтвердження відповідності у сфері залізничного транспорту обов'язкове застосування Технічного регламенту не могло бути реалізовано [432].

До того ж відповідно до Постанови КМУ від 09.09.2020 р. № 816 зазначений Технічний регламент скасовано, тому залишилися чинними лише Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 11.07.2013 р., та Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 30.12.2015 р. [452; 453; 454].

У чинному Технічному регламенті безпеки інфраструктури залізничного транспорту сертифікат безпеки визначено як документ, який засвідчує, що оператор забезпечує безпеку під час надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів відповідно до системи управління безпекою (ст. 2), а вимогами для надання послуг з користування інфраструктурою залізничного транспорту передбачено наявність системи управління безпекою та сертифіката безпеки (ст. 14) [453].

У Технічному регламенті безпеки рухомого складу залізничного транспорту передбачено, що оператори локомотивної тяги, вантажних та пасажирських перевезень можуть надавати послуги з використанням рухомого складу залізничного транспорту у разі наявності системи управління безпекою руху та сертифіката безпеки (ст. 16). При цьому органи, що відповідають за проведення перевірок відповідності рухомого складу залізничного транспорту, мають бути функціонально незалежними від органів влади, що видають дозволи на введення в експлуатацію, ліцензії на провадження діяльності у сфері залізничного транспорту, сертифікати безпеки та проводять розслідування нещасних випадків на залізничному транспорті (ст. 33) [454]. Об'єктами технічного регулювання зазначеного Технічного регламенту є рухомий склад залізничного транспорту *загального користування* (дія Технічного регламенту не поширюється на рухомий склад промислового залізничного транспорту суб'єктів господарювання, призначений для внутрішнього використання на території таких суб'єктів), зокрема: локомотиви, моторвагонний рухомий склад, пасажирські вагони локомотивної тяги, вантажні вагони, спеціальний рухомий склад залізничного транспорту, складові частини рухомого складу залізничного транспорту (ст. 3) [454].

Проектом Закону про залізничний транспорт (реєстр. від 06.09.2019 р. № 1196-1) передбачено запровадження *сертифіката авторизації* (документ, який засвідчує впровадження системи управління безпекою оператора інфраструктури або володільця під'їзної колії та виконання ними встановлених вимог, необхідних для безпечного будівництва, технічного обслуговування та експлуатації інфраструктури або під'їзної колії, п. 37 ст. 1 проєкту), *сертифіката безпеки* (документ, який засвідчує впровадження системи управління безпекою перевізника та виконання ним установлених вимог, необхідних для безпечного використання відповідної інфраструктури, п. 38 ст. 1 проєкту), *сертифіката машиніста* (документ, в якому зазначають інфраструктуру, якою машиніст має право керувати поїздами, та рухомий склад, яким машиніст має право керувати на зазначеній інфраструктурі, п. 39 ст. 1 проєкту) та доповнення переліку документів дозвільного характеру відповідно до Закону України «Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності» [220; 455].

Отже, у проєкті Закону сертифікат безпеки та сертифікат авторизації розглядаються як дозвільні документи для доступу перевізників до інфраструктури залізничного транспорту, а сертифікат машиніста – як дозвільний документ для персоналу, що допускатиметься до надання послуг з перевезення. При цьому оператор інфраструктури, перевізник та володільць під'їзної колії зобов'язані запровадити *системи управління безпекою руху*, тобто структуровану та задокументовану сукупність технічних, технологічних, кваліфікаційних та організаційних заходів, передбачених прийнятим оператором інфраструктури, перевізником, володільцем під'їзної колії нормативним документом і спрямованих на забезпечення безпечного перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, що підтверджується сертифікатом авторизації / безпеки; підготувати машиністів та видати сертифікат машиніста, який підтверджує, що машиніст відповідає медичним вимогам, має базову освіту та загальні професійні вміння для керування тяговим залізничним рухомим складом та здав відповідні іспити. Вимога щодо отримання сертифіката машиніста також передбачена Директивою 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23.10.2007 р. про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів у залізничній системі Співтовариства [456].

Процедура підтвердження відповідності шляхом сертифікації, яка визначалася у Директиві Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29.04.2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві та сертифікацію безпеки, схожа до процедури підтвердження відповідності шляхом сертифікації, що діяла в Україні. Але мала місце розбіжність на останньому етапі сертифікації – за результатами сертифікації оформлювався не сертифікат відповідності, а сертифікат безпеки. Запровадження сертифіката безпеки замість сертифіката відповідності дало б змогу адаптувати Директиву про безпеку залізниць у Співтоваристві та сертифікацію безпеки до нормативно-правових актів, що регламентують якість та безпеку надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом.

Утім, наразі Директиву Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29.04.2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві та сертифікацію безпеки замінено Директивою Європейського Парламенту та Ради 2016/798 від 11.05.2016 р. про безпеку залізниць, якою передбачено заходи щодо подальшого розвитку єдиного європейського залізничного простору. Зокрема Директивою передбачено, що залізничне підприємство повинно мати *єдиний сертифікат безпеки* як умову отримання доступу до залізничної інфраструктури, як підтвердження того, що залізничне підприємство створило свою систему управління безпекою, та що воно здатне безпечно працювати в передбачуваній зоні експлуатації (ст. 10) [457].

У законодавстві ЄС ліцензування залізничних підприємств передбачено Директивою 2012/34 ЄС від 21.11.2012 р., яка замінила Директиву Ради 95/18/ЄС від 19.06.1995 р. про ліцензування залізничних підприємств [458]. Розд. III Директиви регламентує ліцензування залізничних підприємств, при цьому орган ліцензування не може надавати послуги залізничного транспорту сам і бути незалежним від організацій, які надають такі послуги (ст. 16), проте наявність ліцензії не надає право доступу до залізничної інфраструктури (ст. 17). При цьому для отримання ліцензії необхідно підтвердити добру репутацію, фінансову спроможність, професійну компетенцію та покриття цивільно-правової відповідальності, тобто залізничне підприємство має бути застраховане або мати належні гарантії за ринкових умов для покриття своїх зобов'язань

у разі нещасних випадків щодо пасажирів, багажу, вантажу, пошти та третіх осіб (ст. 18–22) [458].

Нині існують різні національні підходи до забезпечення залізничної безпеки. Технічні стандарти, рухомий склад та сертифікації персоналу та залізничних підприємств мають відмінності у різних державах-учасниках ЄС і не пристосовані до потреб інтегрованої європейської залізничної системи. Відмінності національних сертифікатів безпеки є серйозною перешкодою для розвитку європейської залізничної системи. Кінцевою метою у цьому плані є введення єдиного сертифіката безпеки ЄС. Сертифікат безпеки – свідчення того, що компанія має свою систему управління безпеки або здатна виконувати стандарти і правила безпеки. Для міжнародних транспортних послуг достатнім є отримання схвалення утвореної в структурі організації системи управління безпекою. Таке схвалення має юридичну силу і в рамках усього ЄС. Водночас у рамках національного простору повинна бути додаткова сертифікація в кожній державі-члені. Суттєвим аспектом безпеки є навчання і сертифікація персоналу (особливо машиністів). У програму навчання включені правила управління, сигнальна система, знання маршрутів та надзвичайних заходів [459, с. 114–115].

Відповідно до Додатка XXXII до гл. 7 «Транспорт» розд. V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна зобов'язалася поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС протягом 8-ми років з дати набрання чинності Угодою в частині запровадження ліцензій для залізничних перевізників [425].

У перспективному законодавстві зазначена вимога передбачена в проєкті Закону «Про залізничний транспорт України» (реєстр. від 06.09.2019 р. № 1196-1). Відповідно до ст. 7 згаданого Проєкту ліцензуванню підлягає господарська діяльність з перевезення вантажів та / або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним рухомим складом залізничними коліями загального користування. Ліцензія засвідчує фінансову спроможність та професійну компетентність ліцензіата на провадження такої діяльності, проте не дає права доступу до стратегічної інфраструктури [220].

Крім *обов'язкової* оцінки відповідності, що вимагається технічними регламентами, розд. VI Закону України «Про технічні регламенти та

оцінку відповідності» передбачено *добровільну* оцінку відповідності, що здійснюється на добровільних засадах у будь-яких формах, зокрема випробування, декларування відповідності, сертифікація, інспектування, на відповідність заявленим вимогам (ст. 24) [112].

Ж. О. Іонова, зважаючи на відсутність чіткого теоретичного розмежування інституту ліцензування від суміжних правових засобів (сертифікації, атестації, акредитації тощо), пропонує таким моментом визнати самодостатність і обмежене застосування першого. Це передбачає використання зазначеного механізму за наявності чітко визначених критеріїв віднесення тієї чи іншої діяльності до переліку ліцензованих і за умови неможливості забезпечення публічних інтересів іншими засобами державного контролю [429, с. 8]. Така позиція дослідниці щодо самодостатності і обмеженого застосування ліцензування є прийнятною, оскільки ускладнений порядок отримання ліцензії для надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом надмірно затягує отримання ліцензії здобувачем і створює додаткові перешкоди для реалізації права на підприємницьку діяльність. Однак необхідно підкреслити, що надання послуг з перевезення вантажів повинно відповідати вимогам безпеки, тому вимагає належного контролю з боку держави. Специфіка залізничного транспорту, що належить на сучасному етапі до сфери природних монополій, зумовлює потребу здійснення технічного регулювання, встановлення обов'язкових вимог до організації діяльності залізничного транспорту та його об'єктів, управління перевізним процесом. Законодавством України передбачено низку норм до рухомого складу, проектування, будівництва та експлуатації залізничних колій, до порядку здійснення перевірки їхнього дотримання. Отож, технічне регулювання у сфері залізничних вантажних перевезень є необхідним для забезпечення безпеки цієї діяльності. З метою гармонізації з Європейським законодавством процедури підтвердження відповідності технологічного процесу надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом доцільно встановити перелік послуг, для яких необхідно запровадити процедуру підтвердження відповідності шляхом сертифікації та шляхом декларування; передбачити перелік послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, які суттєво не впливають на безпеку перевезень

на залізничному транспорті, а їхня якість може бути доведена шляхом декларування самим суб'єктом господарювання; запровадити сертифікат безпеки замість сертифіката відповідності. Зазначене сприятиме удосконаленню системи технічного регулювання у сфері залізничних перевезень вантажів, визначеності у застосуванні форм та схем обов'язкового підтвердження відповідності. Крім цього, запровадження законодавчої вимоги щодо ліцензування господарської діяльності з перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування може стати виправданим заходом в умовах структурної реформи у сфері залізничного транспорту з метою забезпечення допуску до надання послуг з перевезення вантажів *професійних* перевізників [432].

На інших видах транспорту прийнято Технічний регламент безпеки машин, затв. Постановою КМУ від 30.01.2013 р. № 62 [460], Технічний регламент морського обладнання, затв. Постановою КМУ від 05.09.2007 р. № 1103 [461].

З урахуванням зазначеного, для забезпечення єдиного збалансованого законодавчого підходу, гармонізації з законодавством ЄС доцільно передбачити в законодавстві (Законі України «Про ліцензування видів господарської діяльності», спеціальному транспортному законодавстві) вимогу щодо обов'язкового отримання ліцензії на надання послуг з перевезення вантажів автомобільним, залізничним, морським, внутрішнім водним, повітряним транспортом, що забезпечить рівний доступ до здійснення перевезень вантажів професійним суб'єктам господарювання та забезпеченню їхньої конкурентоспроможності.

До основних засобів державного регулювання господарської діяльності у сфері транспорту належить регулювання тарифів (ст. 12 ГК України). Основа правового регулювання ціни у сфері господарювання та її формування, зокрема і в сфері перевезення вантажів, закладена в гл. 21 ГК України. Під ціною (тарифом) в ГК України розуміється форма грошового визначення вартості продукції (робіт, послуг), яку реалізують суб'єкти господарювання (ст. 189). До того ж ціна, поряд з предметом і строком дії договору, належить до істотних умов будь-якого господарського договору (ч. 2 ст. 189, ч. 3 ст. 180 ГК України). Причому суб'єкти господарювання можуть використовувати у господарській діяльності

вільні та державні регульовані ціни, які запроваджуються Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування відповідно до їхніх повноважень (ч. 3 ст. 189, ч. 1 ст. 191 ГК України) [28].

За загальним правилом суб'єкти господарювання встановлюють вільні ціни на продукцію (роботи, послуги) у договорі. Виняток становить лише та продукція (роботи, послуги), на яку встановлені державні регульовані ціни. ГК України містить норму (ч. 2 ст. 191), що відсилає до спеціального Закону України «Про ціни і ціноутворення» під час здійснення державного регулювання цін [462]. Відповідно до Закону України «Про транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається згідно з нормативними витратами на одиницю транспортної роботи, рівнем рентабельності та оплати податків (ч. 2 ст. 7) [25].

Принцип ціноутворення, на думку науковців, залежить від того, що є предметом договору – товар або послуга: якщо предметом договору є товар, то ціна договору визначається з розрахунку ціни за одиницю товару; якщо послуга – подібне визначення ціни є неможливим з огляду на нематеріальну природу послуги. У цьому разі грошовий вираз вартості послуги відбивається в тарифі. На підставі цього у науковій літературі зазначається: якщо послуга є різновидом товару, то і тариф можна вважати різновидом ціни [463, с. 14].

Одним із засобів регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом є державне регулювання тарифів. Значною мірою використання державою такого засобу регулювального впливу обумовлено особливим, монопольним положенням на ринку основного суб'єкта господарювання в цій сфері – АТ «Укрзалізниця». Ще Г. Ф. Шершеневич, досліджуючи питання про тарифи на залізничному транспорті, підкреслював те важливе значення, яке має залізниця для торгівлі і промисловості, що обумовлює втручання держави в цю справу [464, с. 618–620].

Державне регулювання тарифів як один з основних засобів регулювального впливу держави на діяльність суб'єктів у цій сфері застосовується з метою ефективної реалізації цінової (тарифної) політики. Основні напрями оптимізації тарифної політики у сфері перевезень вантажів залізничним транспортом визначаються у Національній транспортній стра-

тегії України на період до 2030 року. Аналіз зазначеного стратегічного документа дає підстави сформулювати головну ідею, яка визначає зміст і спрямованість державної тарифної політики у сфері перевезень вантажів, а саме впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення, що передбачає розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг; проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень; розроблення та затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їхнього розміру з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить компенсацію витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури; перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з метою стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту [1].

Регулювання тарифів на вантажні залізничні перевезення в межах України та пов'язані з ними послуги здійснюється відповідно до: ГК України (ст. 189–192, 311); ЦК України (ст. 916); Законів України «Про ціни і ціноутворення»; «Про природні монополії»; «Про транспорт»; «Про залізничний транспорт»; Постанови КМУ «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів); Статуту залізниць України; Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (Тарифне керівництво № 1) та інших нормативно-правових актів.

Суб'єкти господарювання можуть використовувати у господарській діяльності вільні та державні регульовані ціни. У сфері залізничних перевезень вантажів застосовуються державні регульовані та вільні тарифи, які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції. Згідно з Законом України «Про транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності і сплати податків (ч. 2 ст. 7) [25]. У Тарифному керівництві № 1 встановлено тарифи, що регулюються

державою, передбачено порядок визначення плати за перевезення вантажів, зокрема при перевезенні у власних і орендованих вагонах, ставки плати за перевезення, ставки плати за користування вагонами і контейнерами залізниць, ставки зборів за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів. *Державні регульовані тарифи* встановлюються на внутрішні та міжнародні вантажні перевезення, що здійснюються на лініях загальної мережі залізниць України, користування вагонами і контейнерами залізниць, охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті, роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, перелік яких наведено в розд. III Збірника тарифів (п. 3 Тарифного керівництва № 1) [129].

Друга група регульованих тарифів затверджується залізницями: тарифи на перевезення вантажів усіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць; тарифи на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування, пільгові тарифи відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень (зі знижкою не більше 20 % від загальних тарифів) на перевезення вантажів у місцевому сполученні; ставки зборів з вантажодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів, швидкопсувних та інших вантажів тощо (п. 60 Статуту залізниць України) [126].

Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються за *вільними (договірними) тарифами*, наведено в п. 32 розд. II Збірника тарифів: виконання вантажних робіт, кріплення вантажів засобами залізничні, розроблення та коригування єдиних технологічних процесів роботи під'їзних колій промислових підприємств, надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів (користування вагонами, зберігання вантажів, подача й забирання вагонів) тощо [129].

Тарифи АТ «Укрзалізниця», починаючи з 2007 р., підвищувалися досить швидко – близько 20 %. Це обумовлено низкою об'єктивних причин та необхідністю індексації тарифів і, звичайно, стосувалося користувачів. Важливо підкреслити, що підвищення мають нерегулярний ха-

рактар, що перешкоджає плануванню господарської діяльності вантажовласниками [410, с. 25]. До того ж, як справедливо зазначають деякі науковці, зокрема Г. Д. Джумагельдієва, в Україні дотепер відсутня чітка ринково обґрунтована методика розрахунку тарифів на залізничні перевезення, що через монопольне положення залізниці неприпустимо [463].

Однак не всі суб'єкти у сфері залізничного транспорту займають монопольне (домінуюче) положення на ринку транспортних послуг, тому застосування такого засобу державного регулювання, як регулювання тарифів, доцільно застосовувати до відповідних суб'єктів господарювання у цій сфері. Але поки що вирішувати питання про дерегулювання тарифів на послуги зазначених суб'єктів передчасно. Лібералізація тарифів на послуги окремих суб'єктів залізничного транспорту стане можливою лише після розподілу монопольного і конкурентного секторів у сфері залізничного транспорту [465].

На морському транспорті державою регулюються послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. [466].

З метою обмеження монополістичної діяльності та забезпечення вільної конкуренції та рівноправності в аеропортах законодавством передбачено, що експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством (ст. 78 ПК України); експлуатант аеродрому (аеропорту), відкритого для прийому і відправлення повітряних суден, зобов'язаний надавати дозвіл на посадку повітряних суден у межах технічних можливостей аеродрому (ст. 80 ПК України); з метою забезпечення контролю держави за монополістичною діяльністю у сфері надання послуг в аеропорту Кабінетом Міністрів України встановлюється перелік спеціалізованих послуг, які належать до ринків, що перебувають у стані природних монополій та можуть надаватися лише в аеропортах (ч. 2 ст. 78 ПК України) [125].

До спеціалізованих послуг аеропортів відповідно до Постанови КМУ від 14.07.2010 р. № 590 віднесено: забезпечення посадки, зльоту повіт-

ряного судна; забезпечення авіаційної безпеки; забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна; забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна та ін. [467].

Отже, розвиток сучасної транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку потребує застосування інтегрованого підходу з метою забезпечення балансу інтересів держави, приватного інвестора, суспільства, а також навколишнього природного середовища. З урахуванням міжнародних зобов'язань України пріоритетними напрямками державної транспортної політики має бути інтеграція різних видів транспорту в єдину транспортну систему на основі конкурентно-партнерських засад, публічно-приватного партнерства, застосування інноваційних технологій та забезпечення сприятливого інвестиційного клімату задля залучення України у міжнародну логістику доставки товарів у рамках розвитку міжнародних транспортних маршрутів.

Транспортна політика як складова економічної структурно-галузевої та соціальної політики, спрямована на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів транспортної діяльності і споживачів різних суспільних верств і населення загалом, поділяється на дострокову (страатегічну) і поточну (тактичну) політику, основними напрямками якої є: інвестиційна політика, політика інституційних перетворень, цінова (тарифна політика), амортизаційна, бюджетна, антимонопольно-конкурентна політика, податкова політика.

Транспортна економічна політика здійснюється із застосуванням комплексу засобів регулювального впливу, основними з яких є: ліцензування, технічне регулювання, регулювання цін і тарифів; застосування квот; надання інвестиційних, податкових та інших пільг; надання дотацій; державне замовлення; державний контроль та нагляд за транспортною діяльністю.

Доцільним є поділ господарської діяльності у сфері транспорту, що підлягає державному регулюванню, на групи: 1) перевезення вантажів повітряним, автомобільним, залізничним, морським, внутрішнім водним транспортом загального користування, транспортування продукції трубопровідним транспортом з обґрунтуванням доцільності застосуван-

ня до такої діяльності ліцензування як засобу державного регулювання; 2) надання послуг з доступу до інфраструктури, послуг з подачі та забирання вагонів тощо, до яких запропоновано застосовувати технічне регулювання задля підтвердження якості послуг, що надаються.

З метою гармонізації із законодавством ЄС процедури підтвердження відповідності технологічного процесу надання транспортних послуг, розвитку системи технічного регулювання у сфері транспорту та визначеності у застосуванні форм підтвердження відповідності доцільним є визначення в законодавстві переліку послуг, надання яких здійснюється шляхом обов'язкового підтвердження відповідності з отриманням відповідного сертифіката, розробкою технічного регламенту або добровільного підтвердження відповідності (для транспортних послуг, які суттєво не впливають на безпеку перевезень, а їхня якість може бути доведена шляхом декларування самим суб'єктом господарювання).

Необхідно розробити Національну інноваційно-інвестиційну модель розвитку транспортної системи як стратегічний документ, що визначатиме основні засади державної політики у сфері транспорту на довгостроковий період (10 років), а також тактичний документ – Дорожню карту розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему (Майстер-план) для визначення тактичних завдань і заходів щодо реалізації цієї політики у сфері транспорту на середньостроковий період (5 років).

3.2. Питання обмеження монополізму та розвитку економічної конкуренції у сфері транспорту

Одним із основних напрямів та форм участі держави у сфері транспорту є обмеження монополізму та сприяння змагальності суб'єктів господарювання відповідно до ст. 18 ГК України.

В умовах нових викликів щодо розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, впровадження новітніх технологій, інтеграції до європейської транспортної системи змінюється вектор правового регулювання транспортної діяльності у напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що має призвести до змін у колі суб'єктів транспортної діяльності та характері взаємодії між ними.

Традиційно транспорт належить до найбільш високомонополізованих галузей людської діяльності, проте в сучасних умовах спостерігаються процеси демонополізації ринку перевезень вантажів тими видами транспорту, які традиційно належали до природної монополії, зокрема залізничного, де передбачається поступовий перехід від монополії у сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом до монополії у сфері надання доступу до інфраструктури залізничного транспорту. Динамічний розвиток ринкових відносин у сфері транспорту, реформаторський характер транспортної політики в Україні, спрямованої на демонополізацію ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури суб'єктів господарювання, реформування системи тарифоутворення та органів державного управління у сфері залізничного транспорту відповідно до законодавства ЄС, зумовлюють інтерес до питань забезпечення розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту як пріоритетного напрямку розвитку транспортної системи України [468].

Незважаючи на задеклароване прагнення перейти від монополії у сфері залізничного транспорту до створення конкурентного ринку залізничних перевезень, наразі АТ «Укрзалізниця» залишається: 1) єдиним перевізником вантажів і пасажирів залізничними коліями загального користування на території України (до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця» чинним законодавством віднесено управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях); 2) власником як тягового рухомого складу (магістральних локомотивів), так і вагонів, а інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця». З огляду на це АМКУ, здійснивши дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, встановив, що АТ «Укрзалізниця» займає монопольне (домінуюче) становище з часткою 100 % на ринках надання в користування інфраструктури залізничного транспорту; надання послуг магістральних вантажних локомотивів; перевезення вантажів залізничним транспортом; на ринку надання в користування вагонів у межах України з часткою, що перевищує 35 % [1; 469].

Чинним законодавством України не передбачено можливості перевезення залізничними коліями загального користування приватною локо-

мотивною тягою, проте у перспективному законодавстві про залізничний транспорт такі тенденції знаходять відображення. Не дивлячись на те, що доступ до інфраструктури перевізників різних форм власності не передбачено чинним законодавством, Кабінет Міністрів України як експеримент реалізує пілотні проекти допуску локомотивів приватної форми власності до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування з метою часткового вирішення питання дефіциту тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» (відповідно до Постанови КМУ від 04.12.2019 р. № 1043) [470; 471]. У чинному законодавстві передбачено, що магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації. АТ «Укрзалізниця» не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що є державною власністю та передано АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання, а також вчиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна. Розпорядження майном, внесеним до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», зокрема списання, продаж, безоплатна передача, надання в користування, оренду, обмін, а також виведення з експлуатації рухомого складу, зокрема контейнерів, здійснюється АТ «Укрзалізниця» відповідно до його статуту та законодавства (ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт») [119]. Отже, АТ «Укрзалізниця» має виключне право на перевезення вантажів своїми магістральними залізничними коліями.

Європейська Бізнес Асоціація листом «Щодо провадження строку реалізації експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» від 20.01.2021 р. звернулася до Міністерство інфраструктури України з ініціативою продовжити проєкт до 04.12.2023 р., обґрунтовуючи свою пропозицію тим, що з моменту початку реалізації експериментального проєкту укладено лише один договір з «Українською

локомотиво-будівною компанією» щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами залізничних колій загального користування [472]. Міністерство інфраструктури України розширило перелік учасників проекту щодо допуску приватних локомотивів до залізничних колій загального користування, надавши таке право транспортно-експедиторському підприємству ТОВ «Промвагонтранс», що входить до складу «Українського Аграрного Холдингу», організовує перевезення зернових культур залізничним транспортом, на окремих колях загального користування, а також іншим суб'єктам господарювання [473]. Отже, експериментальний проект спрямований на створення конкурентного сектора у сфері залізничних перевезень вантажів, виявлення технічних і технологічних особливостей доступу до залізничної інфраструктури, дослідження ризиків з безпеки руху при експлуатації локомотивів приватної форми власності на залізничних колях загального користування. Питання допуску приватних локомотивів на залізничні колії загального користування має вирішуватися на рівні законодавства, у відповідному законі про залізничні перевезення з метою створення рівних умов допуску до інфраструктури залізничного транспорту загального користування.

Наведене зумовлює необхідність переосмислення правового забезпечення розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту на принципово нових засадах.

Законодавство щодо захисту економічної конкуренції в науковій літературі поділяють на чотири групи, розмежувавши нормативні акти на ті, які: 1) регулюють лише природні монополії (Закон України «Про природні монополії»); 2) формують конкурентне законодавство, проте деякі їхні частини стосуються суб'єктів природних монополій (Закони України «Про Антимонопольний комітет України», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції»); 3) урегульовують діяльність природних монополій залежно від сфери (наприклад, Закон України «Про транспорт», КТМ України, Закон України «Про морські порти України»); 4) стосуються окремих питань природної монополії чи відповідальності за вчинення протиправних дій у цій сфері (Конституція України, ГК України, Кодекс України про адміністративні правопорушення тощо). Поряд із законами, необхідно на-

звати й низку підзаконних нормативно-правових актів, які деталізують процесуальні моменти діяльності АМКУ, зокрема щодо розгляду справ про захист економічної конкуренції тощо [474, с. 184].

Відповідно до ст. 42 Конституції України державою забезпечується захист конкуренції у підприємницькій діяльності, забороняється зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція [137]. Ст. 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено низку заборон з метою недопущення зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку, тобто вчинення дій чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку. Зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, між іншим, визнається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, застосування різних цін чи різних інших умов до рівнозначних угод з суб'єктами господарювання без об'єктивно виправданих на те причин, обумовлення укладення угод прийняттям суб'єктом господарювання додаткових зобов'язань, які за своєю природою або згідно з торговими та іншими чесними звичаями у підприємницькій діяльності не стосуються предмета договору, створення перешкод доступу на ринок (виходу з ринку) чи усунення з ринку продавців, покупців, інших суб'єктів господарювання та ін. [115].

Згідно з чинним законодавством суб'єктом природної монополії є суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії. Природною монополією визнається стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (з огляду на суттєве зменшення витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (по-

слуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), тому попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) (ст. 1 Закону України «Про природні монополії») [475].

У науковій літературі зазначається, що поняття «монопольне становище» поширюється на законні монополії, створені нормативно-правовими актами держави, на природні монополії та фактичні монополії, існування яких обумовлене конкретними економічними обставинами, наприклад, обмеженістю відповідного ринку. Природні монополії поділяються на дві групи: монополії, засновані на природних умовах (зокрема порти), і надавачі послуг мережевого характеру (підприємства з постачання електроенергії, нафти, телефонні, транспортні компанії) [476, с. 24]. Природна монополія є особливим видом монополії, коли суб'єкт господарювання наділений правом займатися підприємницькою діяльністю не на основі конкурентних відносин, а завдяки рішенню держави стосовно недоцільності використання конкуренції в цій галузі [474, с. 183–184].

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про природні монополії» від 20.04.2000 р. користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, управління повітряним рухом, надання спеціалізованих послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України, належить до сфери діяльності суб'єктів природних монополій. Зведений перелік суб'єктів природних монополій ведеться АМКУ на підставі реєстрів суб'єктів природних монополій, що формуються національними комісіями регулювання природних монополій у відповідній сфері або органами виконавчої влади, що здійснюють функції такого регулювання до створення зазначених комісій (ч. 2 ст. 5 Закону України «Про природні монополії») [475]. Вжиття заходів стосовно створення та функціонування державного колегіального органу, який здійснює державне регулювання у сфері транспорту, передбачено також в Указі Президента України «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави» від 08.11.2019 р. № 837/2019 [477].

Законом України «Про природні монополії» визначено, що суміжним ринком визнається товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без посереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій. Законом України «Про природні монополії» внутрішні та міжнародні перевезення вантажів залізничним, повітряним, річковим та морським транспортом віднесено до суміжних ринків (ст. 6 Закону) [475].

Відповідно до Зведеного переліку Антимонопольного комітету України до суб'єктів природних монополій належать ДП «АМПУ», АТ «Укрзалізниця», аеропорти та інші суб'єкти господарювання, що забезпечують посадку зльоту повітряного судна, авіаційну безпеку, наднормативну стоянку повітряного судна, надають послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден (зокрема ДП «МА БОРИСПІЛЬ», ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «ДНІПРОПЕТРОВСЬК», КП МА «КИЇВ» (ЖУЛЯНИ), ДП «МА ЛЬВІВ ІМ. ДАНИЛА ГАЛИЦЬКОГО», КП «МИКОЛАЇВСЬКИЙ МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ», КП «МА ОДЕСА», ДП ОПР «УКРАЕРОРУХ» та ін.) [469]. Державне регулювання відповідно до Постанови КМУ від 25.12.1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Міністерство інфраструктури України за погодженням з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України встановлює ставки плати в іноземній валюті за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України; аеропортові збори в іноземній валюті за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України (посадка–зліт повітряного судна, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативна стоянка повітряного судна, забезпечення авіаційної безпеки) (підп. «б» п. 2) [478]. Положення щодо обмеження монополістичної діяльності, вільної конкуренції в аеропортах закріплено в ст. 78 ПК України. Зокрема передбачено обов'язок експлуатантів аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність

в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом; установа Кабінетом Міністрів України переліку спеціалізованих послуг, що належать до ринків, що перебувають у стані природних монополій, та можуть надаватися лише в аеропортах з метою забезпечення контролю держави за монополістичною діяльністю у сфері надання послуг в аеропорту [125].

Досліджуючи правове регулювання захисту економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту, треба зазначити, що відповідно до ст. 4 Закону України «Про залізничний транспорт» управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях (диспетчеризація) здійснюється централізовано й належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця». При цьому магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт, є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації (ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт»). АТ «Укрзалізниця» не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що є державною власністю та передано АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання, а також вчиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна (ч. 1, 2) [119].

Технічним регламентом безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 11.07.2013 р. № 494, перебачено, що інфраструктура залізничного транспорту – технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (зокрема під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і

телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом [453].

АМКУ, дослідивши ринок перевезення вантажів залізничним транспортом, дійшов висновку, що АТ «Укрзалізниця» як суб'єкт природної монополії на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, отримавши законодавчо визначені повноваження з управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях (диспетчеризації) та займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів, може визначати умови обороту товарів на ринку надання в користування вагонів та безпосередньо визначає можливість допуску вагонів інших учасників ринку до своєї інфраструктури, тобто має значну (суттєву) ринкову владу й можливість впливати на ринок надання в користування вагонів на етапі укладення договору між оператором рухомого залізничного складу та залізницею для організації процесу перевезення вантажів і на процес перевезення вантажів [479].

Утім, за інформацією АТ «Укрзалізниця», «...крім АТ “Укрзалізниця”, налічуються 603 оператори рухомого залізничного складу, з них 79 власників володіють парком вагонів понад 200 одиниць. Найбільшими операторами на ринку України (крім АТ “Укрзалізниця”) є: ТОВ “Лемтранс” – 21 308 вагонів, ТОВ “Металургтранс” – 3 606 вагонів, ТОВ “Євразтранс Україна” – 3 213 вагони, ТОВ “Рейл лоджістікс” – 2 939 вагонів та ПрАТ “Укренерготтранс” – 2 876 вагонів. Саме ці оператори є основними конкурентами АТ «Укрзалізниця» на ринку маршрутних перевезень високовартісних вантажів» [479].

Проте АМКУ, проаналізувавши позиції учасників ринку – суб'єктів господарювання, що виконують функції операторів рухомого залізничного складу, та вантажовідправників, установив, що основним бар'єром вступу на ринок залізничних перевезень є *неможливість, відповідно до*

чинного законодавства (курсив авт. – Е. Д.), використовувати власний тяговий рухомий склад (локомотиви) для здійснення перевезення залізничними коліями загального користування, з огляду на що немає змоги здійснювати самостійне перевезення вантажів клієнтів. Інші суб'єкти господарювання використовують власні локомотиви тільки на окремих ділянках, оскільки, як стверджує АТ «Укрзалізниця», наразі допуск приватних операторів локомотивної тяги на залізничні колії загального користування унеможливило *відсутність належної нормативно-правової бази* (курсив авт. – Е. Д.). Зокрема ПрАТ «Полтавський ГЗК» зверталося стосовно використання власних локомотивів на магістральних коліях, але питання не було вирішено. Однак, незважаючи на відмову АТ «Укрзалізниця» іншим суб'єктам господарювання в допуску їхньої локомотивної тяги на залізничні колії загального користування з огляду на відсутність належної нормативно-правової бази, ПрАТ «Івано-Франківськцемент» отримало експериментальний дозвіл від АТ «Укрзалізниця» на користування власним локомотивом на дільниці Ямниця–Ходорів. Крім цього, АТ «Укрзалізниця» не надає власних магістральних локомотивів іншим суб'єктам господарювання (на основі договору оренди, управління тощо) через їхній дефіцит. Також за інформацією, наданою АТ «Укрзалізниця», на залізничних коліях України оперують магістральні локомотиви, які належать іноземним суб'єктам господарювання (національним або приватним) Республіки Білорусь, Словацької Республіки, Республіки Польща, Республіки Молдова, рух яких здійснюється на окремо визначених прикордонних ділянках відповідно до вимог Угод про залізничне сполучення через державний кордон, що укладається між іноземними перевізником та АТ «Укрзалізниця». На підставі зазначеного АМКУ дійшов висновку, що АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування та контролює доступ до об'єктів інфраструктури, може впливати на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є в дефіциті, для забезпечення руху залізничного транспорту коліями загального користування [479].

Планом заходів з реформування залізничного транспорту, затв. Розпорядженням КМУ від 27.12.2019 р. № 1411-р, з метою забезпечення

відкриття ринку залізничних перевезень до кінця 2020 р. передбачено розроблення та прийняття актів законодавства щодо функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень, зокрема Закону України щодо створення умов для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні та підвищення ефективності управління, вдосконалення організаційно-правових та економічних засад ринку залізничних перевезень; утворення юридичної особи – оператора інфраструктури залізничного транспорту; розроблення Порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування відповідно до вимог законодавства України та законодавства ЄС тощо [275].

Досліджуючи питання господарсько-правового забезпечення функціонування залізничного транспорту в умовах реформування, І. М. Рудяга зазначає, що в окремих сферах, де рівень олігархізації ринків надто високий, дієвими можуть стати методи лібералізації входу іноземних інвесторів на ринки. Існування конкуренції виступає стимулом для підвищення якості, зниження ціни тощо. Зокрема, якщо порівнювати ринок авіаперевезень із залізничним або автомобільним транспортом, то останні програють за швидкісним чинником, який у цьому разі є перевагою, тому альтернативою авіаперевезення є тільки авіаперевезення. Взаємозамінність можлива тільки при перевезенні різними авіакомпаніями. Оскільки на вітчизняному ринку послуг з авіаперевезень домінує компанія МАУ, яка заперечує проти визнання її монополістом і запевняє, що визначати становище на ринку доцільно за конкретним маршрутом, як це відбувається в міжнародній практиці, тому притягти до відповідальності за зловживання монополістичним становищем вкрай складно. З огляду на це І. М. Рудяга пропонує під час встановлення відповідальності враховувати наслідки дій, диференціювати розмір санкцій залежно від напрямку такого правопорушення: щодо економіки України, споживачів, щодо суб'єктів господарювання, суб'єктивну сторону діяння, зокрема мотиву у формі обмеження конкуренції чи усунення певних конкурентів на певному ринку [480, с. 298–299].

Ураховуючи євроінтеграційний курс України, важливо згадати про проект Закону «Про залізничний транспорт» (реєстр. від 06.09.2019 р.

№ 1196-1), яким передбачено створення нової парадигми організації залізничних перевезень, зокрема створення оператора інфраструктури, який утримує та експлуатує стратегічну інфраструктуру, забезпечує розподіл пропускнує спроможності стратегічної інфраструктури та надання послуг доступу до стратегічної інфраструктури, укладає договір з перевізниками про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури для здійснення перевезень, розробляє Порядок рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури (правила, строки, критерії для отримання доступу, тариф за погодженням з національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту) [220].

На думку О. В. Клепікової, від радянської системи залізнично-монополіста треба відмовлятися і реформувати систему залізничного транспорту, як це зробили деякі провідні країни і мають результати успішного функціонування (Польща, Велика Британія, Австрія, ФРН, США). Наприклад, залізничний транспорт ФРН представлений компанією «Deutsche Bahn», але, крім неї, у системі працюють понад 1 500 малих приватних компаній [163, с. 147–148].

Монопольне становище АТ «Укрзалізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом впливає і на специфіку укладення договорів з клієнтами, що полягає у відсутності свободи договору, необхідності приєднання до запропонованих умов договору через відсутність альтернативи. АТ «Укрзалізниця» розробила та планувала запровадити проект нового договору про надання послуг із організації перевезення вантажів залізничним транспортом з 01.04.2020 р., проте представники вантажовідправників та галузевих бізнес-асоціацій, зокрема Американська торговельна палата в Україні та Європейська Бізнес Асоціація, оскаржили в АМКУ зазначений договір, який призводить до зловживання монопольним становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, що не було б можливим за умов існування значної конкуренції на ринку. З метою запобігання порушенню законодавства про захист економічної конкуренції АМКУ 26.03.2020 р. надав АТ «Укрзалізниця» обов'язкові для розгляду рекомендації утриматися від впровадження нового договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого за наявності

ознак монопольного (домінуючого) становища АТ «Укрзалізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України можуть призвести до порушення прав інших суб'єктів господарювання; а також доопрацювати нову редакцію договору з урахуванням зауважень та пропозицій [481]. Зазначений договір є публічним, що укладається шляхом приєднання, з огляду на це унеможлиблюється узгодження умов договору з контрагентами залізниці, створюються додаткові ризики для клієнтів, враховуючи монопольне становище АТ «Укрзалізниця» на відповідному ринку [275].

Ще одним проблемним питанням, що потребує належної уваги з боку законодавця з метою розвитку економічної конкуренції у сфері залізничних перевезень вантажів, є регулювання тарифів на послуги відповідних суб'єктів господарювання. Відповідно до ч. 3 ст. 189 ГК України суб'єкти господарювання використовують у своїй діяльності вільні та державні регульовані ціни. Вільні ціни визначаються суб'єктами господарювання самостійно за згодою сторін на всі товари, крім тих, щодо яких здійснюється державне регулювання цін (ч. 2 ст. 190 ГК України, ст. 11 Закону України «Про ціни і ціноутворення» від 21.06.2012 р.). Державні регульовані ціни запроваджуються Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування на товари, які здійснюють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, мають суттєву соціальну значущість, а також на товари, що виробляються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку (ч. 1 ст. 191, абз. 1 ч. 1 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення») [462].

Згідно з п. «а» ст. 2 Додатка до Постанови КМУ «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» від 25.12.1996 р. № 1548 тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом встановлює Міністерство інфраструктури України за погодженням з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України і Міністерством фінансів України тимчасово *до утворення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту*» (курсив авт. – Е. Д.). Тарифи на інші послуги є вільними і визначаються договором [478].

Предметом державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій є ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) такими суб'єктами; доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством (ст. 8 Закону України «Про природні монополії»). Державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у визначених законом сферах здійснюється *національними комісіями регулювання природних монополій* (абз. 1 ч. 1 ст. 4 Закону) [476]. Отже, головним органом, на який покладено функції регулювання суб'єктів природних монополій, є незалежні національні комісії, проте у сфері транспорту такий орган досі не створено, хоча спроби прийняти відповідний закон неодноразово були. Необхідно згадати про попередній проєкт Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. від 28.12.2019 р. № 2699), який відкликано. У зареєстрованому проєкті Закону «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. від 22.07.2020 р. № 3927) передбачено порядок формування незалежного регулятора (конкурсний відбір на посади членів Національної комісії, що здійснюється конкурсною комісією з дев'яти осіб, яких призначає Кабінет Міністрів України за поданням Президента України, Верховної Ради України, Міністерства інфраструктури України, Державної регуляторної служби, АМКУ, а також за поданням громадськості, зокрема Федерації роботодавців транспорту України та громадських організацій, об'єднань, асоціацій у сфері транспорту та в галузях, які є споживачами відповідних послуг). Передбачається, що Національна комісія здійснюватиме державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, шляхом формування тарифів (зборів, плати) на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту (зокрема користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування); встановлюватиме граничний рівень цін на послуги,

які надаються суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту (надання послуг тягового залізничного рухомого складу для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та / або вантажів залізничним транспортом); видаватиме ліцензії на право провадження видів діяльності у сфері залізничного транспорту та перевірки виконання ліцензійних умов; нагляд за рівноправним доступом до стратегічної інфраструктури тощо [482]. Отже, у проекті Закону до послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, віднесено послуги з користування інфраструктурою залізничного транспорту загального користування, а надання послуг тягового залізничного рухомого складу для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та / або вантажів залізничним транспортом пропонується віднести до суміжного ринку у сфері транспорту. Крім цього, у Законопроекті пропонується перевезення вантажів залізничним транспортом віднести до видів господарської діяльності, здійснення якої потребує отримання ліцензії, і внести відповідні зміни до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (п. 24 ч. 1 ст. 7). В інших галузях уже функціонують аналогічні національні комісії, зокрема Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, яка складає та веде реєстр суб'єктів природних монополій, які провадять господарську діяльність у сфері енергетики та комунальних послуг.

Наразі відсутній прозорий механізм тарифоутворення на залізничні перевезення, чинна тарифна система непрозора та економічно необґрунтована, відсутня прив'язка до типу затрат, що унеможлиблює цільове використання тарифів (тяга, вагон, інфраструктура, інвестиції), що призводить до субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних з постійним підвищенням тарифів на останні. З огляду на це актуальним питанням залишається оновлення системи тарифоутворення шляхом розподілу тарифу на декілька складових: локомотивну, інфраструктурну та вагонну складову (вагонна складова тарифу наразі дерегульована); підвищення конкурентоздатності зі встановленням мотиваційної системи знижок; закріплення економічно обґрунтованого державного регульованого тарифу; виділення обов'язкових, додаткових та допоміжних по-

слуг інфраструктури із затвердженням відповідної Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне становище; відмови від крос-субсидування між різними типами перевезень; відмови від автоматичної індексації тарифів [275]. У червні 2019 р. АТ «Укрзалізниця» ініційовано перегляд Методики нарахування плати за користування вагонами АТ «Укрзалізниця» під операціями навантаження та вивантаження з метою пришвидшення обігу вагону за рахунок скорочення часу навантаження та вивантаження. Проте зазначені зміни не були підтримані бізнес-спільнотою, тому що призведуть, на їхню думку, до зниження операційної ефективності АТ «Укрзалізниця» за рахунок зменшення маршрутних відправлень, подвійних завантажень (вивантаження з подальшим навантаженням на тій самій станції). Зокрема, виходячи з розрахунків «Українського логістичного альянсу», середній час проведення вантажних операцій незалежно від періоду сезонності перевезень зернових, майже однаковий і складає 15–20 % від загального обороту вагона. Тобто, це той проміжок часу, де саме клієнти несуть відповідальність за термін перебування вагонів на під'їзних коліях та під вантажними операціями. Все інше є терміном операційної діяльності АТ «Укрзалізниця», де велику частку обороту займає середній термін доставки порожніх вагонів – від 3-х до 5-ти діб, середній час руху навантаженого вагона – 3–5 діб, ще близько двох діб займає подача вагонів під вивантаження по станції призначення на під'їзні колії. Отже, підвищення показників обороту вагонів не лежить у площині відповідальності клієнтів, а значною мірою залежить від операційної діяльності перевізника [483]. У зверненні Європейської Бізнес Асоціації зазначається, що у методиці нарахування плати за користування власними вагонами АТ «Укрзалізниця» плата нараховується за прогресивною тарифною сіткою залежно від годин користування вагонами, а у новому договорі, розробленому АТ «Укрзалізниця», пропонується розраховувати плату за використання вагонів за добу. За підрахунками експертів Асоціації таке нововведення може збільшити витрати вантажовідправників у понад 6–7 разів або на 30–40 грн/т [484].

Т. І. Швидка зазначає, що у сферах, у яких діють суб'єкти природних монополій, регулювання цін і тарифів є вкрай важливим і актуаль-

ним завданням для держави, адже суб'єкти природних монополій діють у тих галузях, які є необхідними для суспільства загалом і споживачів зокрема. Відсутність конкуренції створює ситуацію, через яку споживачі змушені отримувати життєво необхідні послуги невисокої якості, але за завищеними цінами. Аналіз ситуації, що склалася на ринку залізничних перевезень, дає змогу зробити висновок, що існує значна кількість зловживань цінового характеру. Отож, актуальним залишається питання модернізації регулювання тарифів, умов функціонування та діяльності суб'єктів природних монополій у сфері залізничного транспорту. Небезпечною для економіки є концентрація економічної потужності в одних руках, тому необхідно застосовувати дієві механізми регулювання, одним з яких може стати анбандлінг [475, с. 159–160].

Анбандлінг (з англ. *unbundling* – відокремлення) передбачає добровільний поділ великих промислових підприємств на кілька менших, більш компактних, мобільних та самостійних структур. Визначення терміна «анбандлінг» в законодавстві відсутнє, проте в спеціальній літературі зазначається, що анбандлінг є одним із ключових принципів регулювання, що застосовується у сфері електроенергетики, транспорту та нафтогазовій галузі. Юридична сутність цього принципу полягає в тому, що власник мережі / інфраструктури може займатися діяльністю, яка пов'язана з управлінням такими мережами / інфраструктурою (транспортування, збереження ресурсів), але не може бути суб'єктом суміжного ринку – продавати або виробляти ресурси [233].

Анбандлінг застосовується, зокрема, на виконання міжнародних зобов'язань України у рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства (Третій енергетичний пакет ЄС), Угоди про асоціацію, що передбачають вимоги до створення відокремленого та незалежного оператора газотранспортної системи та оператора системи передачі електроенергії, які містяться в Законах України «Про ринок природного газу» та «Про ринок електричної енергії». Відповідно до Угоди про асоціацію регуляторний орган повинен бути законодавчо відокремленим і функціонально незалежним від будь-якого державного чи приватного суб'єкта господарювання та достатньо вповноважений, щоб гарантувати ефективну конкуренцію й ефективне функціонування ринку (ч. 1 ст. 277). Зако-

ном України «Про ринок природного газу», Постановою КМУ «Про відокремлення діяльності з транспортування природного газу та забезпечення діяльності оператора газотранспортної системи» від 18.09.2019 р. № 840 обрано модель відокремлення *Independent System Operator (ISO)*, що передбачає відокремлення і незалежність оператора газотранспортної системи (ст. 27) [46].

Підсумовуючи викладене, з метою збалансування інтересів суб'єктів господарювання у сфері залізничного транспорту, які знаходяться у стані природної монополії, а також тих, які функціонують на суміжних ринках, з інтересами споживачів їхніх послуг доцільно забезпечити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування, відокремити монопольний сектор (володіння стратегічною інфраструктурою залізничного транспорту), потенційно конкурентний сектор (ринок надання послуг вантажних магістральних локомотивів із залученням приватних магістральних локомотивів до залізничних перевезень) та конкурентний сектор (надання послуг з перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом). Упровадження конкурентних умов функціонування у зазначеній сфері передбачає створення належної законодавчої бази для забезпечення демонополізації ринку локомотивної тяги з можливістю використання приватної тяги на магістральних коліях, відокремлення оператора залізничних перевезень та оператора інфраструктури, формування тарифної політики із застосуванням стимулювальних механізмів [485].

Окремої уваги потребують питання правового регулювання захисту економічної конкуренції та обмеження монополізму у сфері морського транспорту. Кожен із морських портів України є суб'єктом природної монополії в межах акваторії відповідного порту на регіональних ринках надання відповідних портових послуг і на зазначеному ринку має ознаки такого, що займає монопольне (домінуюче) становище [469].

У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., затв. Розпорядженням КМУ від 11.07.2013 р. № 548-р, що спрямована на забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі, створення умов для провадження господарської діяльності в морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту, з-поміж основних завдань визначено ство-

рення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами; забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту; забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів [486].

Прийняття Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. стало важливим етапом розвитку законодавства у галузі морського транспорту. У законі передбачено, що морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [121]. Упродовж тривалого часу функціонування морського порту як державного транспортного підприємства постало питання про те, що портова діяльність в Україні монополізована державою, оскільки морські порти можуть перебувати виключно у державній власності [163, с. 200].

О. В. Клепікова зазначає, що пріоритет державної моделі використання портової інфраструктури потребує переосмислення, що не виключає можливості переходу України до приватної моделі, яка передбачає утримання портової інфраструктури за рахунок приватних інвесторів (наприклад, у засобах масової інформації є інформація про «недержавні порти», тобто суб'єктів, які провадять портову діяльність: так званий порт «Ніка-Тера», побудований у м. Миколаїв повністю за рахунок інвесторів, який має власну лоцманську службу, необхідні акваторії для маневру суден і спеціальну інспекцію з безпеки мореплавства та пожежної безпеки). В рішенні Конституційного Суду України від 15.12.2004 р. № 21-рп/2004 зазначено, що визначення морського порту як державного підприємства не виключає можливості господарської діяльності на його території підприємств та організацій інших форм власності з метою обслуговування суден, пасажирів і вантажів [487]. Отже, йдеться про діяльність суб'єктів господарювання, які по суті надають ті самі послуги, що і порти, однак де-юре такими не називаються з огляду на норми законодавства [163, с. 200].

До сфер діяльності суб'єктів природних монополій віднесено, між іншим, спеціалізовані послуги у річкових, морських портах, морських рибних портах відповідно до переліку, визначеного КМУ (ч. 1 ст. 5 Закону України «Про природні монополії») [476].

Законом України «Про морські порти України» передбачено, що тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню *національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту* (ч. 1 ст. 21) [121]. Відповідно до Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, затв. Постановою КМУ від 03.06.2013 р. № 405, до таких послуг належать: забезпечення лоцманського проведення; регулювання руху суден; забезпечення проведення криголамних робіт та забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства [488]. Тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 541 [466]. Тарифи на інші послуги є вільними і визначаються договором. Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (корабельного, причального, якірного, каналного, маякового, адміністративного та санітарного), які справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 [489].

Законом вказано на необхідність установавлення ставок портових зборів згідно з затвердженою Методикою, а також передбачено, що для кожного морського порту розміри ставок портових зборів установаються *комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту відповідно до затвердженої нею методики* (ч. 1, 2 ст. 22 Закону України «Про морські порти України»), проте методику розрахунку таких зборів досі не прийнято [121].

Прийняття Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах, та Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від сплати адміністративного збору, морська галузь України очікує з 2013 р., враховуючи те, що затвердження Методики та Порядку, між іншим, було віднесено до пріоритетних заходів для здійснення структурних економічних реформ, запровадження додаткових механізмів для прискорення соціально-економічного розвитку України, підвищення добробуту населення, гармонійного розвитку регіонів, продовження впровадження європейських стандартів життя та зміцнення держави [490]. Протягом зазначеного періоду пропонувалися до розгляду декілька проєктів методик, зокрема із залученням до обговорення експертів Світового банку, але зазначене питання знову актуалізувалося після того, як АМКУ, розглянувши справу за заявою ТОВ «Сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН»» про порушення Міністерством інфраструктури України законодавства про захист економічної конкуренції, своїм рішенням від 06.02.2020 р. № 113-р визнав дії Міністерства інфраструктури України зі встановлення розмірів ставок портових зборів та знижок до них за відсутності затвердженої Методики порушенням законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть призвести до спотворення конкуренції, і зобов'язав Міністерство інфраструктури України протягом 4 місяців розробити та затвердити прозору і недискримінаційну методику розрахунку розмірів ставок портових зборів [491]. У результаті цього 10.04.2020 р. на сайті Міністерства інфраструктури України було оприлюднено проєкт відповідної Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які стягуються в морських портах, та Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від сплати адміністративного збору, до обговорення [492]. З-поміж позитивних аспектів у запропонованій методиці експерти зазначають: перехід від об'єму судна до валової місткості або грос-тоннажу (GT) судна як до бази нарахування корабельного та інших зборів, що відповідає стандартній світовій практиці; витратний підхід на основі середніх витрат (передбачає розподіл ДП «АМПУ» своїх прогнозних витрат (зокрема капітальних) на

прогнозований обсяг вантажопотоку). Однак серед негативних аспектів треба зазначити такі: непрогнозований та неконтрольований розмір витрат ДП «АМПУ», які пропонується покривати за рахунок портових зборів; відсутність автономії морських портів – порти не можуть самостійно ухвалювати рішення щодо використання грошових коштів на потреби морських портів, у яких портові збори безпосередньо справляються; фіскальний характер портових зборів – портові збори залишаються квазі-податками, оскільки зібрані кошти пропонують і надалі оподатковувати податком на прибуток, а за результатами року – перераховувати до бюджету у вигляді дивідендів (нині ставка дивідендів складає 90 %) [493].

Від розміру портових зборів значною мірою залежить економічна привабливість морських портів та послуг стивідорних компаній, тому що високі ставки зборів за інших рівних умов знижують конкурентоспроможність портових операторів. Питання прийняття прозорої і недискримінаційної методики розрахунку розмірів ставок портових зборів є вкрай актуальним ще й тому, що портові збори потребують приведення до економічно обґрунтованого рівня, оскільки є вищими, порівняно з портовими зборами в інших країнах. Питання доцільності зниження ставок портових зборів неодноразово порушувалося бізнесом у діалозі з органами державної влади³³. Прогнозується, що зниження портових зборів на 20 % дасть змогу збільшити вантажообіг в морських портах України в 2021–2025 рр. до 190 млн т, зменшити навантаження на українських виробників-експортерів і надасть їм можливість пропонувати свою продукцію на міжнародних ринках за конкурентними цінами [494].

Необхідність прийняття прозорої та недискримінаційної методики розрахунку портових зборів підтверджується тим, що АМКУ неодноразово визнавав зловживання монопольним становищем ДП «АМПУ», стягнення додаткових коштів за послуги з оформлення виходу суден із порту, які вже оплачені судовласниками у складі корабельного збору: за послуги з оформлення приходу суден в порт; за послуги з оформлення

³³ Наприклад, у 2018 р., коли бізнес виступив за зниження ставок портових зборів та приведення до економічно обґрунтованого рівня, Уряд підтримав ініціативу, знизивши ставки портових зборів відповідно до наказу Міністерства інфраструктури. У 2020 р. в адресованому прем'єр-міністру і керівництву Міністерства інфраструктури України листі Федерація роботодавців транспорту України від імені її членів знову попросила про зниження портових зборів на 20 %, звертаючи увагу на те, що пандемія може мати довгострокові наслідки для української економіки і призвести до істотного скорочення експорту і значного зниження ВВП.

виходу суден з порту; за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів. Зокрема рішенням Тимчасової адміністративної колегії АМКУ від 09.12.2019 р. згадані дії ДП «АМПУ» визнано порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим ч. 1 ст. 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем, яке було б неможливим за умов існування значної конкуренції на ринку, тому на ДП «АМПУ» було накладено штраф [495].

Отже, оскільки у Законах України «Про природні монополії», «Про морські порти України» головним органом, на який покладені функції регулювання, є незалежні національні комісії, відсутність таких органів у зазначеній сфері негативно впливає як на рівень захисту прав і законних інтересів суб'єктів господарювання, так і на розвиток економічної конкуренції [475, с. 267]. Проте спроби створити такий орган та створення необхідного правового підґрунтя були. З метою забезпечення ефективного державного регулювання діяльності на ринках природних монополій та суміжних ринках у галузі транспорту, формування цінової (тарифної) політики, моніторингу та контролю у сфері транспорту передбачалося створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, проектами Закону про державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту (реєстр. від 03.01.2012 р. № 9668), проектами Закону про державне регулювання у сфері транспорту (реєстр. від 28.01.2016 р. № 3835, реєстр. від 11.05.2016 р. № 4640), Проектом Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. від 28.12.2019 р. № 2699), які відкликано через низку причин, що ставало предметом обговорення у спеціальній літературі [496]. Наразі зареєстровано інший Законопроект про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (реєстр. від 22.07.2020 р. № 3927), відповідно до якого Регулятор має здійснювати державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, шляхом формування тарифів (зборів, плати) на послуги, що надаються суб'єктами при-

родних монополій у сфері транспорту; встановлення граничного рівня цін на послуги, що надаються суб'єктами господарювання, які провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту; видачі ліцензій на право провадження видів діяльності у сфері залізничного, морського та повітряного транспорту та перевірки виконання ліцензійних умов. До послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, пропонується віднести користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування (інфраструктуру залізничного транспорту загального користування стратегічного значення); управління повітряним рухом, а також спеціалізовані послуги у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах). З-поміж послуг, що надаються суб'єктами господарювання, які провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, Законопроектом передбачено надання послуг тягового залізничного рухомого складу для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та / або вантажів залізничним транспортом [482].

У п. 4 Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти України» встановлено, що тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Утім, дотепер національна комісія як незалежний регулятор у сфері транспорту, не створена, що зумовлює невизначеність у питанні розробки Методики розрахунку та подальшого контролю за використанням коштів портових зборів. Міністерство інфраструктури України мало б виконувати функції національної комісії лише тимчасово – до її створення не пізніше 13.04.2013 р., але досі продовжує їх виконувати. Крім цього, Міністерство інфраструктури України, відповідно до Положення, затв. Постановою КМУ від 30.06.2015 р. № 460, затверджує тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів (абз. 5 п. 33 ст. 4); установлює розміри ставок портових

зборів у морських портах та на внутрішніх водних шляхах (п. 34 ст. 4); затверджує методику розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах (абз. 2 п. 35 ст. 4) [206].

Згідно з п. «г» ст. 2 Додатка до Постанови КМУ від 25.12.1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Міністерство інфраструктури України за погодженням з Кабінетом Міністрів України тимчасово до утворення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, встановлює розміри ставок портових зборів в іноземній валюті та тарифи в іноземній валюті на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України (п. «г» ст. 2) [478]. У сфері внутрішнього водного транспорту наразі державою (Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України) встановлюється плата за використання річкових портових гідротехнічних споруд та збори за спеціалізовані послуги, які надаються у річкових портах (на причалах) України (причальні, корабельні, якірні та адміністративні) (п. «б» ст. 2 Постанови КМУ від 25.12.1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)») [478].

Однак у галузевому Законі України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. передбачено регулювання тарифів на спеціалізовані послуги, що надаються на внутрішніх водних шляхах суб'єктами природних монополій, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Перелік таких послуг має встановлюватися Кабінетом Міністрів України. Послуги з лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, що надаються державною лоцманською організацією суднам, зокрема іноземним, з метою забезпечення безпеки судноплавства, регулюються державою шляхом установлення національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, граничного розміру (ст. 47 Закону). Тарифи на інші послуги у сфері внутрішнього водного транспорту є вільними (ч. 1, 3 ст. 8). Ст. 5 Закону закріплено повно-

важення зазначеної Національної комісії щодо встановлення тарифів на спеціалізовані послуги, що надаються на внутрішніх водних шляхах суб'єктами природних монополій; встановлення розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах тощо [123].

Закон спрямований на забезпечення конкуренції на ринку перевезень, демонополізацію лоцманських послуг у сфері внутрішнього водного транспорту. Дійсно, ст. 27 Закону, встановлюючи загальні умови допуску суден на внутрішні водні шляхи, передбачає, що іноземні судна допускаються до плавання на внутрішніх водних шляхах України за наявності свідоцтва судна внутрішнього плавання та кваліфікаційних документів екіпажу, що видані відповідно до законодавства України або відповідно до законодавства ЄС (ч. 2). Крім цього, ст. 53 Закону передбачає, що перевезення пасажирів і вантажів у міжнародних рейсах між річковими портами (терміналами), іншими місцями здійснення вантажних операцій на внутрішніх водних шляхах України та іноземними портами (терміналами) можуть здійснюватися українськими та іноземними суднами [123]. Проте в експертів виникають побоювання, що до річкових шляхів, для облаштування яких витратимуться значні кошти, будуть допущені судна під прапорами різних країн зі своїми екіпажами, зі своїми базами сервісу та ремонту. Натомість більш доцільним є використання судна під іноземними прапорами на умовах оренди з подальшою заміною їх баржами українського виробництва [497].

Проблемним питанням залишається цільове використання портових зборів, що передбачено у Законі України «Про морські порти України» (портові збори мають спрямовуватися на цілі, пов'язані з функціонуванням саме морських портів). Проте нині частина канального збору спрямовується на внутрішні водні шляхи. Вирішенням зазначеної проблеми крос-субсидування внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів має стати галузевий Закон України «Про внутрішній водний транспорт», який загалом набуває чинності з 01.01.2022 р. та визначає джерела фінансування. Зокрема ч. 2 ст. 14 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» передбачено створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів, за рахунок коштів якого здійснюються витрати на утримання, реконструкцію, ремонт, технічне переоснащення та охорону

судноплавних гідротехнічних споруд, витрати на використання таких споруд для пропуску суден [123].

Ще одним дискусійним питанням залишається віднесення послуг забезпечення лоцманського проведення до ринку, що перебуває у стані природної монополії. Згідно з Постановою КМУ від 03.06.2013 р. № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» лоцманські послуги віднесено до сфери природних монополій [488]. Міністерство інфраструктури України в листі від 11.09.2017 р. № 6-01/8764 зазначає, що природним монополістом у сфері надання лоцманських послуг визначено ДП «АМПУ». Виключне право надання лоцманських послуг належить працівникам філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», у складі якої функціонують шість регіональних лоцманських підрозділів північно-західної частини Чорного моря, в Дунайському, Бузько-Дніпровському та Азовському басейнах, зокрема 2 єдині морські і 4 портові лоцманські служби.

Отже, політика законодавця стосовно досліджуваного питання є непослідовною. З однієї сторони, на нормативному рівні відповідна послуга віднесена до переліку спеціалізованих та таких, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню. З іншої сторони, внесено зміни до ст. 92 КТМ України (Законом України від 17.05.2012 р. № 4709-VI), у результаті яких було виключено вимоги щодо надання послуг із забезпечення лоцманського проведення суден виключно державними морськими лоцманами. Змінена редакція передбачає надання такої послуги морськими лоцманами, що створило передумови для розширення кола суб'єктів надавачів відповідної послуги. Ураховуючи європейську практику та позицію Європарламенту, необхідність неухильного дотримання міжнародних стандартів надання лоцманських послуг, особливе значення питання забезпечення на високому рівні безпеки мореплавства, треба погодитися із доцільністю обмеження застосування правил вільної конкуренції на ринку надання лоцманських послуг. Позиції державних органів та бізнесу є різними. Зокрема, ДП «АМПУ» у листі від 13.03.2017 р. № 1450 повідомило, що у портах Європи галузь виконання лоцманських проведення

проголошено локально регульованим видом діяльності, що має бути вільним від впливу принципів вільної ринкової економіки та конкуренції, які призводять лише до зниження якості надання послуг. В листі Міністерства інфраструктури України від 11.09.2017 р. № 6-01/8764 зазначено, що поширення на сферу лоцманських послуг принципів вільної ринкової економіки та конкуренції, наміри демонополізації у цій сфері не тільки нанесуть величезну шкоду, але й прямо суперечать нормам як національного, так і європейського законодавства. Проте представники бізнесу зазначають, що залучення до вказаного ринку лоцманських підприємств недержавної форми власності стимулюватиме конкуренцію на ринку лоцманських послуг, що позитивно вплине як на тарифну політику на цьому ринку, так і на якість лоцманських послуг. Недоліками повного державного управління лоцманською сферою є монополізація ринку єдиним державним підприємством, що створює передумови для зловживання монополістичним становищем, а також негативно впливає на якість послуг на вказаному ринку (позиція ТОВ СП «Нібулон», викладена в листі Комітету від 02.06.2017 р. № 7624/3-17/27) [498].

Якщо розглядати іноземну практику, зокрема і європейських країн, щодо надання лоцманських послуг, то у провідних країнах Європи (Естонська Республіка, Королівство Нідерландів, ФРН, Королівство Швеція, Республіка Фінляндія тощо) лоцмани працюють у форматі єдиної лоцманської служби. У більшості країн ЄС відповідальність за лоцманську проводку покладено на національний уряд, який контролює службу через Морську адміністрацію або відповідне міністерство. В інших країнах надання послуг лоцмана здійснюється: 1) тільки державними компаніями (Республіка Фінляндія, Естонська Республіка, Грецька Республіка, Республіка Кіпр, Італійська Республіка, Литовська Республіка, Королівство Норвегія, Королівство Швеція); 2) державними та приватними компаніями (Велика Британія, Королівство Данія, Королівство Бельгія); 3) товариствами лоцманів, які регулюються державою – self-employed pilots (США, Республіка Мальта, ФРН); 4) тільки приватними компаніями (Республіка Хорватія, Республіка Болгарія, Румунія, Республіка Словенія, Королівство Іспанія, Австралія). Однак, все-таки більшість країн (штатів) у світі певною мірою регулює вартість лоцманських

послуг, вимог до їхнього навчання, експлуатаційних вимог тощо. Зазначене підтверджується тим, що більшість держав вважає лоцманську галузь надто важливою, щоб керуватися ринком, та за своїм статусом подібною до служб екстреної допомоги, поліції та пожежної служби [498].

Доцільно підтримати ідею щодо демонополізації ринку лоцманських послуг (морських та річкових лоцманів) та часткового відкриття ринку для надання приватних лоцманських послуг із застосуванням таких засобів державного регулювання, як ліцензування, що сприятиме зниженню відповідних зборів, підвищенню якості надання лоцманських послуг та збільшить привабливість терміналів портів. Процеси демонополізації ринку перевезень вантажів спостерігаються не лише у сфері внутрішнього водного транспорту, а й для інших видів транспорту, зокрема залізничного, де передбачається поступовий перехід від монополії у сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом до монополії у сфері надання доступу до інфраструктури залізничного транспорту. За лібералізації ринку перевезень вантажів доцільно забезпечити баланс державних і приватних інтересів, можливість співпраці на засадах державно-приватного партнерства, підтримки національних перевізників.

Підсумовуючи викладене, вдосконалення правового регулювання економічної конкуренції та обмеження монополізму у сфері транспорту доцільно здійснювати системно за такими напрямками.

З метою збалансування інтересів суб'єктів господарювання у сфері залізничного транспорту, які знаходяться у стані природної монополії, а також тих, які функціонують на суміжних ринках, з інтересами споживачів їхніх послуг, доцільно забезпечити відокремлення монопольного сектора (володіння стратегічною інфраструктурою залізничного транспорту та надання доступу до неї перевізникам різних форм власності на конкурентних засадах, що може здійснювати оператор інфраструктури АТ «Укрзалізниця»), потенційно конкурентного сектора (надання послуг тяги вантажних магістральних локомотивів із залученням приватних магістральних локомотивів до здійснення транспортування вантажів (оператор залізничного рухомого складу) та конкурентного сектора (надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом (оператор залізничних перевезень вантажів)). З метою демонополізації ринку

локомотивної тяги у сфері залізничного транспорту та упровадження конкурентних засад функціонування суб'єктів господарювання у зазначеній сфері необхідним є належне законодавче забезпечення відокремлення оператора залізничних перевезень вантажів та оператора інфраструктури.

Державну тарифну політику у сфері залізничного транспорту доцільно формувати із застосуванням стимулюючих механізмів та забезпеченням цільового використання тарифів, виділенням обов'язкових, додаткових та допоміжних послуг інфраструктури у відповідній Методиці формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монополієне становище.

З метою удосконалення правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері морського транспорту доцільно забезпечити демонополізацію послуг лоцманського проведення; прийняти Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів і Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів; усунути проблему крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів.

Зазначене потребує виважених та послідовних кроків законодавця щодо створення правових засад функціонування незалежного органу – національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, шляхом прийняття відповідного закону. Реалізація окреслених заходів сприятиме незалежному регулюванню діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність на ринку транспортних послуг, що знаходяться в стані природної монополії, та споживачів їхніх послуг, розвитку економічної конкуренції на суміжних ринках у зазначеній сфері, формуванню прозорої цінової (тарифної) політики на ринку транспортних послуг із застосуванням стимулюючих механізмів, контролю за ціноутворенням, стимулюванню підвищення якості транспортних послуг.

РОЗДІЛ ІV

ДОГОВІРНІ ФОРМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЗДІЙСНЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

4.1. Загальна характеристика господарських транспортних договорів

Сучасний етап розвитку економіки обумовлює пошук нових оптимальних форм організації перевізного процесу за допомогою правових засобів, якими виступають транспортні договори.

Питання договірних відносин під час здійснення перевезення вантажів, незважаючи на значний інтерес науковців до дослідження зазначених питань [55; 61; 286; 316; 321; 337; 428; 499; 500; 501; 502; 503; 504; 505; 506; 507; 508; 509; 510; 511; 512; 513; 514; 515; 516; 517; 518; 519; 520; 521; 522; 523 та ін.], як і раніше, залишаються дискусійними й актуальними. Це обумовлено, передусім, тим, що дослідження договору перевезення вантажів довгий час проводилися переважно в рамках інституту цивільного права. З прийняттям ГК України 16.01.2003 р. договірні відносини під час здійснення перевезення вантажів, транспортно-експедиторської діяльності регламентовано в рамках господарського договірної права.

В умовах ринкової переорієнтації України категорія «господарський договір» з'явилася у ГК України, у ч. 1 ст. 179 якого розкрито сутність поняття господарсько-договірних зобов'язань як таких, що виникають між суб'єктами господарювання або між ними та негосподарюючими суб'єктами – юридичними особами на підставі господарських договорів [286, с. 14].

У досліджуваному аспекті варто зазначити, що у сучасній доктрині відсутня єдність у наукових поглядах щодо правової природи господарського договору. Представники цивілістичної концепції заперечують самостійне (галузеве) значення господарського договору [286, с. 15–19]. Зокрема В. В. Луць вважає договір цивільно-правовою категорією, хоча визнає, що власне договірні форми використовуються й у інших галузях права, набуваючи там певних специфічних рис [524, с. 103]. Водночас дослідник зазначає, що в підприємницькому договорі поєднуються як

загальні ознаки, властиві будь-якому цивільно-правовому договору, так і особливості суб'єктного складу (його сторонами є суб'єкти підприємницької діяльності) та змісту, а також особливого порядку укладення певних договорів (реєстрація та ін.) та умов відповідальності їхніх сторін (за загальними правилами відповідальність підприємця наступає незалежно від його вини у порушенні договірної зобов'язання) [525, с. 25–26]. А. В. Луць також кваліфікує господарські (комерційні) договори як цивільно-правові, оскільки вони за своєю економічною та правовою сутністю є аналогічними загальноцивільним [526, с. 163].

У сучасній господарсько-правовій концепції доктринальні питання формування та розвитку господарського договірного права як нормативної підсистеми ґрунтовно досліджувалися О. А. Беяневич [65; 527; 528; 529; 530; 531; 532; 533; 534]. Дослідження теоретичних проблем становлення та розвитку комерційного договору як одного з видів господарських договорів В. С. Мілаш також сприяло розвитку господарського договірного права [55; 286; 428; 513].

На думку О. А. Беяневич, господарський договір є збірним поняттям, що об'єднує різні договірні типи, які мають схожі принципи нормативної регламентації [532, с. 10–12]. Дослідниця звертає увагу на полісемію терміна «договір» та різні рівні його розуміння залежно від ракурсу дослідження: як дво- або багатосторонньої *угоди / домовленості*, яка є підставою виникнення відносин, за якими закон визнає правовий (юридичний) характер; як *зобов'язання* (правовідношення), в якому управомоченій особі протистоїть конкретний зобов'язаний суб'єкт і де праву однієї особи кореспондує обов'язок іншої особи до відповідної поведінки; як різновиду спеціальних *правових засобів* – особливих юридичних утворень, призначених для організації та регулювання відповідних суспільних відносин, розрахованих на багаторазове використання, види та порядок застосування яких передбачені законодавством [534, с. 9–10]. Специфіку господарського договору О. А. Беяневич вбачає насамперед у його особливому суб'єктному складі та обмеженні договірної свободи, стверджуючи, що головним інституційним принципом господарського договірного права є принцип обмеженості свободи договору у передбачених законом випадках [532, с. 14–15]. З огляду на досвід

країн Заходу доцільною уявляється заміна принципу свободи договору принципом пропорційності [534, с. 12]. О. А. Беляневич підкреслює особливості господарських договірних зобов'язань, які мають враховуватися під час їхнього правового регулювання, котрі полягають у тому, що кредитор та боржник: 1) можуть мати різний статус, перебуваючи у стані субординації (суб'єкт господарювання – суб'єкт організаційно-владних повноважень); 2) можуть перебувати у стані фактичної (економічної) нерівності, згладжування якої (зокрема у вигляді запобігання зловживанню правами економічно сильнішою стороною) повинно забезпечуватися законодавчо (нормами ст. 207 ГК України про недійсність умов договору приєднання, правилами ст. 178 ГК України та ст. 633 ЦК України про публічні зобов'язання суб'єктів господарювання / публічні договори, законодавством про захист економічної конкуренції тощо) [534, с. 10].

В. С. Мілаш зазначає, що комерційний договір входить до механізму господарсько-правового регулювання ринкових відносин: 1) на рівні нормативно-правового регулювання – як субінститут правового інституту господарського договору (сукупність юридичних норм, призначених для врегулювання відносин, що виникають під час укладення та виконання комерційних договорів); 2) на рівні автономного (індивідуального) регулювання – як акт автономного (індивідуального) регулювання суб'єктів господарського права щодо умов і порядку здійснення ринкового обміну; 3) на рівні реалізації права – як юридичний факт, що породжує правовідносини [428, с. 6].

В. С. Щербина та А. Я. Пилипенко розглядають господарський договір як самостійну господарсько-правову категорію, що співвідноситься з категорією «договір» як загальне і часткове. Особливими ознаками, притаманними господарському договору, вчені називають господарські цілі (якими є реалізація продукції, виконання робіт, надання платних послуг), дію щодо господарських договорів окремих правил стосовно їхнього укладення і змісту господарських договірних зобов'язань, законодавче обмеження кола можливих суб'єктів господарських договорів [535, с. 133–134]. Н. М. Пархоменко [536, с. 44], Р. Ю. Ханік-Посполітак [537, с. 79–81], О. О. Коломієць [538, с. 120] співвідносять господарський договір із цивільним, як видове поняття з родовим.

Досліджуючи правову природу господарського договору, О. М. Вінник відносить до кваліфікаційних ознак господарського договору такі: особливий суб'єктний склад (суб'єкти господарювання) органи / організації господарського керівництва; негосподарські організації для задоволення своїх господарських потреб; громадяни для забезпечення здійснення ними спільної діяльності щодо заснування суб'єктів господарювання); спрямованість договору на матеріально-технічне забезпечення діяльності учасників договірних відносин; реалізацію виробленої ними продукції (робіт, послуг); спільну діяльність щодо створення нового суб'єкта господарювання (господарської організації); спільне інвестування; координацію господарської діяльності тощо; тісний зв'язок з плановим процесом (внутрішньофірмовим плануванням учасників господарських відносин та державним); поєднання в господарському договорі майнових та організаційних елементів; обмеження договірної свободи з метою захисту інтересів споживачів і загальногосподарських інтересів; можливість відступу від принципу рівності сторін (державні контракти, договори приєднання, договори, що укладаються у межах рамкових контрактів [204, с. 217–218].

Під час моделювання поняття «підприємницький договір», зазначає Р. Б. Шишка, варто виходити із загального поняття договору та його ознак, до яких належать такі: суб'єктний склад (обом сторонами договору або принаймні хоча б однією із них є підприємці); мета договору (нею є реалізація підприємницького товару (послуги), що не призначений для сімейного чи домашнього споживання); чітко регламентований порядок укладення договорів; форма договорів (лише письмова чи максимально наближена до письмової); супроводження бухгалтерськими проводками; обговорений наперед порядок виконання таких договорів і відповідальність за їхнє невиконання чи неналежне виконання; особливості механізму ціноутворення (будується відповідно до ринкової кон'юнктури) [539, с. 346].

На думку В. С. Белих, категорія «підприємницький договір» вимагає окремої (автономної) легітимації тому, що правовий режим означеного договору має досить особливу специфіку, яка дає змогу протиставляти його іншим договорам. Основними критеріями віднесення договору до

групи підприємницьких учений вважає сферу опосередкування (відносини, що складаються у сфері підприємницької діяльності), суб'єктний склад (обидві сторони такого договору є суб'єктами підприємницької діяльності) і підприємницьку мету використання майна (у широкому значенні слова), яке передається за договором [540, с. 129–132].

О. М. Гончаренко, досліджуючи теоретичні проблеми саморегулювання господарської діяльності, акцентує, що господарський договір стає засобом саморегулювання на рівні індивідуальної правотворчості та правозастосування, коли сторони визначають та реалізують власні правила поведінки без зовнішнього (публічного) впливу, водночас у межах, допустимих державою [394, с. 17]. При цьому господарський договір, етичні кодекси, комплаєнс, стандарти господарської діяльності дослідниці вважає важливими нормативними саморегулювальними складовими українського бізнесу, водночас ці інструменти наразі перебувають на етапі становлення [394, с. 1]. З розвитком цифрової економіки проявляється тенденція до саморегулювання господарської діяльності (недержавного регулювання, упорядкування господарської діяльності самими суб'єктами) у сфері транспорту, що призводить до появи нових форм, видів транспортних договорів, розширення свободи сторін договору. Потребу в саморегулюванні господарської діяльності визнано на глобальному рівні ООН. У Рекомендації № 32 «Проект рекомендацій про інструменти саморегулювання в галузі електронної торгівлі (кодекси поведінки)» визначено поняття саморегулювання в електронному бізнесі та запропоновано Типовий кодекс поведінки в галузі електронної торгівлі як зразок для інших міжнародних організацій та суб'єктів саморегулювання [394, с. 14].

Д. В. Задахайло розглядає саморегулювання бізнесу як один з пріоритетних напрямів оптимізації державного втручання, альтернативу державному регулюванню, що розширює можливості вибору ефективних форм регулювання ринку [20, с. 259–260]. Серед джерел правового регулювання набувають ваги акти саморегулювальних організацій, які можуть установлювати правила двох категорій: 1) на певних ринках / щодо певних категорій суб'єктів (у разі делегування їм відповідних повноважень компетентними органами); 2) учасників таких організацій (правила про-

фесійної етики; примірні договори; вимоги до учасників; принципи соціальної відповідальності учасників перед споживачами відповідних товарів, робіт, послуг тощо) [541].

У сфері транспорту сучасні тенденції інституційного саморегулювання проявляються у застосуванні модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними та саморегульованими організаціями (FIATA, ЄЕК ООН, GAFTA, FOSFA та ін.). Утім, з урахуванням потреб захисту прав замовників (споживачів) транспортних послуг, безпеки суспільства і держави, екологічного захисту населення можуть застосовуватися обмеження саморегулювання господарської діяльності у сфері транспорту, що потребує відповідної регламентації в законодавстві. Упровадження модельного договору транспортування вантажів, що може затверджуватися Кабінетом Міністрів України і містити необхідні та достатні умови для врегулювання відповідних відносин, сприятиме розвитку саморегулювання відносин учасників транспортування вантажів.

У юридичній літературі поняття транспортного договору та його місце в системі господарських договорів визначаються по-різному, як синоніми вживаються терміни «транспортні договори» і «транспортні зобов'язання» [542].

У науковій літературі виділяють транспортні договори як окрему категорію договорів, єдиною відмінністю і одночасно об'єднувальним началом яких виступає участь у них транспортних організацій. Крім того, говорять про *систему транспортних договорів*, для яких пропонується розробити таку саму єдину систему правового регулювання [509]. Термін «транспортне зобов'язання» досліджується у площині цивільно-правових відносин, в основі якого лежить договір. Транспортні зобов'язання, хоча і є різновидом цивільно-правових, загалом як такі не утворюють відокремленого, єдиного зобов'язального типу, а виступають сукупністю зобов'язань, що охоплюють самостійні договірні типи і їхні різновиди [101, с. 29]. Підтримуючи зазначену концепцію, Г. П. Савічев визначає транспортне зобов'язання як зобов'язання, в силу якого одна особа-перевізник (експлуатант) зобов'язується вчинити на користь іншої особи-вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажира, власника ба-

гажу чи вантажобагажу – певні юридичні або фактичні дії з надання транспортних послуг, пов'язаних з перевезенням, а інша особа – оплатити надані послуги в розмірі, встановленому законодавством або угодою сторін [50, с. 30]. Поняття «транспортні зобов'язання» охоплює оплатні договори з надання транспортних послуг, пов'язаних з перевезенням. Таке визначення ототожнює транспортне зобов'язання із зобов'язанням щодо перевезення, які співвідносяться як ціле та частина. Крім зобов'язання щодо перевезення, до транспортних зобов'язань належать зобов'язання з транспортного експедирування, морського агентування, фрахтування, подачі та забирання вагонів тощо.

Розвиваючи теорію транспортного зобов'язання, А. І. Хаснутдінов зазначає, що подібно до того, як купівля-продаж, поставка, контракція зводяться до групи зобов'язань, що опосередковують перехід майна у власність, всі зобов'язання про надання транспортних послуг можуть бути згруповані за єдиною для них сутнісною економічною ознакою – специфічною послугою з переміщення в просторі. За цією ознакою до розряду транспортних повинні бути віднесені всі зобов'язання, які опосередковують транспортну діяльність у будь-якому її вигляді, не дивлячись на відмінності в їхніх конкретних економічних і юридичних ознаках [543, с. 35]. На думку А. І. Хаснутдінова, транспортне зобов'язання – поняття збірне, яке охоплює різнотипні зобов'язання з одним незмінним елементом, послугою, сутність якої – діяльність з переміщення вантажів і людей у просторі. Усі зобов'язання про надання транспортних послуг можуть бути згруповані за єдиною для них істотною економічною ознакою – специфічної послуги з переміщення в просторі [544, с. 18].

А. Н. Романович визначає транспортне зобов'язання як цивільні правовідносини, однією зі сторін якого є транспортна організація і яке складається з приводу використання перевізних засобів і шляхів сполучення і виражає основну діяльність транспорту з переміщення або діяльність, яка безпосередньо забезпечує її здійснення. При цьому система зобов'язань повинна будуватися з урахуванням і такого важливого фактора, як взаємозв'язок її ланок [101, с. 29].

Схожу позицію займає Н. М. Тютріна, яка зазначає, що транспортні зобов'язання складають певну систему, основними елементами якої є

перевізні та допоміжні зобов'язання. Якщо перевізні зобов'язання опосередковують переміщення вантажів у просторі магістральним видом транспорту і, в цьому сенсі, виступають як основні або стрижневі, то допоміжні покликані забезпечити успішне виконання цього процесу транспорту. Перевізні зобов'язання складаються із зобов'язання перевезення і зобов'язання буксирування. Допоміжні зобов'язання передбачають такі зобов'язання: 1) організаційні тривалі (вузлові угоди, договори про централізоване вивезення-завезенні вантажів); 2) експедиційні (договір транспортної експедиції, договір про вантажно-розвантажувальні роботи, договір про централізовані розрахунки за перевезення); 3) транспортні (договори про подачу та забирання вагонів, на експлуатацію залізничних під'їзних шляхів, контрагентські договори, договір залізничного обслуговування); 4) орендні (оренда складів і вантажних майданчиків у межах території транспортних організацій, оренда вагонів і іншого рухомого складу та ін.) [521].

Деякі дослідники виділяють в окрему групу договори, пов'язані з перевезенням (систему договорів, що опосередковують перевезення) [502, с. 8]. Зокрема В. В. Вітрянський зазначає, що відносини з перевезень вантажів нині регулюються системою договорів, які є підставою виникнення відповідних цивільно-правових зобов'язань з перевезень вантажів. Їх об'єднує призначення регулювати правовідносини, що виникають у процесі перевезення вантажів, пасажирів і багажу [502, с. 254]. Г. І. Тулеугалієв, досліджуючи зазначені питання, також стверджує, що договори (передбачені в гл. 34 ЦК Республіки Казахстан) мають свою специфіку стосовно правового становища, суб'єктного складу, формулювання прав і обов'язків і за іншими ознаками, але у них спільна мета – регламентація перевезень. Отже, ЦК Республіки Казахстан передбачає цілу систему договорів, які опосередковують перевізні відносини [545, с. 166].

На думку В. В. Вітрянського, спроби виділення так званих транспортних зобов'язань, які претендують на власне місце в системі самостійних зобов'язань, є штучними і неправильними по суті. Учений підкреслює, що відносини з перевезень вантажів регулюються системою договорів, які є підставою виникнення відповідних зобов'язань з перевезень ван-

тажів. У системі договорів, які опосередковують перевезення вантажів, продовжує науковець, у традиційному розумінні реальний договір перевезення вантажу є лише одним із видів договору перевезення вантажів. Усі ці договори В. В. Вітрянський розглядає як окремі види гіпотетичного договору перевезення, що в реальному житті існує як окремі його різновиди [509].

На думку деяких дослідників, категорія «транспортні договори» охоплює різні типи договірних зобов'язань, а ознака, що їх об'єднує, – участь у зазначених договорах транспортних організацій – не може бути критерієм для виділення відповідної класифікаційної групи договорів [502, с. 12]. Підтримуючи позицію В. В. Вітрянського, який наголошує на недостатності одного критерію – участі як сторони договору транспортної організації, С. Ю. Морозов пропонує другий, системоутворюючий критерій для категорії транспортних договорів – спрямованість транспортних організацій [90, с. 59]. Обґрунтовуючи концепцію про систему транспортних договорів, дослідник визначає транспортні договори як угоди сторін, що спрямовані на реалізацію або забезпечення процесу доставки вантажів, пасажирів та багажу в пункт призначення за допомогою самостійних транспортних засобів [90, с. 61].

Позиція вчених, які зазначають, що транспортні договори можуть привести не тільки до виникнення зобов'язань перевезення, оскільки надання транспортних послуг не обмежується тільки перевезенням, є прийнятною. На практиці також укладають оплатні договори про забезпечення перевезення (договір транспортного експедирування, договір про організацію перевезень, договір буксирування, договори на експлуатацію залізничних під'їзних колій та на подачу і забирання вагонів) та інші договори про надання оплатних послуг, пов'язаних з транспортною діяльністю (договір про надання лоцманських послуг, договір про рятування, договір на виконання авіаційних робіт тощо) [542].

А. Н. Романович виділяє чотири основні ознаки, властиві транспортним правовідносинам та, відповідно, транспортним договорам: 1) однією зі сторін цих правовідносин завжди виступає транспортна організація; 2) вони складаються з приводу експлуатації транспортних засобів і шляхів сполучення; 3) предметом їх є діяльність з надання послуг; 4) вони

виражають відносини, спрямовані на виконання основної транспортної функції або безпосередньо сприяють її здійсненню. Перші три ознаки характеризуються дослідником як загальні, оскільки можуть бути властиві не тільки транспортним, а й іншим правовідносинам за участю органів транспорту, а четверта – як спеціальна, властива виключно транспортним правовідносинам. Дослідник пропонує називати договори, які опосередковують всі стадії процесу перевезення, транспортними, а не договорами перевезення, оскільки останні не охоплюють різноманітності всіх видів зазначених договорів [101, с. 21]. Інші дослідники додають до зазначених такі ознаки транспортних договорів: здійснення платного переміщення за допомогою транспортних засобів вантажів, багажу, пасажирів; надання послуг із забезпечення перевезення; стороною договору, яка надає транспортні послуги, може бути перевізник, оператор змішаного перевезення, фрахтувальник, експедитор, агент, лоцман тощо [542].

Цікавою є висловлена у науковій літературі позиція, відповідно до якої система транспортних договорів є інститутом транспортного права та одночасно інститутом цивільного права. Щодо визначення місця транспортних договорів у системі цивільного права, то вони за класифікацією цивільно-правових договорів, належать до групи договорів про надання транспортних послуг [542]. Утім, транспортні договори треба розглядати як інститут господарського права, враховуючи те, що спеціальні норми щодо договорів перевезення вантажу, перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, транспортного експедирування містяться у ГК України (гл. 32).

Об'єктом транспортних договорів є транспортні послуги або роботи. Транспортна послуга охоплює дві складові – транслокацію, тобто переміщення з одного місця на інше, і транспортно-експедиційне обслуговування. На підставі цього транспортна послуга поділяється на частини: стивідорна, тобто здійснення вантажно-розвантажувальних операцій; тальманська – продаж послуг з розрахунку місць вантажів під час навантаження та розвантаження; складська – торгівля послугами зберігання вантажів і реалізація інших допоміжних супутніх послуг (наприклад, тара і упаковка, сортування вантажів тощо) [545, с. 160].

Транспортування вантажів складається з трьох основних стадій: 1) пред'явлення вантажу і подачі транспортних засобів під навантаження; 2) перевезення вантажу; 3) видача вантажу. Така система характеризується єдністю та послідовністю, яка передбачає поєднання цих елементів транспортного процесу у внутрішню організовану структуру. Транспортні операції і роботи, відокремлені від цієї єдиної системи, не в змозі забезпечити доставку вантажу. Лише в єдності з іншими стадіями перевізного процесу досягається його кінцева мета – доставка до пункту призначення [346, с. 133].

Правовідносини, які складаються між вантажовідправником і перевізником у зв'язку з перевезенням вантажу, мають договірну основу. Причому вони не обмежуються тими договорами, що опосередковують відносини з перевезення вантажів, зазначені в ГК України і ЦК України: договір перевезення вантажу, про організацію перевезень (довгостроковий договір), договір транспортного експедирування. Відносини суб'єктів господарювання під час надання транспортних послуг опосередковує система *транспортних договорів*, до якої, крім вищезазначених, входять договори: про подачу та забирання вагонів, про експлуатацію залізничної під'їзної колії, фрахтування (чартер), буксирування, перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та ін. При цьому договір перевезення вантажів є базовим договором, ядром у системі транспортних договорів, оскільки опосередковує переміщення матеріальних цінностей, доставку вантажів одержувачу. Зміст цього договору складають обов'язки перевізника доставити ввірений йому вантажовідправником вантаж до пункту призначення в установлений строк, забезпечити його схоронність, видати вантажоодержувачу, а вантажовідправника – сплатити плату за перевезення вантажу.

Потреба у забезпеченні безперебійного процесу перевезення обумовлює необхідність єдності правової регламентації, *спрямованості* правових інструментів, що застосовуються на нормативному та автономному рівнях для регулювання транспортних відносин, на забезпечення складних господарських зв'язків та своєчасне виконання транспортних зобов'язань у повному обсязі.

Договірні правовідносини, що виникають для здійснення перевезення вантажів, регулюються низкою нормативно-правових актів: ГК Украї-

ни, ЦК України, КТМ України; ПК України, Митним кодексом України, Законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність», Статутом залізниць України, іншими транспортними статутами, правилами перевезення вантажів.

О. А. Беяневич зазначає, що нормальне функціонування перевізного процесу забезпечується виконанням низки господарських договорів, які опосередковують відносини у сфері транспорту. Виконання додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування та ін.), здійснюється на підставі окремих договорів (про експлуатацію залізничної під'їзної колії, про подачу і забирання вагонів, транспортного експедирування та ін.) Кожен з цих договорів не є «самодостатнім» і існує тільки у взаємозв'язку з «ключовим» договором – договором перевезення вантажів [65, с. 136–137].

Транспортну діяльність опосередковує система транспортних договорів, які на кожному виді транспорту набувають специфіки. Класифікація транспортних договорів здійснюється за різними критеріями. Класифікація транспортних договорів має значення не тільки з позиції науки господарського права, але і для подальшого вдосконалення транспортного законодавства.

Деякі автори поділяють всі види транспортних договорів на дві групи: 1) *основні* – опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій та клієнтури – договір перевезення; 2) *допоміжні* – сприяють нормальній організації перевізного процесу – договір про організацію перевезень, експедиції, на експлуатацію залізничних під'їзних шляхів і про подачу і прибирання вагонів [546, с. 277].

Своєрідною є позиція Г. П. Савічева, який виділяє три групи в системі транспортних договорів: договори на організацію перевезень вантажів (довгостроковий, навігаційний, спеціальний, річний); Договори перевезення вантажів; допоміжні транспортні договори (договір транспортної експедиції, договір на експлуатацію залізничних під'їзних колій, договір на подачу і забирання вагонів, договір на обслуговування підприємств і організацій промисловим залізничним транспортом) [442, с. 50–54].

Транспортні договори, які відіграють допоміжну роль відносно договору перевезення вантажів, як системне явище розглянув у дисертацій-

ному дослідженні А. І. Хаснутдінов. Критерієм побудови системи дослідник виокремив не сутність регульованих відносин, а функціональне призначення договорів, технологічну залежність від перевезення як стрижневої операції на транспорті. А. І. Хаснутдінов обґрунтовує єдність допоміжних договорів на транспорті та характеризує їхню вторинну підсистему цивільно-правових зобов'язань. До найбільш типових допоміжних договорів ученим віднесено договір про надання вантажно-розвантажувальних робіт (як особливої угоди про виконання зазначених операцій спеціалізованими транспортними організаціями) та транспортної експедиції (як самостійного договору, що включає вказівку на обов'язок експедитора до укладення договорів про відправлення та отримання вантажів клієнта, а також надання додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням, і обов'язок клієнта відшкодувати експедитору витрати щодо виконання доручення і виплачувати йому винагороду) [544, с. 3–4]. У такий спосіб, усупереч усталеній в науці класифікації договорів, виходячи з їхньої спрямованості на передачу майна, на виконання робіт і надання послуг, в одну групу об'єднуються договір оренди вагонів (складів і земельних ділянок), договір на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, договір транспортної експедиції. У результаті в одну групу об'єднуються договори, які мають різну правову природу (договори про надання послуг і організаційні договори). При цьому не враховується, що одні з них регулюють майнові, а інші – немайнові відносини. До того ж організаційні договори (річний, навігаційний, спеціальний) автор відносить до категорії нетранспортних допоміжних договорів, а договори на подачу і забирання вагонів і договори на експлуатацію під'їзної залізничної колії виключаються з переліку організаційних договорів.

Концептуальні питання системи транспортних організаційних договорів досліджено С. Ю. Морозовим, зокрема в рамках системи транспортних організаційних договорів, основним з-поміж яких є транспортний організаційний договір, виділено дві інтегровані підсистеми: 1) підсистему транспортних організаційних договорів, спрямованих на організацію систематичних (регулярних) перевезень (буксирувань) (зазначена підсистема охоплює дві підсистеми, виходячи з ознаки суб'єктного складу, які займають нижчий рівень у системній ієрархії: рамкові договори між вантажовідправниками (вантажовласниками) і перевізниками та рамкові

договори між транспортними організаціями); 2) підсистему транспортних організаційних договорів, спрямованих на організацію разових перевезень (буксирувань) (залежно від стадії організованого зобов'язання поділяються на попередні договори перевезення та договори, що забезпечують можливість укладення договору перевезення (буксирування) [515, с. 13]. Дослідник визначає систему транспортних організаційних відносин як об'єктивне об'єднання за змістовними ознаками угод між приватними особами в структурно впорядковану цілісну єдність, що має відносну самостійність, стійкість і автономність функціонування, спрямоване на організацію зобов'язальних договірних правовідносин з перевезення (буксирування) [515, с. 10].

В умовах соціально орієнтованої економіки та трансформації плану в договір транспортні зобов'язання як різновид господарських зобов'язань мають договірний характер. Елементами транспортного зобов'язання як відносного правовідношення є: 1) суб'єктний склад (суб'єкти господарювання, одна зі сторін – транспортна організація); 2) сфера існування – господарська діяльність у сфері транспорту (перевезення та інші види транспортної діяльності, спрямовані на забезпечення перевезення); 3) зміст (права та обов'язки сторін, які регламентуються переважно на нормативному рівні); 4) об'єкт (відповідні дії).

У ГК України регламентовано основні правові форми здійснення перевезення вантажів щодо всіх видів транспорту – договір перевезення вантажу, зміст якого складають обов'язки перевізника доставити ввірений йому вантажовідправником вантаж до пункту призначення в установленій строк, забезпечити його схоронність, видати вантажоодержувачу, а вантажовідправника – сплатити плату за перевезення вантажу (ч. 1 ст. 307 ГК України, ч. 1 ст. 909 ЦК України), а у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів між вантажовідправником і перевізником може бути укладений довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі, і який має різні назви залежно від виду транспорту (на залізничному та морському транспорті – довгостроковий, на внутрішньому водному транспорті називається навігаційним, на повітряному – спеціаль-

ним, а на автомобільному – річним договором (ч. 3, 4 ст. 307 ГК України, ст. 914 ЦК України) [28; 29].

За загальним правилом, відносини з доставки вантажу одержувачу опосередковуються договором перевезення певного вантажу, який є реальним договором, що знайшло відображення у визначенні договору перевезення вантажу, що міститься в законодавстві України (ст. 909 ЦК України, ст. 307 ГК України) [28; 29].

Деякі вітчизняні автори зазначають, що законодавство України (ст. 917 ЦК України) передбачає нову систему відносин у сфері транспорту, перехід до системи подачі транспортних засобів відправникам вантажів на договірній основі, формою якої можуть виступати договір або разові заявки (замовлення) відправника вантажу [547, с. 518]. У літературі також висловлювалася думка, що договір перевезення вантажу укладається шляхом зустрічних дій сторін цього договору: подача перевізником транспортних засобів і пред'явлення відправником вантажу разом із заповненим на кожну відправку транспортним документом (накладною) [546, с. 201, 283].

У законодавстві договір перевезення вантажів сконструйований як двосторонній договір між перевізником та вантажовідправником на користь третьої особи – вантажоодержувача. Договір перевезення вантажів транспортом загального користування є, зазвичай, реальним, оплатним, строковим, публічним договором. Такий договір укладається у письмовій формі. Згідно з ГК України (ч. 2 ст. 307) укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної, коносамент тощо) відповідно до вимог законодавства. З огляду на це виникає питання щодо визначення моменту, з якого договір перевезення вантажу можна вважати укладеним, – з моменту його підписання сторонами чи з моменту складання транспортної накладної, яка підтверджує приймання вантажу. У публікаціях з цього питання зазначається, що за загальним правилом договір перевезення вантажу належить до реальних договорів, тому наявність підписаного договору перевезення вантажу не означає, що він є укладеним і тягне виникнення прав та обов'язків у сторін. Для цього необхідно складення транспортної накладної, яка підтверджує фактичну передачу вантажу перевізнику [548].

На практиці залишається проблемним питання стосовно можливості здійснення перевезення вантажу на підставі одних лише транспортних накладних, без підписання договору. Загалом транспортна накладна не є договором перевезення вантажу, вона лише підтверджує укладення такого договору відповідно до вимог законодавства. При перевезеннях авіаційним транспортом використовується *авіаційна вантажна накладна* – оформлений вантажовідправником чи від його імені документ, зокрема його електронний аналог, який *засвідчує укладення договору про перевезення* і прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у такому договорі. Згідно зі змістом ст. 98 ПК України кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами), при цьому при перевезенні вантажів таким документом є транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна) у паперовому або електронному вигляді [125]. Роль авіавантажної накладної може виконувати квитанція на отримання вантажу (розд. 3 Правил повітряних перевезень вантажів). За змістом п. 6.1.2 Правил повітряних перевезень вантажів авіавантажна накладна *підтверджує існування договору перевезення вантажу між перевізником і вантажовідправником*, а також прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у цьому документі [47].

Відповідно до ст. 133 КТМ України за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). На морському транспорті документами, що підтверджують наявність і зміст договору перевезення вантажу, зазвичай, є: *рейсовий чартер* (якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень) та *коносамент*, якщо договір не передбачає такої умови (ст. 134 КТМ України), та інші письмові докази. Коносамент виконує три основні функції: 1) доказу наявності договору морського перевезення вантажу та його змісту; 2) розписки перевізника про приймання ван-

тажу до перевезення; 3) товаророзпорядчого документа щодо вказаного у ньому вантажу. Залежність морського транспорту від погодних умов обумовлює специфіку виконання договірних зобов'язань, можливість відмовитися від договору до відходу судна без відшкодування іншій стороні пов'язаних із цим збитків (ст. 156 КТМ України) у разі воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу, блокади порту відправлення або призначення, затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору, залучення судна для спеціальних потреб держави; заборони капітаном морського порту вивозу з порту відправлення або ввозу в порт призначення вантажу у випадках, передбачених законом; відмовитися від договору під час рейсу за цих самих обставин з відшкодуванням перевізнику витрат щодо вантажу, а також фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу (ст. 157 КТМ України) або припинити договір без відмови сторін без обов'язку однієї відшкодувати іншій за подіяні припиненням договору збитки, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження внаслідок обставин, не залежних від сторін: судно загине або буде силоміць захоплене, визнане непридатним для плавання, загине вантаж, індивідуально визначений, загине вантаж, що визначається родовими ознаками, після здачі його для навантаження, а відправник не встигне здати інший вантаж замість загиблого (ст. 158 КТМ України) [124].

На повітряному та морському транспорті, поряд зі звичайним договором перевезення вантажів, застосовується *договір фрахтування (чартер)*. Правова природа договору повітряного чартера майже не відрізняється від правової природи договору чартера в морському праві (ст. 912 ЦК України) і містить елементи договорів оренди транспортного засобу та перевезення, залишаючись при цьому самостійним договором. Загальні положення ст. 912 ЦК України деталізовано у спеціальному транспортному законодавстві. Зокрема, розд. VI КТМ України «фрахтування суден» містить норми щодо договору чартеру (фрахтування) суден на певний час (гл. 1) та лізингу судна (гл. 2). Відповідно до ст. 203 КТМ України за договором чартера (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно

фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. При цьому судно, надане фрахтувальнику, може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер). Ще однією конструкцією є договір лізингу судна, за яким власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно (ст. 215 КТМ України) [29; 124]. На повітряному транспорті під чартерним повітряним перевезенням розуміється нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартера (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником (п. 104 ст. 1 ПК України) [125]. У Правилах повітряних перевезень вантажів міститься визначення чартерного перевезення як перевезення «фактичним» перевізником, який згідно з повноваженнями, одержаними від «перевізника» за договором (фрахтувальника або оператора рейсу), виконує частину або все перевезення згідно з договором чартера (розд. 3, 17, 18). Отже, йдеться про випадки, коли одна сторона (перевізник за договором) укладає договір перевезення з вантажовідправником, а інша сторона (фактичний перевізник), уповноважена перевізником за договором, здійснює все перевезення або його частину, але не є щодо цієї частини послідовним перевізником [47]. У Законі України «Про внутрішній водний транспорт» також є згадки про договір фрахтування. На практиці договори фрахтування укладаються на інших видах транспорту, тому доцільно відповідну загальну для всіх видів транспорту норму включити до ГК України (гл. 32).

Під час перевезення внутрішнім водним транспортом основним перевізним документом є *накладна*, яку вантажовідправник зобов'язаний разом з вантажем надати перевізнику (ст. 67 Статуту внутрішнього водного транспорту). Вона супроводжує вантаж на всьому шляху слідування і в пункті призначення видається вантажоодержувачу разом з вантажем [128].

Основним документом на перевезення вантажів автомобільним транспортом є *товарно-транспортна накладна* – єдиний для всіх учасників транспортного процесу документ, призначений для обліку товарно-матеріальних цінностей на шляху їхнього переміщення, розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи, та є одним із документів, що може використовуватися для списання товарно-матеріальних цінностей, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, що може бути складений у паперовій та / або електронній формі та має містити обов'язкові реквізити, передбачені Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [549].

Ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» фактично прирівнює товарно-транспортну накладну до договору перевезення. Згідно із зазначеною статтею договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом укладається відповідно до законодавства між замовником і виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Істотними умовами договору є: найменування та місцезнаходження сторін; найменування та кількість вантажу, його пакування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; інші умови, узгоджені сторонами [120].

У формі товарно-транспортної накладної, яка використовується при перевезенні вантажів автомобільним транспортом і затверджена Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (Додаток 7), не відображені всі істотні умови, встановлені законом, зокрема відсутні умови щодо предмета, місцезнаходження сторін, умов та терміну перевезення, строку дії договору.

Судова практика щодо вирішення відповідних спорів є неоднозначною. Суди в одних випадках товарно-транспортну накладну прирівнюють до письмового договору перевезення, а в інших випадках, за наявності підписаних товарно-транспортних накладних, констатують відсутність укладеного договору перевезення вантажу або визнають його неукладеним через відсутність усіх необхідних умов. Висловлюється позиція, згідно з якою транспортну накладну не можна вважати договором перевезення вантажу. Виступаючи первинним документом, вона лише підтверджує факт прийняття вантажу до перевезення. Крім цього, накладна

не містить усіх передбачених законодавством істотних умов договору перевезення [548]. Отже, на основі аналізу законодавства про автомобільний транспорт та практики його застосування є підстави стверджувати, що під час перевезення вантажів автомобільним транспортом у разі систематичних перевезень сторони можуть укласти довгостроковий договір (примірний договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні затверджено Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (Додаток 1), разовий договір (примірна форма якого наведена у Додатку 2 до Правил), а товарно-транспортна накладна є основним документом на перевезення вантажу автомобільним транспортом. Якщо форма товарно-транспортної накладної належала до типових форм первинного обліку роботи вантажного автомобіля відповідно до спільного Наказу Міністерства транспорту України та Міністерства статистики України від 29.12.1995 р. № 488/346, у яку не передбачалося внесення змін, то наразі, з огляду на внесення змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, суб'єкти господарювання можуть оформлювати товарно-транспортну накладну, зокрема в електронній формі (е-ТТН) без дотримання встановленої форми, за умов наявності в ній інформації про назву документа, дату і місце його складання, найменування (прізвище, ім'я, по батькові) перевізника та / або експедитора, замовника, вантажовідправника, вантажоодержувача, найменування та кількість вантажу, його основні характеристики та ознаки, які дають змогу однозначно ідентифікувати цей вантаж, автомобіль (марка, модель, тип, реєстраційний номер), причіп / напівпричіп (марка, модель, тип, реєстраційний номер), пункти навантаження та розвантаження із зазначенням повної адреси, посади, прізвища та підписів відповідальних осіб вантажовідправника, вантажоодержувача, водія та / або експедитора (п. 11.1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом) [549]. Отже, застосування примірних договорів під час перевезення вантажів автомобільним транспортом, можливість відхилення від затвердженої форми товарно-транспортної накладної за умов узгодження встановлених умов договору вказують на підвищення рівня договірної свободи учасників перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Під час перевезень вантажів залізничним транспортом основним перевізним документом є *накладна*, яка супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу. Всупереч закріпленому ч. 2 ст. 307 ГК України загальному правилу, залізнична накладна ототожнюється в спеціальному законодавстві з договором перевезення вантажу. Зокрема, відповідно до п. 6 Статуту залізниць України накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь одержувача [126]. Проте, на думку науковців, не можна ототожнювати накладну з договором, адже остання є лише доказом наявності договірних відносин [550]. Юридичне значення накладної під час здійснення залізничних перевезень полягає в тому, що вона: 1) є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь одержувача; 2) є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення; 3) є перевізним документом, який супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу. Накладна може оформлятися і надаватися в електронному (із застосуванням електронного цифрового підпису) вигляді [27, с. 531].

Транспортні накладні на окремих видах транспорту можуть складатися в електронній формі. Можливість складення електронної транспортної накладної передбачено у вітчизняному законодавстві для залізничного, повітряного та морського транспорту, а також автомобільного транспорту (п. 1.1, 1.2 Правил оформлення перевізних документів, п. 101 ст. 1, ст. 98 ПК України, абз. 1 розд. 3, п. 6.1.1, 6.1.2, 6.2.1 Правил повітряних перевезень вантажів; п. 3.3 Наказу Міністерства інфраструктури України від 18.10.2012 р. «Про внесення змін до Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом»; п. 11 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні). Проте у ГК України та ЦК України відсутні спеціальні норми, які визначали б особливості укладення договорів в електронній формі. Норми ЦК України виходять із допустимості електронної форми правочину, зокрема договору, у випадках, передбачених у законі, або за умови наявності письмової згоди сторін майбутнього правочину (ч. 3 ст. 207) [422].

В умовах формування глобальної інформаційно-економічної системи мережа Інтернет стає не лише комунікаційною технологією швидкого обміну інформацією, а й засобом укладення господарських договорів [513, с. 66].

З метою підвищення оперативності роботи залізничного транспорту та підприємств, що користуються його послугами, з 01.07.2011 р. запроваджено електронний документообіг при перевезенні вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні. В його основі лежить обмін даними автоматизованих систем залізниці і клієнта із застосуванням електронного цифрового підпису (далі – ЕЦП), яким засвідчується електронна накладна [551].

Запровадження електронного документообігу є «новою ероєю» у сфері залізничних вантажних перевезень, завдяки чому галузь стає більш конкурентною та адаптованою до сучасних умов функціонування ринку транспортних послуг, створюються передумови для переходу на безпаперову технологію роботи. Запровадження електронного документообігу здійснювалося в Україні поетапно. Вантажовласникам був наданий перехідний період до 01.09.2011 р. для вирішення питань, пов'язаних з переходом на систему оформлення перевізних документів в електронному вигляді через автоматизовану систему залізничного транспорту – Автоматизована система «Клієнт Укрзалізниці» (далі – АС «Клієнт УЗ»). Для підключення до автоматизованої системи протягом зазначеного періоду клієнтам необхідно було укласти додаткову угоду про обмін електронними документами з Укрзалізницею, отримати ЕЦП в Акредитованому центрі сертифікації ключів Укрзалізниці або іншому сертифікованому в Україні центрі видачі ЕЦП. На кінець перехідного періоду майже 7,5 тис. вантажовідправників підключилися до системи електронного документообігу АС «Клієнт УЗ» [552].

Наразі електронні документи застосовуються на усіх етапах перевізного процесу – від узгодження заявки до моменту отримання вантажу. За допомогою мережі Інтернет у сфері залізничного транспорту наразі здійснюється узгодження договорів, обробка заявок, оформлення та обробка перевізних документів [551].

До безумовних переваг електронного документообігу треба віднести зменшення часу на формування, передачу та обробку документів; ско-

рочення простою вагонів, витрат на оформлення та обробку перевізних документів, можливість отримання інформації про перебіг виконання перевезення прямо з офісу, клієнт не витрачає час на розкредитування документів вантажу, який прибув на його адресу; підвищення достовірності інформації, що обробляється (зокрема за рахунок виключення повторного введення) [553]. Проте запровадження електронного документообігу у сфері залізничного транспорту супроводжувалося певними проблемами не лише технічного характеру, а і правового. Незважаючи на те, що АТ «Укрзалізниця» разом із клієнтами перейшла на систему оформлення перевізних документів в електронному вигляді, електронний документообіг використовувався разом з паперовими документами. Хоча передбачалося, що з введенням електронного документообігу потреби в наданні паперових документів вже не буде, і всі операції з оформлення вантажоперевезень, передачі документів та загалом взаємодії клієнтів з комерційними агентами залізниць у внутрішньому сполученні виконуватимуться у цифровому вигляді. Перші проблеми виникають вже на стадії підготовки позовної заяви до господарського суду та долучення до неї електронних документів. У зв'язку із запровадженням електронного документообігу, на перший погляд, немає необхідності в оформленні перевізних документів на папері, проте у разі звернення до суду, виникає чимало проблем, які потребують достатньої уваги з боку законодавця [551].

Міжнародний досвід використання систем електронного обміну даними нараховує вже понад 50 років. В Україні роботу з переведення на систему електронного документообігу на залізницях було розпочато ще у 2006 р. [552]. У 2009 р. Кабінет Міністрів України затвердив «План заходів із запровадження електронного документообігу, пов'язаного з перевезенням вантажів залізничним транспортом» [554].

Згодом було прийнято нормативно-правові акти, що регламентують електронний документообіг у сфері залізничних перевезень вантажів, зокрема: Порядок застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом, затв. Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.11.2010 р. № 800 [555]; Порядок застосування електронного документообігу, пов'язаного з пере-

везенням вантажів залізничним транспортом, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 16.11.2012 р. № 690 [556]; відповідних розділів Правил перевезення вантажів, з урахуванням змін щодо запровадження електронного документообігу відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України від 08.06.2011 р. № 138 [557].

Значення транспортної накладної при документальному оформленні перевезення вантажів залізничним транспортом важко переоцінити. Відповідно до ст. 307 ГК України, ст. 909 ЦК України транспортна накладна є основним перевізним документом, який підтверджує укладення договору перевезення вантажу. На залізничному транспорті накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь одержувача; договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення; перевізним документом, який супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу; відіграє роль квитанції про приймання вантажу до перевезення [28; 29]. Зокрема, відповідно до п. 6 Статуту залізниць України накладна – основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до Статуту залізниць України та Правил перевезень вантажів і наданий залізниці відправником разом з вантажем [126; 130].

Електронна накладна є новою формою перевізного документа, який розроблено на базі міжнародного перевізного документа ЦІМ / СМГС. При цьому скасовано комплект перевізних документів, який складався з чотирьох бланків. До введення електронного документообігу накладна була складовою комплекту перевізних документів, до якого, крім неї, входили дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу [551].

Відповідно до Порядку застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом України заповнення накладної здійснюється відправником, залізницею, одержувачем. За наявності в договорі між залізницею і вантажоодержувачем положень про електронний обмін документами на вантаж, що прибув за електронною (із застосуванням електронного цифрового підпису) на-

кладною, одержувачу надається накладна в електронному вигляді у порядку, визначеному договором. За відсутності таких положень у договорі, одержувачу видається накладна у паперовому вигляді, роздрукована на підставі електронної накладної [555].

Відповідно до Правил оформлення перевізних документів на кожну відправку вантажу відправник надає станції відправлення накладну (комплект перевізних документів) у паперовому або електронному вигляді (із застосуванням електронного цифрового підпису) (п. 6, 23, 24 Статуту залізниць України) [558]. Однак у зазначених пунктах Статуту залізниць України відповідних змін щодо запровадження електронного документообігу не передбачено. Отже, встановлення правил використання електронних документів у господарській діяльності у сфері залізничного транспорту здійснюється на рівні індивідуального регулювання (за допомогою угод про використання електронної форми договору, електронного підпису). Проте правовий порядок потребує окреслення меж індивідуально-правового регулювання. Договір про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги, до якого потрібно укладати додаткову угоду щодо електронного документообігу, належить до типового договору (Додаток 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів), тому і умови додаткової угоди варто було б визначити на рівні відповідного законодавства [551].

У ГК України та ЦК України відсутні спеціальні норми, які визначали б особливості укладення договорів в електронній формі. Норми ЦК України виходять із допустимості електронної форми правочину, зокрема договору, у випадках, передбачених у законі, або за умови наявності письмової згоди сторін майбутнього правочину. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо воля сторін виражена за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку (абз. 2 ч. 1 ст. 207 ЦК України). Відповідно до ч. 3 ст. 207 ЦК України використання при вчиненні правочинів електронного підпису або іншого аналога власноручного підпису допускається у випадках, встановлених законом, іншими актами цивільного законодавства, або за письмовою згодою сторін, у якій мають міститися зразки відповідного аналога їхніх власноручних підписів. Із змісту зазначеного положення

впливає необхідність досягнення між майбутніми контрагентами угоди про використання електронного підпису (відповідно, укладення договору в електронній формі). У контексті вищевикладеного виникає питання щодо наслідків відсутності між сторонами угоди про використання електронного підпису, з огляду на законодавчі положення про електронний документообіг, які встановлюють презумпцію юридичної сили електронного документа і неможливість її заперечення виключно через його електронну форму. Міжнародні акти не вимагають попередньої домовленості у вигляді окремої письмової угоди сторін про використання електронної форми договору та / або електронного підпису [513, с. 75].

Дистанційно-віртуальне укладення договору між суб'єктами господарювання може відбуватися шляхом формування у процесі «віртуально-договірного спілкування» електронних документів або у спрощений спосіб – через обмін електронними повідомленнями, в яких відсутні реквізити документів (у такому разі мережа Інтернет виконує функцію допоміжного засобу зовнішнього волевиявлення) [513, с. 70].

На доктринальному рівні пропонується декілька способів упорядкування відносин, що виникають при укладенні договорів в електронній формі. По-перше, при регулюванні електронних угод можна виходити з аналогії закону, оскільки обмін офертою та акцептом має схожі ознаки з традиційним їх надсиланням поштою. Проте використання лише такого способу унеможливило врахування всіх особливостей, притаманних порядку укладення договорів в електронній формі. По-друге, існує можливість регламентації електронних угод звичаями ділового обороту. Утім, останні у вітчизняному господарському обороті не набули значного поширення. По-третє, встановлення правил використання електронних документів у господарсько-договірній діяльності може здійснюватися на рівні індивідуального регулювання (за допомогою угод про використання електронної форми договору, електронного підпису). Однак правовий порядок у сфері електронної комерції потребує встановлення низки єдиних стандартів, що потребує окреслення меж індивідуально-правового регулювання. По-четверте, укладення договорів в електронній формі може регулюватися нормативно-правовими актами, що, на думку більшості фахівців у галузі електронної комерції, є найбільш раціональним [513, с. 72].

Порядок здійснення електронного документообігу під час перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні регламентується договором про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги, форма якого наведена в Додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів. Проте у договорі про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги, який є типовим договором, жодного пункту не передбачено стосовно електронного документообігу та порядку його застосування учасниками залізничного перевезення вантажів [559].

З огляду на застосування електронної накладної під час перевезення вантажів залишається неврегульованим питання щодо порядку засвідчення паперової копії електронної накладної для звернення до суду та визнання її юридичної сили. Положення українського законодавства про електронний документообіг теж не встановлюють цих особливостей, надаючи можливість врегулювати відповідні питання у договорі [551]. Відповідно до п. 130 Статуту залізниць України при виникненні спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів залізницею, накладна є правостановлювальним документом і має надаватися лише в оригіналі [126].

Законодавство про електронний документообіг установлює презумпцію однакової юридичної сили електронного документа та його паперової версії і неможливість її заперечення виключно через його електронну форму (ст. 8 Закону України «Про електронні документи та електронний документообіг» [113], п. 1.1 Правил оформлення перевізних документів [558]). Проте в зазначених нормативно-правових актах не встановлено порядок засвідчення документа для визнання його юридичної сили.

Електронний перевізний документ у законодавстві визначається як документ, інформація в якому зафіксована у вигляді електронних даних, включно з обов'язковими реквізитами документа, що визначені Законом України «Про електронні документи та електронний документообіг» (ст. 5 Закону України «Про електронні документи та електронний документообіг», п. 1.5 Порядку застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом від 01.11.2010 р.). Електронний документ може бути створений, переданий,

збережений і перетворений електронними засобами у візуальну форму (відображення даних, які він містить, електронними засобами або на папері у формі, придатній для приймання його змісту людиною). Відповідно до ст. 8 Закону юридична сила електронного документа, його допустимість як доказу не може заперечуватися виключно на підставі того, що він має електронну форму [113].

Відповідно до п. 1.1 Правил оформлення перевізних документів електронний перевізний документ та його паперова версія мають однакову юридичну силу. Накладна у паперовому вигляді є відображенням її електронної копії, яка обов'язково надається на станцію відправлення *одночасно з накладною у паперовому вигляді* (п. 1.2 Правил). Для підтвердження приймання вантажу до перевезення один примірник накладної в паперовому вигляді з присвоєним їй номером і датою приймання вантажу надається відправнику [558]. Відповідно до п. 3.3 Порядку застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом у разі пред'явлення до залізниці претензій та позовів застосовуються електронні перевізні документи або їхні паперові копії, які роздруковуються та засвідчуються в установленому законодавством порядку відповідними суб'єктами перевізного процесу, що отримали їх згідно з додатком до договору про організацію перевезень [555].

Порядком застосування електронного документообігу, пов'язаного з перевезенням вантажів залізничним транспортом, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 16.11.2012 р., передбачено, що копією документа на папері для електронного документа є візуальне подання електронного документа на папері, яке засвідчене в порядку, встановленому законодавством. Візуальні форми подання електронного документа, роздруковані на папері, засвідчені в установленому законодавством порядку, є паперовими *копіями* електронного перевізного документа (п. 1.8 Порядку) [556]. На жаль, у зазначених нормативно-правових актах не встановлено порядок засвідчення документа для визнання його юридичної сили.

Не дає відповіді на це запитання і судова практика, лише зазначаючи, що у разі наявності розбіжностей у візуальних і паперових відобра-

женнях електронних перевізних документів може враховуватися інформація, отримана з архіву електронних документів ДП «Головний інформаційно-обчислювальний центр “Укрзалізниця”» [560].

У законодавстві відсутні вимоги щодо форми надання будь-яких фактичних даних в електронній формі. Зазвичай електронні документи надаються суду не на технічному, а на паперовому носії, тобто мають такий вигляд, який дає змогу візуально їх дослідити. З огляду на це виникає ситуація, коли електронні докази не досліджуються судом як прямі докази в силу відсутності технічної можливості або в силу звички до такого, що історично склався, паперового документообігу. Суд як прямий доказ оцінюватиме або копію електронного документа на паперовому носії (в такому разі електронний документ використовується як письмовий доказ), або висновок експерта у разі призначення експертизи для встановлення справжності електронного цифрового підпису [561, с. 100].

Незважаючи на певне законодавче закріплення, однозначна позиція щодо того, в ролі якого із засобів доказування треба розглядати електронний документ, відсутня. Деякі вчені стверджують, що юридична (доказова) природа вказаних засобів не визначена, але їх не можна віднести до письмових або речових доказів. Інші вважають, що електронні засоби доказування охоплюються всіма відомими видами доказів, але потребують додаткової регламентації. Досліджуючи природу електронних документів, І. В. Булгакова зараховує їх до документів змішаного характеру, які поєднують письмові та речові докази, і обґрунтовує необхідність на законодавчому рівні чітко визначити критерії допустимості даних доказів (наприклад, вимоги, згідно з якими електронний документ повинен бути таким, що читається, мати необхідні реквізити, зокрема електронний цифровий підпис) [561, с. 102].

Деякі вчені пропонують використовувати інститут забезпечення відомостей, що містяться на електронних носіях та в мережі Інтернет, нотаріусами. Нотаріус описує інформацію, що міститься в електронному документі, причому бажано, щоб нотаріус роздрукував інформацію, і щоб разом з роздруківкою, протоколом огляду документа суду був наданий електронний носій інформації [562, с. 72].

Можливість складення електронної транспортної накладної передбачено у вітчизняному законодавстві щодо інших видів транспорту, зокре-

ма повітряного та морського транспорту (п. 101 ст. 1, ст. 98 ПК України; абз. 1 розд. 3, п. 6.1.1, 6.1.2, 6.2.1 Правил повітряних перевезень вантажів; п. 3.3 Наказу Міністерства інфраструктури України від 18.10.2012 р. «Про внесення змін до Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом»). Авіаційна вантажна накладна може оформлятися у паперовому або електронному вигляді під час перевезення вантажу повітряним транспортом (ст. 98 ПК України) [125]. Для перевезення морським транспортом допускається оформлення вантажних перевізних документів із використанням електронних інформаційних систем та дотриманням вимог законодавства про електронний документообіг. У такому разі паперовий документообіг не здійснюється [563].

Підсумовуючи вищевикладене, доходимо висновку, що доцільним є відображення в законодавстві (на рівні ГК України, Статуту залізниць України) тих змін, які сталися з огляду на запровадження електронного документообігу у сфері транспорту; законодавче закріплення можливості та особливостей складання електронної накладної, яка підтверджує укладення договору перевезення вантажу; порядку засвідчення паперової копії електронної накладної для звернення до суду та визнання її юридичної сили [551].

О. А. Беляневич, розглядаючи господарське договірне право як комплексний інститут, який створюється нормами господарського та цивільного права внаслідок процесів спеціалізації в праві (уніфікації / інтеграції, предметної та функціональної диференціації), виділяє як кваліфікуючу ознаку господарських договорів їхню планову сутність [534, с. 4, 8]. Поділяючи організаційні господарські договори за критерієм юридичного положення сторін на координаційні, субординаційні і координаційно-субординаційні [534, с. 6], організаційні договори в сфері перевезень вантажів, обов'язковість яких в більшості випадків передбачена законодавством, О. А. Беляневич зараховує до організаційних договорів координаційного виду (між непідлеглими суб'єктами господарювання) та слушно пропонує включити до ГК України загальні положення про організаційні господарські договори, що передбачають особливості цієї конструкції, оскільки застосування загальних положень про договори,

загалом розрахованих на майнові господарські договори, у низці випадків є неможливим, з огляду на немайновий характер організаційних договорів [534, с. 25].

У Законі України «Про внутрішній водний транспорт» взагалі відсутні положення щодо довгострокового (організаційного) договору, лише положення щодо договору перевезення, водночас серед транспортних перевізних документів, які засвідчують факт прийняття перевізником вантажу до перевезення, зазначаються транспортна накладна, внутрішній коносамент або коносамент; для міжнародних та транзитних перевезень обов'язковим є оформлення коносамента (ст. 56 Закону України «Про внутрішній водний транспорт») [123]. У чинному Статуті внутрішнього водного транспорту перевізними документами зазначено накладну, дорожню відомість та квитанцію, яка підтверджує приймання вантажу до перевезення перевізником [128]. Відповідно до КТМ України коносамент, рейсовий чартер є документами, що підтверджують факт та умови укладення договору перевезення вантажу морським транспортом [124].

На залізничному транспорті укладаються *договори про подачу та забирання вагонів, про експлуатацію залізничної під'їзної колії*, які є типовими договорами, що розробляються з урахуванням єдиних технологічних процесів роботи під'їзних колій і станцій примикання. При визначенні місця договорам про експлуатацію залізничної під'їзної колії, а також про подачу і забирання вагонів, більшість українських учених розглядають зазначені договори як самостійні в системі транспортних договорів поряд з договором на організацію перевезень, договором перевезення вантажу, транспортного експедирування [546, с. 277; 564, с. 716].

У ГК України та ЦК України відсутні положення про договори про експлуатацію залізничної під'їзної колії, а також про подачу і забирання вагонів. Однак такі норми містяться в Статуті залізниць України та Правилах обслуговування залізничних під'їзних колій, затв. Наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644. Цими Правилами затверджено форму договорів про експлуатацію залізничної під'їзної колії, а також про подачу і забирання вагонів (Додаток 1 і 2 до п. 2.1 Правил). Видання органами державної влади типових та примірних до-

говорів, що мають на меті обмеження прав монополістів та суб'єктів господарювання, які мають ринкову владу, запобігають зловживанням операторами державної власності, мають регулятивне, конкурентозахисне значення (ч. 4 ст. 179 ГК України) [24, с. 47–48].

У сучасній літературі, як і в радянський період, ці договори прийнято вважати іншими видами договорів на транспорті, «тісно пов'язаними з технологічними процесами транспортування вантажів», які не належать до договорів перевезення [82, с. 144].

Утім, у науковій літературі висловлюються інші уявлення про місце цих договорів у системі транспортних договорів. Зокрема, В. В. Вітрянський розглядає договори про експлуатацію під'їзних колій і рухомого складу як *різновид договорів про організацію перевезень*. На думку вченого, «договори, що визначають обсяги, терміни та інші умови надання транспортних засобів і пред'явлення вантажів для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови організації перевезень, до яких, безумовно, належать договори про експлуатацію залізничних під'їзних колій і про подачу і забирання вагонів, повністю охоплюються змістом договору про організацію перевезень» [506].

Деякі вітчизняні автори також зараховують договори про експлуатацію залізничних під'їзних колій і рухомого складу до організаційних договорів, оскільки вони призначені для забезпечення раціонального використання вагонів під час вантажно-розвантажувальних робіт на під'їзних коліях підприємств, пов'язаних з відправленням або прибуттям вантажів на залізницях, і функціонально спрямовані на забезпечення процесу перевезення вантажів [337, с. 51].

У науковій літературі висловлюються пропозиції щодо виділення окремої групи договорів, що опосередковують перевезення вантажів залізничним транспортом, у самостійну групу – «транспортні залізничні договори», з огляду на те, що вони регулюють досить широку і самостійну групу відносин, до складу якої входять договір про експлуатацію під'їзних колій, про подачу і прибирання вагонів, про переробку вантажів тощо [337, с. 52]. Крім цього, І. В. Булгакова розкриває зміст цього терміна як господарський договір, за яким одна сторона (транспортна організація) надає іншій стороні послуги з перевезення вантажів, экс-

плату за експлуатацію транспортних засобів і шляхів сполучення, які спрямовані на здійснення процесу перевезення вантажу, а інша сторона зобов'язана сплатити за ці послуги встановлену плату; а також виділяє основні ознаки цієї групи договорів: 1) одна із сторін цих правовідносин – тільки транспортна організація; 2) предмет договорів – діяльність з надання транспортних послуг; 3) відносини виникають з приводу експлуатації транспортних засобів або шляхів сполучення; 4) оплатність; 5) відбивають відносини, які спрямовані на виконання основної транспортної діяльності або безпосередньо сприяють її здійсненню [337, с. 53].

Підтримуючи зазначену позицію, варто акцентувати, що договори про подачу та забирання вагонів та експлуатацію залізничної під'їзної колії треба віднести до системи організаційних транспортних договорів, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів, що мають місце лише у сфері залізничного транспорту, однією зі сторін завжди виступає власник (володілець залізничної під'їзної колії) і розробляються на основі технологічного процесу роботи станції примикання залізниці та під'їзної колії.

З огляду на реформи у сфері залізничного транспорту, фінансового і організаційного розмежування діяльності АТ «Укрзалізниця» як перевізника та як оператора інфраструктури, утворення оператора інфраструктури (суб'єкт господарювання, що створює, утримує та експлуатує інфраструктуру та надає послуги з доступу до неї), оператора залізничного рухомого складу (суб'єкт господарювання, який надає залізничний рухомий склад у користування на договірних умовах та / або використовує рухомий склад у своїй господарській діяльності) та перевізників з'являться нові договори, зокрема договір про надання послуг з доступу до інфраструктури, як публічного, організаційного транспортного договору між оператором інфраструктури та перевізником щодо надання доступу до інфраструктури залізничного транспорту на конкурентних засадах відповідно до зведеного графіка руху поїздів.

У сучасних умовах господарювання під час здійснення та організації перевезення вантажів дедалі більшого значення набуває транспортно-експедиторська діяльність. Історія її розвитку нараховує понад сто років і певною мірою відома законодавству більшості розвинених країн.

При цьому зміст поняття експедиторської діяльності зазнавав значних змін із розвитком ринку транспортних послуг: первісна роль експедитора як посередника між вантажовідправником і перевізником поступово трансформувалася в експедитора, який організовує процес перевезення вантажу за схемою «від дверей до дверей» із прийняттям на себе безпосередньої відповідальності за вантаж [565].

У більшості європейських країн регулювання відносин транспортно-експедирування будувалося на основі норм про договір комісії. В основу цього було покладено очевидну схожість відносин, що виникають, з широко поширеним інститутом представництва [565].

Чинне законодавство України, що регулює транспортно-експедиторську діяльність, до обов'язків експедитора зараховує *організацію і забезпечення* перевезень вантажів, але не *здійснення* перевезення [116]. Водночас згідно з ч. 2 ст. 929 ЦК України положення про транспортне експедирування поширюються також на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником [29]. З огляду на це постає питання про співвідношення договірних зобов'язань із перевезення вантажу і транспортного експедирування.

У вітчизняному законодавстві визнання транспортного експедирування як самостійного правового інституту відбулося не одразу. Зокрема, Цивільний кодекс Української РСР від 18.07.1963 р. не містив положень щодо договору транспортного експедирування, не дивлячись на те, що останній мав широке застосування на практиці. Засади правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності було закладено Основами цивільного законодавства Союзу РСР і республік від 31.05.1991 р. Згідно зі ст. 105 Основ до відносин за договором експедиції застосовувалися положення розд. 16 «Договір доручення» у тому разі, якщо експедитор діяв від імені відправника, і положення розд. 17 «Договір комісії», якщо він діяв від свого імені. Крім того, відповідальність за невиконання та неналежне виконання обов'язків щодо виконання додаткових послуг, які брав на себе експедитор за договором, визначалася умовами договору експедиції та законодавством про відповідний договір (підряду, зберігання тощо) [566].

Комплексне правове регулювання транспортного експедирування у незалежній Україні було запроваджено з прийняттям ГК України і ЦК

України. При цьому у ГК України транспортна експедиція визначається як допоміжний вид діяльності, пов'язаний з перевезенням вантажу (ч. 4 ст. 306) [28]. У ЦК України норми, що регулюють договірні зобов'язання з транспортного експедирування, містяться у окремому розділі, поряд з іншими договорами про надання послуг – перевезенням, зберіганням, дорученням, комісією, страхуванням [29]. Важливим етапом становлення і розвитку вітчизняного законодавства про транспортну експедицію стало прийняття Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р., у якому закріплено основні поняття у цій сфері, визначено види транспортно-експедиторських послуг, встановлено вимоги до форми, істотні умови договору транспортного експедирування, перелік товарно-транспортних документів тощо [116].

На самостійності договору транспортного експедирування наголошували такі вчені, як-от: В. В. Вітрянський, Г. П. Савічев. На думку В. В. Вітрянського, методологічно неприпустимо визначати співвідношення договорів доручення, комісії, перевезення та інших зобов'язань як вид до роду [502]. Противники цієї позиції наполягають на тому, що договір транспортного експедирування не має самостійного характеру, розглядаючи експедирування як особливий різновид правочину про представництво [567, с. 413–414]. Досить поширеною залишається викладена у юридичній літературі позиція, що доцільним є субсидіарне застосування до договору транспортного експедирування норм, які регулюють інші договори (комісії, доручення, агентування, перевезення та ін.). Прихильники цієї позиції зазначають, що велика кількість послуг, які належать до транспортно-експедиторських, а також характер експедиційного зобов'язання, що містить окремі елементи інших зобов'язань, не дають змоги урахувати у законі особливості кожної послуги, що входить до предмета договору. З огляду на це пропонується розширити можливості субсидіарного (а не прямого, як передбачали Основи цивільного законодавства Союзу РСР і Республік) застосування до транспортної експедиції норм, що регулюють інші договори і не змінюють принципової концепції розгляду договору транспортної експедиції як самостійної правової конструкції [566]. З-поміж прихильників подібних поглядів потрібно назвати Б. Д. Завідова, Я. Є. Парція [568, с. 374; 569]. Я. Є. Пар-

цій зазначав, що серед транспортно-експедиторських послуг є такі, які охоплюються правилами договорів доручення, комісії, агентування (наприклад, обов'язок експедитора укласти від імені клієнта або від свого імені договір, сплатити мито тощо). Відтак у відповідних випадках до цих відносин можуть субсидіарно застосовуватися правила про договори доручення, комісії і агентування [569].

У вітчизняній літературі, не дивлячись на визнання законодавцем транспортного експедирування самостійним договірним зобов'язанням, також зустрічаються подібні погляди. Їхні прихильники аргументують свої позиції тим, що в законодавстві є положення про можливість експедитора діяти як від імені клієнта, так і від власного імені (ст. 929 ЦК України, ст. 316 ГК України, ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»). При цьому відповідальність за виконання обов'язків, що становлять зміст додаткових послуг за договором експедирування, визначається законодавством про відповідний договір і умови договору експедирування. Виходячи з вищевикладеного, автори роблять висновок про те, що договір експедирування може містити елементи декількох видів договорів: перевезення, доручення, комісії, підряду, зберігання тощо, які тісно перетинаються в одному юридичному факті – договорі [546, с. 301; 547, с. 532–533].

Тобто договір транспортного експедирування насправді має подібні риси із вказаними договорами, містить окремі елементи цих договорів: право сторін договору експедирування (експедитора або клієнта) в односторонньому порядку відмовитися від цього договору, попередивши про це іншу сторону у розумний термін, що закріплено у ст. 935 ЦК України, право експедитора укласти договір перевезення від імені клієнта або від власного імені. Проте це не впливає на самостійність цього договору і виключає можливість віднесення цього договору до змішаних договірних зобов'язань [29].

У чинному ЦК України норми, що регулюють транспортне експедирування, розміщені в окрему главу поряд з іншими договорами про надання послуг – перевезенням, зберіганням, дорученням, комісією, страхуванням. До того ж ані ЦК України, ані ГК України, а також Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» не містять поло-

ження про можливість застосування до досліджуваних відносин правових норм, які регулюють інші договори. Усе це вказує на користь виділення транспортного експедирування в самостійний правовий інститут і самостійну договірну конструкцію [570].

Вирішення питання про самостійність транспортної експедиції має суттєве значення для практики, оскільки неоднозначне тлумачення сутності цього виду послуг зумовлює труднощі у практичній діяльності суб'єктів господарювання.

Конкретні умови, види транспортно-експедиторських послуг встановлюються відповідним договором транспортного експедирування. Визначення договору транспортного експедирування міститься в низці нормативних актів (ст. 929 ЦК України, ст. 316 ГК України, а також ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»): за договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу [28; 29; 116].

У Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» передбачено письмову форму договору, а також визначено його істотні умови: відомості про сторони договору; вид послуги експедитора; вид та найменування вантажу; права, обов'язки сторін; відповідальність сторін, зокрема в разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили; розмір плати експедитору; порядок розрахунків; пункти відправлення та призначення вантажу; порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта; строк (термін) виконання договору; а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди (ст. 9) [116]. На підставі цього можна зробити висновок, що узгодження умов договору транспортного експедирування здійснюється у традиційному порядку, але з урахуванням обмежень у вигляді істотних умов, визначених для цього виду договорів.

Варто також звернути увагу на той факт, що експедитор може оформляти товарно-транспортну документацію, подавати в установленому законодавством порядку заявки на відправлення вантажів, якщо сторони договору транспортного експедирування передбачать такі види послуг.

Але, незважаючи на це, експедитор не може бути визнаний відправником вантажу. На цю обставину свого часу звертав увагу Г. Ф. Шершеневич: «Відправником є та особа, від імені якої здається вантаж до перевезення. Відтак не може бути визнаний відправником той, хто здає на пристані або на залізничній станції вантаж для відправлення, виступаючи від імені іншого. У торгівлі відправлення товарів відбувається майже завжди через прикажчиків чи інших осіб допоміжного персоналу. Ці особи, які є відправниками, не набувають з перевезення, укладеного за їхньою участю, ніяких прав і не несуть ніяких обов'язків. Відправником є той, від імені кого здається вантаж до перевезення. Але у якому юридичному відношенні до вантажу перебуває відправник – це байдуже. Чи належить вантаж йому або він відправляє чужі речі – це не має значення з погляду наслідків, пов'язаних з договором перевезення» [464, с. 211–212].

Договір транспортного експедирування може опосередковувати як систематичні перевезення вантажів (у цьому разі укладаються довгострокові (генеральні) договори транспортного експедирування), а також разові перевезення вантажів; як перевезення вантажів у міжнародному сполученні (зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування), так і внутрішньому сполученні у межах України. Специфіка договору транспортного експедирування полягає у тому, що експедитор може виступати як від власного імені, так і від імені клієнта при виконанні своїх зобов'язань, залучати до виконання договору третіх осіб. Зазначене обумовлює зв'язок договору транспортного експедирування з іншими транспортними договорами, зокрема договором мультимодального перевезення вантажів. Договори мультимодального перевезення вантажів, правові основи якого містяться наразі у ст. 312 ГК України (договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні), ст. 913 ЦК України, також мають організаційний характер.

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – один із самостійних транспортних договорів, що укладається стосовно перевізного процесу, у якому беруть участь два чи більше видів транспорту за єдиним транспортним документом. У проєкті Закону України «Про мультимодальні перевезення» (реєстр. від 23.10.2020 р. № 4258), який прийнято у першому читанні, договір мультимодального перевезення ви-

значено як договір між оператором мультимодальних перевезень та замовником послуги мультимодального перевезення на надання послуги мультимодального перевезення, за яким одна сторона (оператор мультимодального перевезення) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (замовника послуги мультимодального перевезення) надати послугу мультимодального перевезення, зокрема із залученням інших учасників мультимодального перевезення вантажів до надання послуги мультимодального перевезення, в установленій договором строк; а під єдиним перевізним документом розуміється документ мультимодального перевезення вантажів установленої форми (транспортна накладна, коносамент тощо), що підтверджує укладення договору мультимодального перевезення та прийняття вантажу під свою відповідальність оператором мультимодального перевезення від замовника), за яким може здійснюватися мультимодальне перевезення вантажу на всьому маршруті мультимодального перевезення (ст. 1, 10) [145]. Крім цього, визначено істотні умови договору: предмет договору; права, обов'язки сторін; ціна договору; строк дії договору; строк (термін) виконання договору; відомості про сторони договору; вид та найменування вантажу; види транспорту, які будуть використовуватися та маршрут мультимодального перевезення із зазначенням мультимодальних терміналів, де здійснюється зміна видів транспорту; пункти відправлення та призначення вантажу; відповідальність сторін за неналежне виконання сторонами умов договору; а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди (ст. 10 проєкту); права та обов'язки учасників мультимодального перевезення (оператор мультимодального перевезення, замовника послуги мультимодального перевезення, фактичного перевізника, власників мультимодальних терміналів та інших учасників мультимодального перевезення) (ст. 13–17). Також визначено, що має бути зазначено в документі мультимодального перевезення вантажів, форма якого має затверджуватися Кабінетом Міністрів України: оператора мультимодального перевезення та замовника послуги мультимодального перевезення; найменування, вид, кількість та вагу вантажу брутто; види транспорту, які будуть використовуватися, та маршрут мультимодального перевезення із зазначенням мультимодальних терміналів, де

здійснюється зміна видів транспорту; пункти відправлення та призначення вантажу; інформацію про одержувача вантажу (ст. 11). Ураховуючи те, що перевізний документ має підтверджувати укладення та зміст договору мультимодального перевезення, виникає питання щодо договору дійсності договору у разі неузгодження всіх його істотних умов у перевізному документі (наприклад, права, обов'язки сторін; відповідальність сторін за неналежне виконання сторонами умов договору або умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди) [145]. Аналізуючи співвідношення договору мультимодального перевезення та транспортного експедирування, варто зазначити, що вони співвідносяться як вид до роду, оскільки транспортне експедирування охоплює широке коло послуг, зокрема послуги з організації мультимодальних перевезень, тому на практиці часто транспортні експедитори виконують функції мультимодальних операторів.

До договорів, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів, треба віднести договори морського агентування (гл. 5 розд. IV КТМ України); договори морського, портового та міжпортового буксирування (розд. VII КТМ України).

Отже, регулювання господарських відносин у сфері транспорту здійснюється на нормативному (зокрема нормативно-правовому) та індивідуальному (автономному) рівнях шляхом укладення господарських транспортних договорів. Специфіка регулювання транспортних договірних відносин полягає у: 1) домінуванні імперативної нормативної регламентації на монополізованих ринках перевезень з метою захисту слабшої сторони договору – замовників транспортних послуг, із застосуванням типових договорів (у сфері залізничного, трубопровідного транспорту); 2) обмеженні принципу свободи договору у передбачених законом випадках з метою забезпечення публічних інтересів (для здійснення соціально значущих перевезень) із застосуванням державних контрактів; застосування примірних договорів (у конкурентних сферах перевезень); 3) закріпленні істотних умов для окремих видів транспортних договорів (договори транспортного експедирування, перевезення вантажів автомобільним транспортом). Підкреслено тенденцію розвитку інституційного саморегулювання із застосуванням модельних договорів (контрактів) та

транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними та саморегульвними організаціями (FIATA, СЕК ООН, GAFTA, FOSFA та ін.).

Ланками системи господарських транспортних договорів є: 1) транспортні організаційні договори, що спрямовані на організацію разових або систематичних перевезень вантажів і укладаються між: а) транспортними організаціями та вантажовласниками; б) транспортними організаціями під час здійснення змішаних (мультиmodalних) перевезень вантажів; в) операторами транспортної інфраструктури та транспортними організаціями щодо надання доступу до стратегічної інфраструктури та інфраструктури загального користування; 2) договори перевезення вантажів, укладення яких підтверджується транспортною накладною (коносаментом), зокрема в електронній формі.

Доцільно уніфікувати правове регулювання транспортних організаційних договорів різними видами транспорту на рівні ГК України, розширити види таких договорів новими договірними конструкціями (договором про організацію мультиmodalних перевезень, договору мультиmodalного перевезення, договору фрахтування (чартера), договору про надання доступу до транспортної інфраструктури); закріпити в ГК України особливості укладення договорів, що опосередковують перевезення вантажів, в електронній формі, зокрема електронного перевізного документа (електронного мультиmodalного перевізного документа), що підтверджують укладення договорів перевезення вантажів.

Предметом транспортних договорів є транспортні послуги та / або роботи з уточненням, що транспортна послуга має розглядатися в широкому розумінні, з урахуванням низки її складових: 1) транслокації (переміщення з одного місця на інше); 2) транспортно-експедиційного обслуговування (здійснення вантажно-розвантажувальних операцій, надання складських послуг при перевезенні вантажів, зберігання вантажів, надання доступу до логістичної платформи, буксирування, транспортного посередництва та агентування, тальманських послуг); 3) надання доступу до інфраструктури транспорту; 4) забезпечення безпеки транспортної діяльності (лоцманського проведення суден, проведення авіаційних, аварійно-рятувальних робіт, послуг з навігаційно-гідрографічного забез-

печення та картографічного мореплавства); 5) інших елементів (сюрвейерських послуг, страхування, оренди транспортного засобу або рухомого складу).

4.2. Питання розвитку публічно-приватного партнерства у сфері транспорту

Сталий розвиток транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг залежить від удосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування з метою збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі. Партнерство заради цілей сталого розвитку закріплено як одну з цілей Глобальної стратегії сталого розвитку, прийнятої на ювілейній сесії Генеральної Асамблеї ООН у 2015 р.

Публічно-приватне партнерство (далі – ППП) (в законодавстві України вживається термін державно-приватне партнерство) активно використовується в світі для вирішення низки найважливіших завдань розвитку соціально значущих об'єктів, стратегічно важливих галузей, до яких належить транспорт. Однією зі світових тенденцій у розвитку транспорту є залучення приватного капіталу в різних формах: від укладення контрактів на управління наявними об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва й експлуатації нових об'єктів транспортної інфраструктури [571].

Розвинена і надійна транспортна інфраструктура (автомобільні та залізничні дороги, аеропорти, порти тощо) визначають не тільки якість, але і безпеку життя. Крім цього, розвиток інфраструктури нерозривно пов'язаний з посиленням внутрішнього ринку і забезпечує високі темпи зростання економіки [572, с. 26–27]. Транспортна мережа України складається з 22 тис. км залізничних шляхів, 170 тис. км автомобільних доріг, 2,2 тис. внутрішніх водних шляхів, 13 морських портів, 4 рибальських портів і 11 річкових терміналів, 21 аеропорту (2 з яких знаходиться в державній формі власності, 14 – у комунальній формі власності, 5 –

в інших формах власності) [273]. При цьому у держави зосереджена значна частина транспортної інфраструктури.

За оцінкою експертів, потреба української економіки в інвестиціях в інфраструктурні проекти – дороги, аеропорти, морські порти, залізницю – оцінюються в суму не менше 30–50 млрд дол. США [573]. В умовах відсутності необхідних фінансових ресурсів для модернізації автомобільних доріг, залізничних колій, морських і авіапортів України, стан яких є незадовільним для європейської держави, ППП стає одним із важливих напрямів державної політики України.

У Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», що визначає першочергові пріоритети розвитку України з метою впровадження в Україні європейських стандартів життя, передбачено реформу транспортної інфраструктури та формування ефективної моделі державно-приватного партнерства. У 2020 р. Кабінетом Міністрів України в співпраці з профільними асоціаціями, представниками бізнесу та народними депутатами проведено Аудит економіки держави та визначено Вектори економічного розвитку до 2030 р., що стало підґрунтям для розробки Національної економічної стратегії України до 2030 р. [3]. З огляду на те, що розвиток транспорту та інфраструктури безпосередньо впливають на розвиток економіки (ВВП країни, видобувної промисловості, експортно-орієнтованого агросектора, переробної промисловості, сприяє мобільності населення та міжрегіональної інтеграції), з метою забезпечення української економіки за рахунок розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури передбачено заходи щодо модернізації залізничної, портової інфраструктури, модернізацію регіональних та будівництво нових аеропортів, зокрема на умовах державно-приватного партнерства. Згідно з експертною оцінкою ступінь зносу авіаційної інфраструктури в аеропортах складає 95 % для 17 аеропортів. У 2019 р. Україна посіла 103 місце в рейтингу за Індексом авіаційної інфраструктури серед 141 країни світу. За якістю портової інфраструктури Україна має 3,9 бала з 7 можливих (середній показник в ЄС – 4,8). Українська мережа залізниць є однією з найбільш розвинених серед європейських країн, займає провідне місце за обсягами перевезень і відіграє важливу транзитну роль на Євразійському континенті. Водночас більшість активів залізниці є критично

зношеними (станом на кінець першого півріччя 2020 р. із 26,7 тис. км колії 6,4 тис. км вимагають капітального ремонту, ще 2,7 тис. км – реконструкції). Критичною є також проблема зносу рухомого складу (понад 90 %). Незадовільний стан дорожньої інфраструктури стримує розвиток автомобільного транспорту (близько 90 % доріг знаходяться у зношеному стані за даними BRDO; Україна посіла 119 місце в Індексі дорожньої інфраструктури серед 141 країни, поряд з Ефіопією та Киргизстаном)³⁴. Гострою залишається проблема, пов’язана зі станом мостів і шляхопроводів, які є невід’ємною складовою мережі автомобільних доріг, більшість з яких (близько 65 %) побудовано до 1970 р. за діючими тоді нормативами. Проблемами функціонування і розвитку портової галузі є зниження рівня прибутковості морських портів з огляду на значний знос основних засобів (понад 70 %); відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів і захисту прав інвесторів; зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв’язку з недостатньо розвиненою інфраструктурою морських портів (зокрема недостатньою глибиною і довжиною причалів), низькою якістю виконання вантажно-розвантажувальних робіт, довгостроковістю здійснення процедури оформлення транзитних документів та ін. За оцінкою Всесвітнього економічного форуму щодо якості послуг у морських портах, у 2018 р. Україна отримала 3,8 бала із 7 можливих (77 місце зі 140 країн) [486].

Гостра потреба у залученні інвестиційних ресурсів залишається актуальною проблемою вітчизняної транспортної галузі сучасного періоду, тому важливим напрямом розвитку транспортної системи стала реалізація проєктів державно-приватного партнерства. Наприклад, у 2020 р. укладено перші концесійні договори (зокрема ДП «Херсонський морський торговий порт» та ДП «Стивідорна компанія “Ольвія”»), прийнято Закон України «Про державну підтримку інвестиційних проєктів зі значними інвестиціями» від 17.12.2020 р. (інвестиційний проєкт зі значними інвестиціями може реалізуватися на території України, між іншим, у сфері транспорту та логістики). Відповідно до затвердженого Урядом України переліку пріоритетних для держави інвестиційних проєктів на

³⁴ Національна економічна стратегія 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-vector.pdf>

2020–2023 рр., і 40 % цього списку складають масштабні проекти у галузі інфраструктури та транспорту. Пріоритетні інвестиційні проекти охоплюють майже всі галузі транспорту (у залізничній галузі – концесія вокзалів і станцій; у морських портах – концесії залізнично-поромного комплексу, терміналу у ДП «Морський торговий порт «Чорноморськ», пасажирського комплексу в ДП «Одеський морський торговельний порт», концесія причалів ДП «Бердянський морський торговельний порт» тощо) [574].

Згідно з Концепцією розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки, схваленою Розпорядженням КМУ від 14.08.2013 р. № 739-р, транспорт і транспортна інфраструктура віднесені до пріоритетних сфер застосування ППП, ураховуючи недоцільність приватизації окремих об'єктів державної та комунальної форми власності, які потребують залучення ресурсів приватного сектора для модернізації. На жаль, нової концепції державно-приватного партнерства досі не прийнято.

Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 р. передбачена активізація ППП з утримання та експлуатації аеропортів (за період з 2016 по 2023 рр. планується реалізувати 8 проектів ППП). Для цього передбачається забезпечення залучення приватних інвестицій в розвиток аеропортів шляхом їхнього надання (крім аеродромів та аеродромних об'єктів) інвесторам в оренду, концесію, управління, спільну діяльність або відчуження таких об'єктів або корпоративних прав на них (крім аеродромів та аеродромних об'єктів) в порядку, передбаченому законодавством.

Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, ст. 26 Закону України «Про морські порти України» передбачено, що однією із основних умов для розвитку портової галузі є залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури державної форми власності на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших інвестиційних договорів. Отже, для реалізації державної політики щодо ППП у транспортній галузі необхідне належне правове забезпечення.

Правова основа реалізації проектів ППП в транспортній галузі складається з нормативно-правових актів загального і спеціального харак-

теру. До першої групи належать Конституція України, ГК України, ЦК України, Податковий кодекс України, Земельний кодекс України, Закони України: «Про державно-приватне партнерство» (далі – Закон про ДПП), «Про концесії», «Про управління об'єктами державної власності», «Про оренду державного та комунального майна», «Про інвестиційну діяльність», «Про режим іноземного інвестування», «Про державні закупівлі», «Про захист економічної конкуренції», «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень», «Про публічні закупівлі», «Про міжнародне приватне право», «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» від 24.11.2015 р., «Про державну підтримку інвестиційних проєктів зі значними інвестиціями» від 17.12.2020 р.), а також низки підзаконних нормативно-правових актів (зокрема Постанови КМУ: «Про деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства» від 11.04.2011 р. № 384; «Про затвердження Порядку повернення концесіодавцю об'єкта концесії після припинення дії концесійного договору» від 22.07.2020 р. № 621; «Про затвердження Порядку заміни приватного партнера (концесіонера) за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства (концесійним договором)» від 01.07.2020 р. № 541; «Про затвердження Методики виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними» від 16.02.2011 р. № 232; «Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів» від 12.08.2020 р. № 706; Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України «Про затвердження Порядку подання державними партнерами (концесіодавцями) щорічного звіту про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору» від 26.05.2020 р. № 986 тощо); а також Директива ЄС 2014/23/EU щодо укладення концесійних контрактів, Директива 2014/24/EU щодо державних закупівель, міжнародних договорів.

До другої групи нормативно-правових актів треба зарахувати: ПК України, Закони України «Про морські порти України», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», який визначає особливості

будівництва та / або експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії, а також підзаконних нормативно-правових актів та ін.

Базовим для розвитку ППП, зокрема в транспортній галузі, є Закон про ДПП, абз. 1 ч. 1 ст. 1 якого визначає державно-приватне партнерство як співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів і органів місцевого самоврядування (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому Законом про ДПП та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам ДПП, визначеним зазначеним Законом [114].

Ухвалення Закону про ДПП, як зазначають В. А. Устименко та Р. А. Джабраїлов, – це крок вперед у напрямі зближення влади та бізнесу, створення правових передумов для залучення приватного капіталу у сферу публічних інтересів [575].

На думку Д. В. Задахайла, відносини, що виникають при встановленні відносин ДПП, є особливою формою організаційно-господарських відносин [20, с. 368]. О. М. Вінник стверджує, що розширення меж використання державно-приватного партнерства можливе із застосуванням акціонерних товариств і відповідно – акціонерних угод, а з іншого боку, можливе забезпечення більшої ефективності партнерства за участю держави, територіальних громад та приватних інвесторів, а це загалом може сприяти створенню реальних умов для започаткування державно-приватного партнерства в корпоративній формі. Хоча корпоративна форма партнерства не закріплена Законом про ДПП, однак останній серед договорів, які опосередковують відносини партнерства (ст. 5), передбачив договір про спільну діяльність (яким фактично є й договір засновників акціонерного товариства) та інші види договорів [576, с. 164–170].

Водночас прийнятий Закон про ДПП залишається рамковим і неефективним, у результаті чого потенційні проекти ДПП реалізуються як суто концесійні [577]. О. М. Вінник акцентує, що лаконізм Закону про

ДПП (незважаючи на закріплення в ньому основних ознак ДПП), його неузгодженість з іншими актами законодавства, що регулюють подібні відносини партнерства (концесійні, державних закупівель), ігнорування низки важливих для ДПП відносин (інституційного ДПП, державних закупівель як виду ДПП, вимог до угоди ДПП та інших засобів саморегулювання цих відносин, співвідношення державного регулювання і саморегулювання у сфері ДПП, системи та принципів взаємодії органів, уповноважених вирішувати пов'язані з ДПП питання, та ін.) стримує розвиток відносин ДПП [577].

Д. В. Задихайло також вважає, що чинний Закон про ДПП потребує суттєвого реформування. В умовах, коли примусовий розподіл консолідованих активів олігархічних груп може супроводжуватися втратою економічної динаміки розвитку, втратою ринків збуту, логістичних мереж тощо, відносини між державою та відповідними холдингами повинні будуватися на рівні формування індивідуалізованих умов господарської діяльності для останніх. Для попередження використання ними свого впливу на державу дослідник обґрунтовано пропонує ввести процедури затвердження умов таких договорів у формі прийняття спеціальних законів [20, с. 417].

Термін «державно-приватне партнерство» не визначається в законодавстві ЄС. У Зеленій книзі ЄС з публічно-приватного партнерства зазначається, що викликом внутрішньому ринку є сприяння розвитку ППП в умовах ефективної конкуренції та юридичної ясності [578]. Зелена книга розрізняє два типи ППП: 1) ППП договірною характеру – партнерство базується виключно на договірних зв'язках і може входити у сферу дії європейських директив щодо державних закупівель; 2) ППП інституційного характеру – передбачається співпраця в межах окремого суб'єкта господарювання та можуть привести до створення спеціальної організації, що утримується спільно державним та приватним сектором, або управління державною установою приватним оператором [579].

Тобто Зеленою книгою ЄС з публічно-приватного партнерства передбачається чітке розмежування: ППП, що створюються виключно на контрактній основі між публічними і приватними партнерами для реалізації інфраструктурних проєктів або надання публічних послуг; ППП,

які мають інституційну природу і передбачають взаємодію між громадськими структурами і приватними партнерами в рамках створюваної для цих цілей юридичної особи [572, с. 31].

У наукових колах термін «державно-приватне партнерство» розглядається як у вузькому, так і в широкому сенсі. При цьому серед учених і практиків відсутня однастайність щодо того, що розуміти під ДПП, які форми взаємодії влади і бізнесу треба відносити до ДПП. Наприклад, О. М. Вінник пропонує визначення ДПП як інституційного та організаційного альянсу між державою та бізнесом з метою реалізації суспільно значущих проєктів та програм у широкому спектрі галузей промисловості та областей наукових досліджень [580].

Отже, поняття ДПП, закріплене в законодавстві, передбачає конкретні форми договірних відносин і є більш вузьким поняттям, сформульованим для цілей практичного застосування, ніж те, яке використовується більшістю дослідників для позначення широкого спектра форм взаємодії держави та бізнесу в рамках ДПП (зокрема особливих економічних зон, угод про розподіл продукції та ін.) [581, с. 21].

Закріплені в Законі про ДПП ознаки ДПП дають змогу розмежувати його від інших форм взаємодії держави та бізнесу. До ознак ДПП належать: 1) надання прав управління (користування, експлуатації) об'єктом партнерства або придбання, створення (будівництво, реконструкція, модернізація) об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках ДПП; 2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років); 3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення ДПП; 4) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством [114].

Відповідно до ч. 1 ст. 4 Закону ДПП у транспортній галузі може застосовуватися у сфері будівництва, експлуатації автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їхньої інфраструктури [114].

Аналіз практики участі приватного капіталу в транспортній галузі, що проводився на основі бази даних Світового банку, дав змогу виділи-

ти чотири типи взаємодії держави і бізнесу: 1) контракти на управління і договори оренди: приватна сторона отримує в управління або оренду державну власність на певний час; 2) концесія: приватна організація отримує у володіння об'єкт державної власності на обмежений період часу, також беручи на себе інвестиційні ризики; 3) проекти нового будівництва (англ. «Greenfield Projects»): приватна сторона здійснює будівництво та експлуатацію об'єкта протягом строку, який визначається контрактом, потім передаючи його державі; 4) продаж активів (повна та часткова приватизація). Водночас мають місце проекти, що мають риси, властиві для кількох типів взаємодії держави і приватного капіталу, що ускладнює віднесення їх до одного конкретного типу (гібридні проекти) [582].

Законом про ДПП закріплено договірну форму партнерства і відкритий перелік договорів, які можуть укладатися в рамках ДПП: договори концесії, управління майном (виключно за умови передбачення у договорі, укладеному у рамках ДПП, інвестиційних зобов'язань приватного партнера); про спільну діяльність, інші договори (за умови, що такі договори відповідають сутності (ознакам) ДПП), а також змішані договори, що містять елементи різних договорів (ст. 5) [114]. Отже, чинне законодавство не обмежує державного та приватного партнера у виборі договірної форми, в якій буде реалізований кожен окремий проєкт. Натомість, спираючись на принципи здійснення ДПП, правова форма, обрана для реалізації проєкту, повинна не тільки забезпечити фінансову привабливість та безпеку для інвестора та держави, але й сприяти досягненню позитивної мети – вдосконалювати стратегічну сферу економіки, в якій реалізується цей проєкт [583].

Основною правовою формою ДПП залишається договір концесії. За даними Фонду державного майна України, концесійні договори як форма здійснення ДПП становлять близько 80 % від загальної кількості договорів у зазначеній сфері [584].

20.10.2019 р. набув чинності новий Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 р., п. 11 ч. 1 ст. 1 якого передбачено, що концесія – *форма здійснення ДПП* (курсив авт. – Е. Д.), що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та / або будівництво (нове бу-

дівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та / або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та / або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та / або ризик пропозиції.

Відповідно до п. 8 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про концесії» договір концесії – це договір між концесіонером та концесієдавцем, який визначає порядок та умови реалізації проєкту, що здійснюється на умовах концесії.

Хоча чинний Закон про концесії не містить чіткої видової класифікації концесійних договорів, виходячи з наведеного переліку об'єктів, які можуть бути передані у концесію в межах ДПП, загальноприйнятим є такий розподіл: *brown-field* – концесія на експлуатацію та / або реконструкцію наявних об'єктів; *green-field* – концесія на будівництво нових об'єктів. Залежно від джерела отримання доходу концесіонера, концесію умовно можна поділити на дві групи: 1) концесії, в яких концесіонер отримує плату переважно від користувачів послуг (*user-pay*) (об'єкти, які генерують значні прибутки: порти, аеропорти); 2) концесії, в яких концесіонер отримує певну частину плати від держави (*government-pay*) (високозатратні проєкти, які не здатні генерувати достатню кількість доходу, щоб бути рентабельними без отримання платежів від держави (більшість автодоріг). В обох випадках сутність концесії не змінюється – держава наймає приватного оператора для проєктування, будівництва / реконструкції та експлуатації певних об'єктів інфраструктури без гарантії окупності інвестицій, вкладених приватним оператором. Тільки в одному разі оплату за свої послуги концесіонер отримує від користувачів, а в іншому – частково від користувачів, а частково від держави. При цьому оплата платежів державою завжди прив'язана до певних КРІ концесіонера, невиконання яких унеможлиблює отримання оплати, що значно стимулює ефективність останнього. Натомість класичні проєкти ДПП характеризуються тим, що держава перебирає на себе більшість операційних ризиків та в деяких випадках гарантує приватному оператору окупність інвестицій [585].

Першим концесійним проектом в Україні, який міг би стати показовим, є проєкт з будівництва та експлуатації автомобільної дороги «Львів–Краковець», яка належить до міжнародного транспортного коридору № 3 Берлін / Дрезден–Вроцлав–Львів–Київ. Проєкт будівництва був затверджений Розпорядженням КМУ від 02.06.2003 р. № 306-р «Про затвердження проєкту будівництва нової автомобільної дороги Львів–Краковець». На нову дорогу, протяжністю 84,4 км, було розроблено проєктну документацію, відведені земельні ділянки і розроблена конкурсна документація з урахуванням міжнародної практики [586]. Однак перша спроба проведення конкурсу для відбору концесіонера в 2015 р. з метою будівництва, подальшої експлуатації та утримання зазначеної автомобільної дороги не була успішною (було подано дві конкурсні заявки – українською компанією «Українські транспортні магістралі» і французькою «Voiesuges»), з огляду на що було прийнято рішення переглянути раніше затверджені урядом умови конкурсу, знайти компромісне рішення щодо його фінансування для інвесторів і держави [587].

Наразі в Реєстрі концесійних договорів державного і комунального майна станом на 11.12.2019 р. відповідно до Постанови КМУ від 18.01.2000 р. № 72 зареєстровано 2 концесійні договори щодо транспортної інфраструктури: дорога Львів–Краковець (концесіодавець – Укравтодор, концесіонер – Консорціум «Трансмагістраль» з 23.12.1999 р. на 45 років, який припинено) і автомагістраль Львів–Броди (концесіодавець – Укравтодор, концесіонер – ВАТ «Виробничо-наукова компанія Розточчя СТ» з 26.12.2002 р. на 49 років, який припинено) [584].

Прийняття нового Закону України «Про концесію» від 03.10.2019 р., оновлення Закону про ДПП сприяло початку реалізації проєктів ДПП. З метою залучення приватного капіталу до розвитку мережі автомобільних доріг розроблено Програму державно-приватного партнерства у дорожній галузі з використанням механізму плати за експлуатаційну готовність, що передбачає фінансування приватним інвестором відновлення та довгострокового технічного обслуговування вибраних ділянок автодоріг. За сприяння Світового банку Міністерство інфраструктури України ініціювало розробку моделі залучення інвесторів та, разом з Укравтодором, визначило 6 пілотних ділянок доріг для оновлення на основі ме-

ханізму державно-приватного партнерства (Харків–Дніпро–Запоріжжя; Бориспіль–Полтава; Херсон–Миколаїв; Київ–Житомир–Рівне; Ягодин–Ковель–Луцьк; Дніпро–Кривий Ріг–Миколаїв). Після виконання початкових робіт приватний інвестор отримуватиме плату за експлуатаційну готовність – узгоджену в контракті суму, яка залежить від забезпечення приватним інвестором визначених стандартів ефективності (КPI) та технічних вимог [588].

Незважаючи на те, що договір оренди не вказаний безпосередньо як одна з форм реалізації ДПП у Законі про ДПП, державний та приватний партнери можуть обрати таку договірну форму для врегулювання відносин за умови відповідності такого договору загальним ознакам державно-приватного партнерства, визначених ч. 1 ст. 1 Закону про ДПП.

Ще однією можливою формою здійснення ДПП є договір управління майном. Відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» від 24.11.2015 р. обов'язковою умовою такого договору є наявність інвестиційних зобов'язань приватного партнера. Проте у чинному законодавстві наразі відсутні норми, які б визначали особливості правовідносин управління майном як однієї з форм реалізації ДПП, відсутня успішна практика реалізації проєктів з управління майном в Україні [589].

Однією з галузей національної економіки, в якій є приклади вдалої реалізації проєктів ППП, є портова галузь. Необхідність модернізації та розвитку портової інфраструктури постала вже давно, оскільки всі вітчизняні морські порти (окрім кількох приватних терміналів, побудованих на новій території вже за часів незалежності України) функціонують на базі державної портової інфраструктури, яка була створена ще за радянських часів та потребує повної модернізації, а отже, інвестування [590].

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, а морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їхнє розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їхнього технологічного та технічного

оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Беручи до уваги імідж України як морської держави, високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових вантажів; вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків, необхідно забезпечити конкурентоспроможність портової галузі [591].

Економічні реформи та їхній правовий супровід протягом тривалого часу ігнорували морегосподарський комплекс України. Державна монополія на портове господарство вже давно не відповідала реальному стану відносин у цій галузі та не дає змоги залучати інвестиції [592]. Прийняття у 2012 р. Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р., нового Закону України «Про концесію» від 03.10.2019 р., безумовно, сприяло розвитку законодавства у сфері морського транспорту. Закон України «Про морські порти» дав змогу організувати роботу морських портів через упровадження конкуренції між портовими операторами (стивідорами), залучення приватного капіталу. Однак, не дивлячись на досить позитивні новели, що спрямовані на підвищення зацікавленості приватних інвесторів у капіталовкладеннях у портах, розмежування організації безпеки мореплавства та виконання господарських функцій, правове забезпечення ефективності функціонування портової галузі залишається незадовільним.

З огляду на визначення упродовж тривалого часу морського порту як державного транспортного підприємства постало питання про те, що портова діяльність в Україні монополізована державою, оскільки морські порти можуть перебувати виключно у державній власності, проте це не виключає функціонування суб'єктів господарювання інших форм власності у портах, зокрема портові оператори (стивідорні компанії); морські агенти (агентські організації) тощо. Наразі очевидним стає доцільність залучення інвестицій у портову галузь, з огляду на що з метою демонополізації та роздержавлення законодавством використовуються різні форми ППП, зокрема концесія, оренда.

З метою збалансованого розвитку та ефективного використання портових потужностей Стратегією розвитку морських портів України на

період до 2038 р. передбачено оновлення основних фондів державних стивідорних компаній за рахунок інвестиційних коштів, зокрема залучених на умовах державно-приватного партнерства, впровадження світової практики державно-приватного партнерства з метою модернізації перевантажувальних потужностей [486].

Відповідно до ч. 2, 3 ст. 27 Закону України «Про морські порти України» інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів, а джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються ДП «АМПУ», та інші джерела, не заборонені законодавством. Відповідно до ч. 1 ст. 27 Закону України «Про морські порти України» компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України [121].

З урахуванням кращих світових практик управління під час інвестування в модернізацію та розвиток інфраструктури портової галузі передбачене застосування моделі «порт-лендлорд», відповідно до якої адміністрація морського порту має право надавати інвесторам об'єкти портової інфраструктури та земельні ділянки для будівництва, а інвестори мають право управляти збудованими терміналами протягом певного часу, після закінчення якого можуть або продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом із терміналом. При цьому наземна інфраструктура, що забезпечує стивідорну діяльність, створюється приватним інвестором, який є також землекористувачем (землевласником), а стратегічна інфраструктура – ДП «АМПУ». Приватизація, повна або часткова, корпоратизація, оренда, концесія, спільна діяльність, створення спільних підприємств зі змішаним державним та приватним капіталом – основні правові методи роздержавлення у портовому секторі економіки. Приватизація може бути як повною, так і частковою, тобто держава сама визначає, яку частку пакета акцій вона продасть: від 100 % до однієї акції. Об'єкти портової інфраструктури поділяються на об'єк-

ти портової інфраструктури, господарський обіг яких не обмежується, та об'єкти портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом (стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що перебувають у державній власності, які не підлягають приватизації та / або відчуженню у будь-який спосіб; не підлягають передачі в оренду чи концесію; стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що підлягають передачі в оренду чи концесію [593, с. 11]. Цікаво, що лише Велику Британію та Нову Зеландію можна навести як приклад країн, де перетворення у сфері портового господарства наближаються до повного роздержавлення [594].

З прийняттям нового Закону України «Про концесії» було внесено зміни до законів України до розд. 5 Закону України «Про морські порти України», зокрема встановлено, що приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі концесійних договорів, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України (ч. 1 ст. 26), а також що об'єктами державно-приватного партнерства, зокрема концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та інші види причальних споруд, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, також і ті, що забезпечують діяльність двох або більше портових операторів, за умови забезпечення приватним партнером / концесіонером вільного доступу таких користувачів до відповідного об'єкта на умовах, визначених договором у рамках державно-приватного партнерства / концесійним договором (абз. 1 ч. 2 ст. 23 Закону) [121].

Перші проєкти залучення приватних інвестицій у портову галузь з'явилися ще на поч. 90-х рр. в Одеському морському торговельному порту. Спроби іноземних інвесторів ППП у формі оренди вже мали місце в Україні. У кінці травня – початку червня 2018 р. було заплановано конкурс на оренду терміналів в порту Чорноморськ. Основним претендентом на перемогу в тендері вважався один з найбільших світових портових операторів – гонконгська компанія Hutchison Ports, з метою кон-

цесії порту і створення на його базі міжнародного вантажного хаба між Європою і Азією, що спеціалізується на обробці контейнерів (компанія оперує 52 високотехнологічними терміналами в 26 країнах світу, найбільші в Європі контейнерні термінали Hutchison Ports – в Барселоні і Роттердамі (основний транзитний хаб компанії в Європі, до якого прибуває значна частина товарів з Китаю та інших країн) [595].

Після прийняття нового Закону України «Про концесію» та внесення змін до Закону про ДПП з'являються перші вдалі приклади ДПП у формі концесії.

Пілотними концесійними проєктами в морських портах у 2020 р. стали концесія Херсонського морського торгового порту строком на 30 років, а також концесія Державного підприємства «Стивідорна компанія порту “Ольвія”» строком на 35 років. Переможцем концесійного конкурсу, який тривав з 12.09.2019 р., став українсько-швейцарський консорціум ТОВ «Рісоіл-Херсон», що дасть змогу залучити близько 300 млн грн прямих інвестицій у розвиток морського порту, отримувати державі не менше 12 млн грн щорічних концесійних платежів; залучити 18 млн грн на розвиток місцевої інфраструктури м. Херсон [596].

04.02.2020 р. Шостий апеляційний суд м. Києва зупинив дію наказу про затвердження результатів концесійного конкурсу та визначення переможця конкурсу на концесію порту, проте Міністерство інфраструктури України успішно оскаржило рішення Шостого апеляційного суду м. Києва щодо блокування результатів концесійного конкурсу [597].

24.01.2020 р. переможцем концесійного конкурсу в морському порту «Ольвія» стала «QTerminals» (провідний портовий оператор Держави Катар), це дасть змогу залучити 3,4 млрд грн прямих іноземних інвестицій у розвиток морського порту «Ольвія» протягом 5-ти років, отримувати державі не менше 82 млн грн щорічних концесійних платежів, залучити 80 млн грн на розвиток інфраструктури м. Миколаєва (можливість інвестувати близько 120 млн дол. у розвиток порту з оновленням доріг, будівель, електромереж на території порту, будівництвом зернових терміналів) [598]. При цьому майно залишається в державній власності та після завершення терміну дії концесійних договорів передається державі з усіма об'єктами, побудованими та модернізованими інвес-

тором за період його роботи. Крім цього, в уряді готуються до концесії порти ДП «Чорноморський морський торговельний порт», ДП «Бердянський морський торговельний порт», ДП «Маріупольський морський торговельний порт», а також ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт», ДП «Скадовський морський торговельний порт», ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт» [597; 599].

Крім цього, визначним етапом розвитку у портовій галузі стало придбання арабською корпорацією «DP World» (ОАЕ), що належить до найбільших портових операторів світу (150 компаній в 50 країнах, серед яких 78 морських терміналів, мережа логістичних парків (зокрема найбільший індустріальний парк світу *Jebel Ali Free Zone*, залізничні компанії), 51 % в компанії ТІС – Контейнерний термінал) в порту «Південний» Одеської області. Контейнерний термінал «ТІС» є найглибоководнішим терміналом в Україні, що об'єднує п'ять спеціалізованих морських терміналів в акваторії порту «Південний». Підписання угоди є однією з п'яти найбільших угод М&А з іноземним інвестором в українській інфраструктурній галузі. Контейнерний термінал «ТІС» обрано після комплексної оцінки за низкою критеріїв, основні з них – потужна залізнична інфраструктура, динаміка зростання, великі власні території. Тобто укладення угоди сприятиме поліпшенню глобальної мережі поставок, планується створення на території індустріального парку за прикладом найбільшої вільної економічної зони *Jebel Ali Free Zone* [228].

Еволюція морських портів, особливо тих, які обробляють контейнерні вантажі, зумовлює створення дедалі більш складної системи зв'язків між учасниками порту, з огляду на це виділяється декілька поколінь портів: 1) розвантажувально-навантажувальний порт (до 1960-х рр.); 2) індустріальні порти (до 1980-х рр.); 3) логістичні порти (після 1980 р.) [600].

Польський дослідник Я. Семенов запропонував класифікацію з виділенням п'яти категорій сучасних портів, указавши на трансформацію з «порту як вантажно-стивідорної системи» в «порт як логістичний центр» [601]. Підвищення вимог для портів 4-го покоління також передбачає вимоги безпеки щодо функціонування портів та портових логістичних центрів, розвиток логістичної функції порту, а також створення безмитних зон та логістичних парків біля портів з метою швидкої до-

ставки вантажів. Уже пропонуються до обговорення концепції розвитку морського порту п'ятого та шостого покоління [602].

Отже, актуальним питанням стає формування нового покоління smart-портів із забезпеченням впровадження інноваційних технологій, включено зі штучним інтелектом, інтернет-мережею та блокчейном для покращення своєї продуктивності (за прикладом порту Роттердам) [603].

Державно-приватне партнерство – це форма взаємодії держави та бізнесу, ключовий механізм реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем, перспективний механізм залучення інвестицій [604]. Утім, до проблем портової галузі варто підходити комплексно. Забезпечення балансу інтересів держави, її національних інтересів та приватних інвесторів у портової галузі має стати вирішальним критерієм для розвитку іміджу України як морської держави та реалізації її транзитного потенціалу, що може загалом створити передумови для зростання української економіки. Отож, стратегічне завдання держави полягає в інтеграції України до міжнародної логістики доставки товарів, зокрема «Шовковий шлях», Балтійсько-Чорноморський шлях.

Наразі всі провідні країни світу здійснюють свій внутрішній та зовнішній товарообіг за допомогою регіональних транспортно-логістичних центрів (далі – ТЛЦ), за допомогою яких збільшується економічний потенціал держави, в якій вони розташовані. З валюти, яка надходить до країни, сплачується податок, який надходить до бюджету та сприяє стимулюванню економічної активності регіону та країни загалом. Крім цього, ТЛЦ координують використання різноманітних видів транспорту, за допомогою таких центрів також відбуваються вантажно-розвантажувальні роботи, а також здійснюються вантажопереробка, перевалка вантажів, переадресація вантажів, необхідні митні процедури, надання комерційно-ділових послуг з метою доставки вантажу для клієнта. Регіональні ТЛЦ функціонують на комерційній основі, на засадах ППП. При цьому залучення приватного капіталу до відповідного проєкту, який має на меті створення ТЛЦ регіонального характеру, натомість, знижує витрати регіону з бюджету [314].

Аналіз досвіду провідних країн світу у створенні та розвитку ТЛЦ, а також їхнього впливу на стимулювання економічної активності країн

доводить, що роль держави є провідною у процесі розвитку таких центрів. Саме держава відіграє важливу роль у плануванні, інвестуванні та контролі за діяльністю ТЛЦ, найефективнішими з яких є ті центри, частка держави у яких є вищою, аніж частка приватних інвесторів [314].

Також доцільно звернутися до світового досвіду створення та розвитку транспортно-логістичних центрів. У ФРН, яка є країною з найрозвиненішою системою транспортно-логістичної інфраструктури, основна частина центрів орієнтована на взаємне використання залізничного та автомобільного транспорту, крім цього, в державі присутні тримодульні логістичні центри [314]. У ФРН наявні два види ТЛЦ: ті, які перебувають у приватній власності, а також ті, які перебувають у комунальній власності. Близько 80 % усіх транспортно-логістичних центрів у країні розміщені біля залізничних магістралей, які, водночас, є об'єктами інфраструктури залізниць («Deutsche BahnAG»). Існує значна державна підтримка на всіх рівнях; федеральний бюджет бере участь у процесі фінансування інвестицій за допомогою Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці); існують цільові гранти та позики для конкретних інвестицій. Такі крупні німецькі транспортні вузли, як м. Бремен та м. Любек, мають пряме сполучення з водним транспортом, а м. Гамбург – з водним і повітряним транспортом [314]. Німецька модель розвитку та становлення транспортно-логістичних центрів передбачає участь держави у: плануванні, реалізації проєктів розвитку ТЛЦ. ТЛЦ у ФРН управляються через наглядові органи, які створюються за допомогою різних організацій, які одночасно є учасниками проєкту: інвесторів, інвестиційних консорціумів, компаній-розробників, муніципалітетів, асоціацій та спілок [427].

У Бельгії немає державних установ, які б координували роботу ТЛЦ. Однак наявні неурядові організації допомагають інвесторам у створенні та функціонуванні транспортно-логістичної інфраструктури. Одна з найбільших бельгійських транспортно-логістичних компаній – «Katoen Natie» – має 85 основних підрозділів, що спеціалізуються на поставках нафтохімічної продукції, спеціальної хімії, товарів народного споживання, машинобудівної та автомобільної продукції. Натомість кожен з цих підрозділів має мережу спеціалізованих відділів, які надають послуги з транспортування, пакування, сортування, зберігання, обслуговування та реєстрації товарів [427].

В Італії прикладом може бути ТЛЦ «Bologna Freight Village», що розміщений на перетині 4 автомобільних та 5 залізничних шляхів. Центр забезпечує понад 35 % внутрішніх вантажопотоків та обробку 16 % міжнародних вантажів, що прямують через країну. Розвиток та фінансування проєктів зі створення ТЛЦ в Італії відбувалося з використанням механізму ДПП, тобто роль держави полягала, з одного боку, як ініціатора проєкту, а з іншого – як інвестора [314].

У Великій Британії з огляду на приватизацію залізниць змінилася концепція формування ТЛЦ, що ґрунтувалася на створенні та розвитку інтермодальних терміналів, а також створення системи грантів на залізничні перевезення вантажів. Зазначені процеси стали каталізатором для розвитку нової форми фінансування таких проєктів, як створення ТЛЦ [314].

ТЛЦ Франції сформовано за рахунок концентрації логістичних послуг на периферії держави. Розвиток зазначених центрів забезпечується приватними інвестиціями, тобто держава не втручається та не здійснює фінансування [314].

В Україні логістичні функції торговельних і промислових підприємств із вхідного, вихідного, а часто і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання й управління запасами передаються на аутсорсинг, а логістичні компанії застосовують проєктний підхід до надання послуг, поєднуючи виробництво, систему планування з індивідуальними потребами, запитами клієнтів щодо якості, строків доставки продукції [314].

Створення ТЛЦ сприяє розвитку та стимулюванню економічної активності країни. Оскільки транспортно-логічні кластери створюються у виробничо-транспортно-споживчих вузлах, це обумовлює перетворення логістики на вагому галузь національної економіки, яка може бути бюджетоутворювальною і експортоорієнтованою, як наприклад, у ФРН. Одним з перспективних сегментів на ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати *just-in-time delivery*, тобто ринок термінової доставки, за якого виробляється найбільша додана вартість [314]. На основі аналізу іноземного досвіду можна зробити висновок, що для ефективного функціонування ТЛЦ необхідним є дотримання низки умов:

наявність обладнання для перевезення вантажів; навантаження, розвантаження та складання товарів; контейнерні майданчики, майданчики для очікування розвантаження та завантаження автомобілів; парк автотранспорту та електротранспорту для контейнерів та піддонів, що використовуються для суден, не пристосованих до горизонтального способу завантаження; адміністративна будівля з допоміжними приміщеннями; послуги зв'язку; служба безпеки тощо; організація управління – наявність керівного органу незалежної юридичної особи, що діє від імені ТЛЦ та захищає інтереси компаній, що знаходяться в ТЛЦ; створення та розвиток на основі державно-приватного партнерства з ініціативи уповноважених посадових осіб органів державного управління [427].

З метою активізації розвитку ППП у науковій літературі пропонується створення відповідного інституційного середовища з віднесенням до завдань відповідної інституції розробку Стратегії розвитку ДПП в різних сферах економічної діяльності спільно з представниками профільних міністерств [605, с. 92–109]. Зазначена пропозиція є доречною зокрема щодо сфери транспорту.

Особливості будівництва та експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії регулюються окремим законом, при цьому щодо об'єктів портової інфраструктури, інфраструктури залізничного транспорту та інших об'єктів ППП у транспортній галузі відповідного спеціального законодавства не прийнято, що перешкоджає ефективному впровадженню механізмів ППП в цій галузі [606].

Для реалізації значного потенціалу в розвитку ППП у транспортній галузі необхідна послідовна державна політика в цій сфері. Важливість розвитку ППП підкреслено в низці стратегічних документів, однак для визначення концептуальних питань доцільно розробити єдину, галузеву Концепцію та Стратегію розвитку ППП в транспортній галузі за аналогією до Концепції розвитку державно-приватного партнерства в житлово-комунальному господарстві, затв. Розпорядженням КМУ від 16.09.2009 р. № 1184-р. З метою комплексного підходу до вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України під час проведення робіт з будівництва, реконструкції або модернізації інфраструктури аеропортів, об'єктів портової, залізничної інфраструктури у стратегічних докумен-

тах доцільно передбачити їхню інтеграцію з інфраструктурою автомобільного транспорту для створення цілісних транспортних хабів та отримання синергетичного ефекту від поєднання всіх видів транспорту, забезпечення системного підходу до вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України [606].

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дає змогу визначити концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності.

Транспортна діяльність є узагальнюючою категорією, що охоплює комплекс транспортних робіт / послуг, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів, виконання організаційних і технологічних операцій з переміщення продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання автомобільним, залізничним, повітряним, морським, внутрішнім водним та іншими видами транспорту, а також транспортування продукції трубопроводами. До таких послуг належать: послуги з перевезення, транспортного експедирування, агентування, подачі та забирання вагонів, фрахтування, користування транспортною інфраструктурою та тощо.

З огляду на це доцільно запровадити у науковому вжитку та законодавстві терміни «транспортування вантажу», «договори транспортування вантажу» як родових щодо «перевезення вантажів» та «договори перевезення вантажів».

Транспортне право як інститут господарського права, елемент системи права України характеризується складною структурою; функціональними міжгалузевими зв'язками з правовими інститутами цивільного, трудового, адміністративного, фінансового, міжнародного права.

Специфіка предметної спеціалізації транспортного права обумовлена наявністю у таких відносинах організаційного, координаційного та майнового елементів, що визначають специфіку методів їхнього правового регулювання, зокрема: 1) поєднання диспозитивних та імперативних інструментів; 2) пріоритетне значення методу рівного підпорядкування всіх учасників господарських відносин у сфері транспорту правовому господарському порядку; 3) обмеження принципу свободи договору при укладенні публічних транспортних договорів, що передбачає обов'язкове укладення таких договорів для організацій транспорту загального користування з метою захисту інтересів споживачів транспортних послуг; 4) збереження планування транспортної діяльності з метою раціонального використання транспортних засобів (зокрема на залізнич-

ному транспорту); 5) державне регулювання тарифів на послуги суб'єктів природних монополій у сфері транспорту.

Концептуальною основою подальшого вдосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності можуть стати принципи транспортного права: 1) принцип єдності транспортної системи; 2) принцип узгодження інтересів держави, бізнесу і суспільства в розвитку транспортної системи на засадах публічно-приватного партнерства; 3) принцип сталого розвитку транспорту, що передбачає збереження навколишнього середовища під час здійснення транспортної діяльності, екологічне нормування з метою охорони стану здоров'я і умов життєдіяльності людини і навколишнього середовища.

Основними напрямками удосконалення законодавчої основи господарсько-правового регулювання транспортної діяльності є:

- розширення предмета регулювання гл. 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів» внаслідок перейменування на «Правове регулювання транспортування вантажів», уточнення положення про склад законодавства з питань транспортної діяльності шляхом посилення на спеціальне транспортне законодавство;

- забезпечення моделі трирівневого правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: 1) ГК України, який містить загальні положення щодо організації та здійснення транспортування вантажів; 2) Транспортний кодекс України як форми систематизації спеціального транспортного законодавства; 3) Правила перевезень вантажів окремими видами транспорту, в яких деталізуються положення кодексу, встановлюються технічні вимоги й особливості організації та здійснення перевезень вантажів різними видами транспорту;

- нормативне закріплення правової конструкції «транспортна організація» як суб'єкта господарювання – господарської організації, яка здійснює організацію та / або надання транспортних послуг, виконання транспортних робіт, реалізуючи свою господарську компетенцію, має відокремлене майно, несе відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством;

- оптимізація системи суб'єктів організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту шляхом створення: 1) державних агентств

для регулювання діяльності залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, повітряного, автомобільного транспорту; 2) правових засад функціонування органу державної виконавчої влади зі спеціальним статусом – Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, підконтрольної Президенту України та підзвітної Верховній Раді України, з метою державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій;

– застосування рівного обсягу відповідальності сторін договору перевезення шляхом внесення відповідних змін до ГК України, спеціального транспортного законодавства;

– удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів у разі неперед'явлення претензії до перевізника шляхом встановлення у ч. 4 ст. 315 ГК України правила, згідно з яким позовна давність обчислюється з наступного дня після видачі вантажу або частини вантажу транспортною організацією, а якщо вантаж не видано – з наступного дня після останнього дня, коли вантаж мав бути виданий;

– удосконалення державного регулювання господарської транспортної діяльності шляхом: 1) ліцензування перевезення вантажів транспортом загального користування; 2) застосування технічного регулювання надання послуг з доступу до інфраструктури, послуг з подачі та забирання вагонів тощо для підтвердження якості послуг, що надаються; 3) визначення в законодавстві переліку послуг, надання яких здійснюється шляхом обов'язкового підтвердження відповідності з отриманням сертифіката, розробкою технічного регламенту, або добровільного підтвердження відповідності (для транспортних послуг, які суттєво не впливають на безпеку перевезень, а їхня якість може бути доведена шляхом декларування самим суб'єктом господарювання);

– прийняття стратегічного документа, що визначатиме основні засади державної політики у сфері транспорту на довгостроковий період – Національної інноваційно-інвестиційної моделі розвитку транспортної системи (10 років), а також тактичного документа – Дорожньої карти розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему (Майстер-план) для конкретизації заходів щодо

реалізації цієї політики у сфері транспорту на середньостроковий період (5 років);

– удосконалення правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері транспорту шляхом: 1) законодавчого забезпечення демонополізації ринку локомотивної тяги у сфері залізничного транспорту з можливістю використання локомотивів приватної форми власності на магістральних коліях; 2) демонополізації послуг лоцманського проведення у сфері морського транспорту, удосконалення розрахунку та порядку стягнення портових зборів, їхнього цільового використання з урахуванням інтересів держави, бізнесу, портової галузі загалом;

– з метою уніфікації правового регулювання господарських транспортних договорів доцільно доповнити ГК України новими договірними конструкціями: про організацію мультимодальних перевезень вантажів, про мультимодальне перевезення вантажу, фрахтування (чартера), про надання доступу до транспортної інфраструктури, що укладається між транспортним оператором та оператором інфраструктури; про надання доступу до логістичної платформи між транспортною біржою та транспортною організацією;

– з метою визначення основних напрямів розвитку публічно-приватного партнерства у сфері транспорту доцільно розробити галузеву Стратегію розвитку такого партнерства, що передбачатиме під час проведення робіт з будівництва, реконструкції або модернізації об'єктів інфраструктури аеропортів, портової, залізничної інфраструктури їхню інтеграцію з інфраструктурою автомобільного транспорту для створення цілісних транспортних хабів та отримання синергетичного ефекту від поєднання всіх видів транспорту. Одним із засобів стимулювання суб'єктів господарювання до укладення договорів публічно-приватного партнерства у сфері транспорту може стати застосування нефіскальних заходів стимулювального впливу (спрощення державної реєстрації тощо) задля розвитку відповідних об'єктів публічно-приватного партнерства (морських, річкових портів, автомобільних доріг, аеропортів тощо), що сприятиме забезпеченню системного підходу до вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України.

Проведене дослідження не вичерпує всі проблеми, що стосуються господарсько-правового регулювання транспортної діяльності і може стати підґрунтям для подальшої наукової дискусії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
2. Куракін О. М. Механізм правового регулювання: теоретико-правова модель: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2016. 40 с.
3. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179. *Офіційний вісник України*. 2021. № 22. Ст. 1015.
4. The Impact of COVID-19 on Logistics. *International Finance Corporation. World Bank Group*. URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5
5. Olena Y. Tarasenko, Marta O. Derhaliuk, Nataliya V. Blaga, Ella M. Derkach and Viktoriia A. Budnyk. The Impact of Globalization on the Financial Sustainability and Logistics Infrastructure of Transition Economies. *International Journal of Management*. 2020. Vol. 11. № 4. P. 595–604. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3601764
6. Бізнес оцінив стан розвитку транспортної інфраструктури в Україні. *Веб-портал Європейської Бізнес Асоціації*. 2020. 04 грудня. URL: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-v-ukrayini/>
7. Мамутов В. К. Юридические средства усиления заинтересованности субъектов хозяйствования. *Економіка та право*. 2015. № 3(42). С. 3–10.
8. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 502 с.
9. Ильченко С. В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: монография; НАН Украины;

- Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2012. 455 с.
10. United Nations Sustainable Development Goals. *United Nations website*. URL: <https://sdgs.un.org/ru/goals>
 11. Ministers' Roundtable Transport and Climate: Moving forward from COP 24 JOINT STATEMENT. Summit 2019. *International Transport Forum website*. URL: https://2019.itf-oecd.org/sites/default/files/Joint%20Statement_TransportandClimate_0.pdf. 47/
 12. Decarbonising Transport in Europe. *European Commission website*. URL: <https://cordis.europa.eu/project/id/831743/results>
 13. The European Green Deal sets out how to make Europe the first climate-neutral continent by 2050, boosting the economy, improving people's health and quality of life, caring for nature, and leaving no one behind. Press Release. 2019. December, 11. European Commission website. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6691
 14. Sustainable transport. What do we want to achieve? *United Nations website*. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en
 15. Уряд підтримав законопроект, необхідний для розвитку електромобільності в Україні. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-pidtrimav-zakonoproekt-neobhidnij-dlya-rozvitku-elektromobilnosti-v-ukrayini-vladislav-kriklij>
 16. Уряд підтримав ліцензування на автомобільному транспорту відповідно до норм ЄС. 2020. 23 грудня. *Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32495.html>
 17. Пацурія Н. Б. Економічна політика держави: правовий аналіз сучасного стану. *Платформа стратегічної та законотворчої аналітики*. 2020. 09 листопада. URL: <https://coordynata.com.ua/ekonomichna-politika-derzavi-pravovij-analiz-sucasnogo-stanu>
 18. Знаменский Г. Л. Хозяйственное законодательство Украины: формирование и перспективы развития. Киев: Наук. думка, 1996. 56 с.
 19. Вінник О. М. Публічні та приватні інтереси в господарських товариствах: проблеми правового забезпечення: монографія. Київ: Атіка, 2003. 352 с.

20. Задихайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2012. 465 с.
21. Знаменский Г. Л. Общественный хозяйственный порядок и законодательство. *Государство и право*. 1994. № 4. С 61–69.
22. Правовые основы государственной поддержки бизнеса: монография / отв. ред. Г. Л. Знаменский; НАН Украины, Ин-т экономико-правовых исследований. Донецк: Юго-Восток, 2011. 170 с.
23. Задихайло Д. В. Мобілізаційна стратегія економічного розвитку в контексті правового господарського порядку: постановка питання. *Вісник академії правових наук України: зб. наук. праць*. Харків: Право, 2007. № 1(48). С. 158–168.
24. Науково-експертний висновок до Концепції оновлення Цивільного кодексу України: брошура / за заг. ред. В. А. Устименка. Київ: НАН України, ДУ «Інститут економікоправових досліджень імені В. К. Макутова НАН України», 2021. 112 с.
25. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
26. Безух О. Проблеми захисту прав споживачів при спотворенні конкуренції. *Українське комерційне право*. 2007. № 8. С. 56–61.
27. Господарське право: практикум / А. Г. Бобкова (кер. авт. кол.), Ю. О. Моїсєєв, Ю. М. Павлюченко та ін.; за заг. ред. А. Г. Бобкової. Харків: Право, 2018. 592 с.
28. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. № 19–20. № 21–22. Ст. 144.
29. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.
30. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / кол. авт.: Г. Л. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербина та ін.; за заг. ред. В. К. Макутова. Київ: Юрінком Інтер, 2004. 688 с.
31. Беляневич О. А. Питання правової кваліфікації відносин балансування газотранспортної системи. *Економіка та право*. 2021. № 1. С. 80–88.

32. Деревянко Б. В. Надання освітніх послуг: правовий статус суб'єктів: монографія; МВС України, Донецький юрид. ін-т. Донецьк: Кальміус, 2011. 335 с.
33. Резнікова В. В. Сутність категорії «послуга»: аналіз існуючих концепцій. *Вісник господарського судочинства*. 2009. № 1. С. 58–68.
34. Мамутов В. К. Совершенствование правового регулирования хозяйственной деятельности: методология, направления. Киев: Наук. думка, 1982. 238 с.
35. Большой энциклопедический словарь: [А–Я] / гл. ред. А. М. Прохоров; 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Большая рос. энцикл.; Санкт-Петербург: Норинт, 1997. 1434 с.
36. Каган М. С. Человеческая деятельность (Опыт системного анализа). Москва: Политиздат, 1974. 328 с.
37. Общая теория права и государства: учебник / под ред. В. В. Лазарева. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Юристь, 1996. 472 с.
38. Знаменский Г. Л. Хозяйственная деятельность как предмет хозяйственного права. *Хозяйственное право: учебник* / под ред. В. К. Мамутова. Київ: Юрінком Інтер, 2002. С. 9–18.
39. Мартемьянов В. С. Хозяйственное право: Общие положения: курс лекций. Москва: Бек, 1994. Т. 1. 298 с.
40. Предпринимательское (хозяйственное) право: учебник. В 2-х т. / отв. ред. О. М. Олейник. Москва: Юристь, 2000. Т. 1. 727 с.
41. Иоффе О. С. Правовое регулирование хозяйственной деятельности в СССР. Ленинград: Изд-во Ленинградского ун-та, 1959. 48 с.
42. Теоретические проблемы хозяйственного права / под ред. проф. В. В. Лаптева. Москва: Наука, 1975. 412 с.
43. Хозяйственное право: учебник / В. К. Мамутов, К. С. Хахулина, Г. Л. Знаменский и др.; под ред. В. К. Мамутова. М-во образования и науки Украины; НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. Киев: Юринком Інтер, 2002. 910 с.
44. Господарське законодавство України: перспективи модернізації на засадах сталого розвитку: монографія / за заг. ред. В. А. Устименка. Київ: НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень, 2019. 320 с.

-
45. Задихайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2013. 39 с.
 46. Про ринок природного газу: Закон України від 09 квітня 2015 р. № 329-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 27. Ст. 234.
 47. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. № 186. *Офіційний вісник України*. 2006. № 25. Ст. 1840.
 48. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 35 с.
 49. Вінник О. Цифровізація в ракурсі державної економіко-правової політики. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 8. С. 61–70.
 50. Савичев Г. П. Транспортные и экспедиционные обязательства (гл. 44). *Гражданское право: учебник*. В 2-х т. / под ред. Е. А. Суханова. Москва: БЕК, 2003. Т. 2. С. 35–81.
 51. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / за ред. В. С. Щербини та Н. Б. Пацурії. Київ: Юрінком Інтер, 2019. 816 с.
 52. Про нафту і газ: Закон України від 12 липня 2001 р. № 2665-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 50. Ст. 262.
 53. Шульга Р. Р. Категорія «торгівля послугами»: сутність та проблеми застосування у господарському законодавстві України. *Форум права*. 2010. № 4. С. 976–981. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10sppgz.pdf>
 54. Резнікова В. В. Послуга та суміжні правові категорії. *Університетські наукові записки*. 2009. № 2. С. 105–115.
 55. Мілаш В. С. До питання про об'єкт договору про надання послуг. *Вісник господарського судочинства*. 2008. № 4. С. 72–77.
 56. Малахова О. А., Селеші М. Й. Проблеми розвитку міжнародної транспортної системи в умовах удосконалення інтермодальних перевезень. URL: http://repository.kpi.kharkov.ua/bitstream/KhPI-Press/29888/1/vestik_KhPI_2009_8_Malakhova_Problemy_rozvytku.pdf

57. Кривицька Н. Ю., Шонія Б. Г. Інформаційно-методичні проблеми документального супроводу транскордонних інтермодальних перевезень. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. № 39. С. 104–110.
58. Деркач Э. М., Павлюк С. Н. Транспортное законодательство Украины: состояние и перспективы развития в контексте европейского выбора. *Научные труды «Эділет»*. 2017. № 1. С. 86–97.
59. Бутакова Н. А. Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов: компаративный подход: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2016. 495 с.
60. Кадала В. В. Про уточнення поняття «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні». *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2009. № 4. С. 186–191.
61. Ключева Е. Н., Ильясова Г. А. Правовое регулирование договора прямой смешанной перевозки грузов по законодательствам Республики Казахстан и Украины: сравнительно-правовой анализ. *Вестник Карагандинского университета*. 2016. № 2(82). С. 59–68.
62. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2017. 201 с.
63. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part of 29 May 2014. *Official Journal of the European Union*. L 161. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2014:161:TOC>
64. Council Directive 92/106/EEC of 07 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States. *OJ*. L 368. 17.12.1992. P. 38–42. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0106>
65. Беляневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти): монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 592 с.
66. Оніщенко Н. М. Теоретико-методологічні засади формування та розвитку правової системи: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2002. 26 с.

-
67. Духно Н. А. Понятие, структура и содержание транспортного права. *Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации*: сб. науч. статей по материалам I Междунар. науч.-практ. конф. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2007. С. 11–13.
 68. Духно Н. А. Транспортное право в теоретическом аспекте. *Теоретические проблемы формирования транспортного права*: сб. науч. статей МИИТа. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2004. Вып. 8.
 69. Ніколенко Л. М. Деякі питання системи права як правової категорії. *Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании '2007. Юридические и политические науки, философия и филология*: сб. науч. трудов по материалам Междунар. науч.-практ. конф. (м. Одесса, 1–15 октября 2007 г.). Одесса, 2007. С. 71–73.
 70. Тарасов М. А. Транспортное право. Ростов-на-Дону: Изд-во Ростовского гос. ун-та, 1968. 236 с.
 71. Мешера В. Ф. Место морского права в системе советского права. *Вестник Ленинградского ун-та. Серия: Экономика, философия и право*. 1956. № 5. Вып. 1. С. 98–110.
 72. Жуков В. Н. Транспортное право как проблема теоретико-правовой науки. *Теоретические проблемы формирования транспортного права*: сб. науч. статей МИИТа / под ред. А. И. Бобылева, Н. А. Духно. Москва: Юрид. ин-т Моск. ун-та путей сообщения, 2004. Т. 8. С. 24–30.
 73. Транспортне право України: навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
 74. Гусаков А. Г. Основные вопросы железнодорожного права: сб. ст. / под ред. В. И. Рудковского, И. В. Рыбальского-Бутевича. Москва: Транспечать НКПС, 1925. 376 с.
 75. Жудро А. К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 1953. 16 с.
 76. Асеев С. В. Транспортное право. Особенная часть: учеб. пособие. Нижний Новгород: ВГАВТ, 2007. 124 с.

77. Калпин А. Г. Понятие транспортного права и его место в системе российского права. *Государство и право*. 2006. № 8. С. 69–73.
78. Чельшев М. Ю. Транспортное право как комплексная правовая отрасль. *Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации*: сб. науч. ст. по материалам I Междунар. науч.-практ. конф. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2007. С. 116–125.
79. Мишина Н. В. Формирование железнодорожного права: проблемы и коллизии. *Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации*: сб. науч. ст. по материалам I Междунар. науч.-практ. конф. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2007. С. 97–106.
80. Сиваков О. В., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б. Транспортное право: учеб. пособ. Москва: Былина, 1999. 400 с.
81. Чельшев М. Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. Казань: Изд-во Казан. гос. ун-та, 2008. 205 с.
82. Егиазаров В. А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. Москва: Юстицинформ, 2015. 95 с.
83. Спирин И. В. Транспортное право: учеб. пособ. Москва: Транспорт, 2001. 303 с.
84. Міщук В. В. До питання про галузеву приналежність правових норм, які регулюють відносини у сфері транспорту. *Університетські наукові записки*. 2006. № 3–4(19–20). С. 50–53.
85. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнинецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. Київ: Вид. дім «Ін Юре», 2008. 896 с.
86. Мишина Н. В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы. *Транспортное право*. 2008. № 2. С. 6–9.
87. Орданский М. С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1981. 288 с.
88. Андреев В. К. Транспортное право: учеб. пособ. Калинин: КГУ, 1977. 84 с.
89. Конин М. Н. Теоретические проблемы становления концепции транспортного права в условиях реформирования транспортной

- отрасли экономики в РФ. *Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации*: сб. науч. ст. по материалам I Междунар. науч.-практ. конф. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2007. С. 92–96.
90. Морозов С. Ю. *Транспортное право*: учеб. пособ. Москва: Юрайт, 2010. 531 с.
91. Изволенский В. Н. *Правовые вопросы железнодорожных перевозок*: учеб. пособ. Москва: Трансжелдориздат, 1955. 188 с.
92. Клепікова О. В. *Транспортне право України як підгалузь господарського права. Адміністративне право і процес*. 2015. № 2(12). С. 134–141.
93. Баукин В. Г. *Железнодорожное транспортное право в системе российского права. Российское законодательство на рубеже веков: традиции и перспективы развития*: сб. науч. трудов / под. ред. И. М. Филяниной. Хабаровск: ДВГУПС, 2007. С. 23–35.
94. Стрельникова И. А. *Понятие и место транспортного права в системе права*: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2000. 231 с.
95. Газье А., Тапапина Э. В. *Публичное право Франции и России: Пересечения и параллели. Правоведение*. 2003. № 3(248). С. 30–54.
96. Деревянко Б. *Міркування про необхідність запровадження концепції розвитку «приватного права» та визначення її назви і змісту. Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4. С. 245–250. URL: <http://repo.dli.donetsk.ua/handle/123456789/819>
97. Бобкова А. Г. *Правовое обеспечение рекреационной деятельности*: монография. Донецк: Юго-Восток, 2000. 308 с.
98. *Транспортное право*: учеб. пособ. / В. Г. Ермолаев, Ю. Б. Маковский, А. Б. Новосельцев, О. В. Сиваков. Москва: Былина, 2001. 384 с.
99. Бобылев А. И. *Место транспортного права в системе права. Транспортное право*. 2005. № 1. С. 10–13.
100. Стрельникова И. А. *Актуальные проблемы транспортного права России на современном этапе его развития (теоретический аспект). Проблемы гражданского и трудового права. Современное право*. 2011. № 11. С. 100–105.

101. Романович А. Н. Транспортные правоотношения. Минск: Изд-во «Университетское», 1984. 126 с.
102. Булгакова І. В., Клепікова О. В. Транспортне право України: академічний курс: підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. Київ: Ін Юре, 2005. 536 с.
103. Віхров О. П. Організаційно-господарські зобов'язання з ліцензування господарської діяльності. *Часопис Київського ун-ту права*. 2011. № 1. С. 158–161.
104. Деревянко Б. В. Ліцензування як засіб регулюючого впливу держави на діяльність навчальних закладів. *Форум права*. 2011. № 4. С. 167–178. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-4/11dbvdnz.pdf>
105. Общая теория советского права / под ред. С. Н. Братуся, И. С. Самошенко. Москва: Юрид. лит., 1966. 491 с.
106. Илларионов А. Ю. Политико-правовые аспекты модернизации хозяйственного законодательства: монография; НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. Чернигов: Десна Полиграф, 2017. Ч. 1. 160 с.
107. Подцерковный О. П. Правовой хозяйственный порядок как ориентир регуляторной политики государства. *Юридический вестник*. 2009. № 1. С. 45–50. URL: <https://coordynata.com.ua/pravovoj-hozajstvennyj-poradok-kak-orientir-regulatornoj-politiki-gosudarstva>
108. Милушин М. И. Формирование комплексных образований в системе законодательства РФ: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Москва, 2003. 191 с.
109. Лившиц Р. З. Теория права: учебник для вузов. Москва: Бек, 1994. 224 с.
110. Якименко Н. В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 45. С. 259–262.
111. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02 березня 2015 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.

-
112. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: Закон України від 15 січня 2015 р. № 124-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 14. Ст. 96.
 113. Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22 травня 2003 р. № 851-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 36. Ст. 275.
 114. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01 липня 2010 р. № 2404-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 40. Ст. 524.
 115. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11 січня 2001 р. № 2210-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 12. Ст. 64.
 116. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01 липня 2004 р. № 1955-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 52. Ст. 562.
 117. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 51. Ст. 446.
 118. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06 квітня 2000 р. № 1644-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.
 119. Про залізничний транспорт: Закон України від 04 липня 1996 р. № 273/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183.
 120. Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»: Закон України від 23 лютого 2006 р. № 3492-IV. *Офіційний вісник України*. 2006. № 13. Ст. 858.
 121. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
 122. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 49. Ст. 553.

123. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03 грудня 2020 р. № 1054-ІХ. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
124. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
125. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.
126. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р. № 457. *Офіційний вісник України*. 1998. № 14. Ст. 548.
127. Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. *ЗП УРСР*. 1969. № 7. Ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>
128. Об утверждении Устава внутреннего водного транспорта СССР: Постановление Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55>
129. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України (Тарифне керівництво № 1) від 23 березня 2009 р. № 317. *Офіційний вісник України*. 2009. № 29. Ст. 992.
130. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. *Офіційний вісник України*. 2000. № 48. Ст. 2108.
131. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>
132. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: Наказ Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 30. Т. 2. Ст. 2049.
133. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 29. Ст. 139.

-
134. Про затвердження Кодексу газотранспортної системи: Постанова Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг від 30 вересня 2015 р. № 2493. *Офіційний вісник України*. 2015. № 92. Ст. 3159.
 135. Довженко Є. В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортного законодавства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2011. 20 с.
 136. Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР / под ред. П. И. Баранова, В. А. Зарзара, Е. А. Коровина и др. Москва–Ленинград: Госиздат, 1930. Вып. II. 300 с.
 137. Конституція України: від 28 червня 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
 138. Зведений огляд судової практики Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду (актуальна судова практика) за 2020 р. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/Oglyad_KGS_2020.pdf
 139. Деркач Е. М. Парадигма правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у світлі концепції сталого розвитку. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 1. С. 52–57. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2021/1/10.pdf>
 140. Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ): Указ Президента України від 28 вересня 2009 р. № 767/2009. *Офіційний вісник України*. 2009. № 75. Ст. 2549.
 141. Деркач Е. М. Господарсько-правові основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 85. С. 69–76. URL: <http://apdp.in.ua/v85/10.pdf>
 142. УЗ уклала перший договір у рамках експерименту із допуску приватних локомотивів на залізницю. 2020. 17 грудня. *Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32474.html>

143. Деркач Е. М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. *Право і суспільство*. 2017. № 4. С. 76–83. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/4_2017/part_1/16.pdf
144. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 40. Ст. 2021.
145. Про мультимодальні перевезення: проєкт Закону (реєстр. № 4258 від 23 жовтня 2020 р.). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239
146. Drones in the Transport System: Acceptability and Integration. *International Transport Forum*. URL: <https://www.itf-oecd.org/drones-transport-system-acceptability-integration>
147. Креденко В. Дрони поза правовим полем: як регулюється ринок безпілотників. *Економічна правда*. 2021. 05 квітня. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/04/5/672639/>
148. Проєкт Закону України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації» (реєстр. № 3716 від 22 червня 2020 р.). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69235
149. Hoeks M. Multimodal transport law. *The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Breda, The Netherlands. 2009. 441 p.
150. United Nations Convention on the Liability of Operators of transport Terminals in International Trade. Vienna, 1991. URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/1991Convention_status.html
151. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the «Rotterdam Rules»). URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

-
152. Международные правила, относящиеся к документу на смешанную перевозку. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/988_004
 153. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf
 154. Franco J. Multimodal transport regulation and case law. 2016. URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=f95f26fb-7aae-4577-a60d-af6d69f7cfb6>
 155. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva, 19 May 1956. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf
 156. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention), Montreal, 28 May 1999. URL: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf
 157. Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924. Brussels. URL: http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_24599.pdf
 158. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the «Hamburg Rules»). URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html
 159. Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 09 May 1980 as amended by the Protocol of Modification of 03 June 1999 (Vilnius). Appendix B (CIM). URL: www.unece.org
 160. The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001. URL: www.unece.org
 161. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2007. 19 с.
 162. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2011. 451 с.
 163. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Ліра-К, 2019. 444 с.
 164. Бельх В. С. Концепция единого Транспортного кодекса России. *Бизнес, менеджмент и право*. 2008. № 1(16). С. 26–31.
 165. Кірін Р. С. Проблеми кодифікації законодавства про надра. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр. / редкол.: С. В. Ківа-*

- лов (голов. ред.), В. М. Дрьомін (заст. голов. ред.) Ю. П. Алєнін та ін.; МОН України; НУ ОЮА. Одеса: Юрид. л-ра, 2014. Вип. 74. С. 246–256.
166. Ананьєва А. А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства. *Транспортное право*. 2013. № 3. С. 5–8.
167. Чашин А. Н. Формы кодификации. *История государства и права*. 2012. № 4. С. 18–20.
168. Довженко Є. В. Концептуальні засади кодифікації національного законодавства про автомобільний транспорт. *Юридичний вісник*. 2014. № 1(30). С. 16–20.
169. Кабрйяк Реми. Кодификации: пер. с фр. Л. В. Головка. Москва: Статут, 2007. 476 с.
170. Шелухін М. Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2002. 19 с.
171. Бобылев А. И. Проблемы правопонимания, формирования системы права и системы законодательства. *Право и политика*. 2002. № 2. С. 7–15.
172. Code des transports de France. URL: <http://codes.droit.org/CodV3/transports.pdf>
173. Мороз С. П. Вопросы совершенствования транспортного законодательства Республики Казахстан. URL: <https://www.zakon.kz/203403-voprosy-sovershenstvovanija.html>
174. Деркач Е. М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.
175. Алексеев С. С. Право: Азбука. Теория. Философия. Опыт комплексного исследования. Москва: Статут, 1999. 711 с.
176. Большой юридический словарь / под ред. А. Я. Сухарева, В. Д. Зорькина, В. Е. Крутских. Москва: ИНФРА-М, 1998. VI. 790 с.
177. Гринюк Р. Ф. Правовой статус коммунальных предприятий в Украине: монография. Донецк: Дельта, 2002. 183 с.
178. Щербина В. С. Суб'єкти господарського права: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 264 с.

-
179. Лаптев В. В. Понятие хозяйственного права. *Хозяйственное право. Общие положения* / под ред. В. В. Лаптева. Москва: Наука, 1983. С. 5–48.
180. Січевлюк В. А. Еволюція категорії «правова суб'єктність» (теоретико-прикладні засади): монографія. Київ: Юрид. думка, 2020. 462 с.
181. Самілик Л. О., Корбут Л. П. Співвідношення понять «суб'єкт права», «особа», «суб'єкт правовідносин», «учасник відносин». *Право і суспільство*. 2016. № 1. С. 89–93.
182. Грудницька С. М. Господарська правосуб'єктність державних підприємств: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2012. 34 с.
183. Мілаш В. С. Господарське право: курс лекцій. У 2-х ч. Харків: Право, 2008. Ч. 1. 496 с.
184. Гарагонич О. В. Господарська правосуб'єктність акціонерних товариств: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 466 с.
185. Кравчук В. М. Корпоративне право. *Науково-практичний коментар законодавства та судової практики*. Київ: Істина, 2005. 720 с.
186. Січевлюк В. А. До питання про зміст та структуру категорії «правова суб'єктність» у загальній теорії права. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2018. № 4. С. 30–36.
187. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України. 2-е вид., перероб. і доп. / за заг. ред. Г. Л. Знаменського, В. С. Щербини; кол. авт.: О. А. Беляневич, О. М. Вінник, В. С. Щербина та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 720 с.
188. Платні дороги та продаж частини «Укрзалізниці»: головне інтерв'ю міністра інфраструктури. URL: https://zik.ua/news/2019/10/30/platni_dorogy_ta_prodash_chastyny_ukrzaliznytsi_golovne_iz_intervyu_ministra_1679989
189. Про приватизацію державного і комунального майна: Закон України від 18 січня 2018 р. № 2269-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 12. Ст. 68.
190. Проект Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (реєстр. № 4020 від 02 ве-

- ресня 2020 р.). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69796
191. Герасименко Н. О. Правове регулювання приватизації державного майна: нові підходи та їх економічна доцільність. *Економіка та право*. 2016. № 1(43). С. 72–78.
 192. Про управління об'єктами державної власності: Закон України від 21 вересня 2006 р. № 185-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 46. Ст. 456.
 193. Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council of 09 July 2008 on a common framework for the marketing of products, and repealing Council Decision 93/465/EEC (Text with EEA relevance). *OJ. L 218*. 13.8.2008. P. 82–128. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008D0768&qid=1612297281476>
 194. Звід авіаційних правил. *Сайт Державної авіаційної служби України*. URL: avia.gov.ua
 195. Резнікова В. В. Теоретичні проблеми регулювання посередництва у сфері господарювання України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2011. 30 с.
 196. Про публічні закупівлі: Закон України від 25 грудня 2015 р. № 922-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 9. Ст. 89.
 197. Малолітнева В. К. Господарсько-правовий інститут публічних закупівель: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2021. 32 с.
 198. Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон: Закон України від 13 жовтня 1992 р. № 2673-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 50. Ст. 676.
 199. Щербина В. Правова природа корпоративних відносин. *Українське комерційне право*. 2006. № 7. С. 10–14.
 200. Переверзев О. М. Господарсько-правове забезпечення корпоративного контролю в акціонерних товариствах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2004. 20 с.
 201. Адміністративне право України: підруч. / Ю. П. Битяк, В. М. Гарашук, О. В. Дьяченко та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. Київ: Юрінком Інтер, 2007. 544 с.

-
202. Мамутов В. К. Предприятие и вышестоящий хозяйственный орган. Донецк: Каштан, 2010. 240 с.
 203. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 27 лютого 2014 р. № 794-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 13. Ст. 222.
 204. Вінник О. М. Господарське право: курс лекцій. Київ: Атака, 2004. 624 с.
 205. Віхров О. Суб'єкти організаційно-господарських повноважень як учасники відносин у сфері господарювання. *Підприємництво, господарство і право*. 2006. № 12. С. 120–124.
 206. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. *Офіційний вісник України*. 2015. № 54. Ст. 1755.
 207. Питання Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 459. *Офіційний вісник України*. 2014. № 77. Ст. 2183.
 208. Клепікова О. В. Спеціальне галузеве державне регулювання транспортної діяльності. *Вісник Київ. нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. Юридичні науки*. 2017. № 2(105). С. 19–24.
 209. Про затвердження Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.
 210. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 р. № 520. *Офіційний вісник України*. 2014. № 82. Ст. 2332.
 211. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Ст. 2128.
 212. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.
 213. Деркач Е. М. Правові засади реформування публічного управління у галузі залізничного транспорту в умовах євроінтеграції. *Децентра-*

- лізація публічного адміністрування в умовах інтеграції України до Європейської спільноти: проблеми та перспективи: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Северодонецьк, 06–07 жовтня 2017 р.). Северодонецьк: Вид-во СХУ ім. В. Даля, 2017. С. 48–51.
214. Постанова Окружного адміністративного суду міста Києва від 03.08.2017 р. у справі № 826/3706/17. URL: http://search.ligaza.kon.ua/l_doc2.nsf/link1/SO13137.html
215. Про визнання протиправною та скасування Постанови Кабінету Міністрів України від 18 січня 2017 р. № 52 «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”»: Постанова Окружного адміністративного суду міста Києва від 03.08.2017 р. у справі № 826/3706/17. URL: http://search.ligaza.kon.ua/l_doc2.nsf/link1/SO13137.html
216. Питання акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 02 вересня 2015 р. № 735 (в редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 13 травня 2020 р. № 452). *Офіційний вісник України*. 2015. № 78. Ст. 2596.
217. Кузько В., Затворницька О., Яблоновський Д. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн Європейського Союзу. URL: <https://ces.org.ua/transporteintegration/>
218. Прокоп'єв Р. Правовий статус суб'єктів залізничного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4. С. 105–109.
219. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України від 17 березня 2011 р. № 3166-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 38. Ст. 385.
220. Проект Закону України «Про залізничний транспорт України» (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019 р.). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737
221. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2019 р. *Веб-портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>
222. Відкритий лист Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації до Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-

Міністра України від 31 березня 2020 р. URL: https://iev.aero/press-centre/news/357?fbclid=IwAR1Rg66t52Hd16iECsnaT6E0OpNtGfruLoQU3NA1l_YbhXf19IKmdxxFWSY

223. Уряд схвалив Концепцію державної цільової програми науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 рр. *Урядовий портал. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-shvaliv-konceptsiyu-derzhavnoyi-cilovoyi-programi-naukovo-tehnichnoyi-programi-rozvitku-aviacijnoyi-promislovosti-na-2021-2030-roki>
224. Про Державний бюджет України на 2021 рік: Закон України від 15 грудня 2020 р. № 1082-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 16. Ст. 144.
225. Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 червня 2013 р. № 466-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 50. Ст. 1803.
226. Реєстр морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/reestr-morskikh-portiv>
227. Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 1996 р. № 640 (в ред. Постанови Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2020 р. № 909). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF#Text>
228. Море возможностей. Гигант из ОАЭ покупает терминал в Одесской области. Наши порты нарахват. Что происходит? *Ліга. Бізнес*. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/gigant-iz-oae-pokupaet-terminal-v-odesskoj-oblasti-nashi-porty-narashvat-chto-proishodit>
229. Про мультимодальні перевезення: проєкт Закону (реєстр. № 2685 від 27 грудня 2019 р.). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796
230. Криклій В. Мультимодальні перевезення та створення цифрових транспортних коридорів дозволять Україні реалізувати свій транзитний потенціал. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennya-ta-stvorennya-cifrovih-transportnih>

- koridoriv-dozvolyat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-kriklij
231. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні. *Logistics in Ukraine*. URL: <https://logistics-ukraine.com/2017/09/18/>
 232. Гринюк Р. Ф., Деркач Е. М. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 2. С. 66–76. URL: <http://jpch.donnu.edu.ua/article/view/7850>
 233. Деркач Е. М. Правові питання корпоративного управління у сфері залізничного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 3. С. 63–68. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/3/12.pdf>
 234. Пилипенко А. Я., Щербина В. С. Основи господарського права України: навч. посіб. 2-е вид., доп. Київ: МАУП, 1996. 388 с.
 235. Пронська Г. В. Вибране. Київ: Освіта України, 2013. 696 с.
 236. Дойников И. В. Некоторые методологические проблемы исследования предпринимательского (хозяйственного) права России. *Вестник университета им. О. Е. Кутафина*. 2016. № 11. С. 82–93.
 237. Дойников И. В. Политико-правовая характеристика основных направлений развития хозяйственно-правовой мысли в постсоветской России. *Вестник Института экономических исследований*. 2017. № 4(8). С. 109–121.
 238. Дойников И. В. Проблемы развития предпринимательского права в Российской Федерации. *Вестник Института экономических исследований*. 2017. № 1. С. 126–137.
 239. Корпоративне управління за законодавством України: теоретико-прикладні проблеми: монографія / О. А. Беляневич, А. В. Мякий. Київ: НДІ приватного права і підприємництва ім. акад. Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2017. 320 с.
 240. Смітюх А. В. Корпоративні права та корпоративні паї (частки): теоретико-правові засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 36 с.
 241. Лукач І. В. Теоретичні проблеми правового регулювання корпоративних відносин в Україні: монографія. Київ: Ліра-К, 2015. 430 с.

-
242. Кочергіна К. О. Зміст організаційно-правових форм підприємницьких товариств: інтереси, функції, правові засоби: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2005. 20 с.
243. Про холдингові компанії в Україні: Закон України від 15 березня 2006 р. № 3528-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 34. Ст. 291.
244. Січевлюк В. А. Складна правосуб'єктність об'єднань осіб: теоретична конструкція та прикладні втілення. *Підприємництво, господарство та право*. 2019. № 5. С. 211–218.
245. Ібрагімова Н. В. Правовий статус холдингів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Вінниця, 2015. 217 с.
246. Віхров О. П. Організаційно-господарські правовідносини: монографія. Київ: Слово, 2008. С. 158–159.
247. Кравець І. Суб'єкти організаційно-господарських повноважень у структурі господарських систем. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*. 2015. № 2/1(12). С. 88–93.
248. Бараш Ю. С. Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні. *Залізничний транспорт України*. 2006. № 5. С. 49–53.
249. Беннет С. Революційні реформи для залізниць Європи. *Залізничний транспорт України*. 2005. № 5–6. С. 72–74.
250. Беннет С. Темпы европейских реформ. *Железные дороги мира*. 2003. № 1. С. 9–10.
251. Берндт Т., Власенко С. Железные дороги Германии: десять лет реформ. *Железные дороги мира*. 2004. № 9. С. 9–13.
252. Берндт Т., Власенко С. Унификация железнодорожного комплекса в Европе. *Железные дороги мира*. 2004. № 3. С. 16–20.
253. Болоболін С. П. Реформування державної залізниці – це об'єктивна реальність. *Залізничний транспорт України*. 2006. № 6. С. 10–11.
254. Еванс Д. Роль менеджерів інфраструктури у залізничній реформі. *Залізничний транспорт України*. 2005. № 5–6. С. 75–76.
255. Ейтутіс Г. Д., Кривопішин О. М., Мукмінова Т. А. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту. *Залізничний транспорт України*. 2007. № 2. С. 31–35.

256. Естіваль Ж.-П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови. *Залізничний транспорт України*. 2005. № 1. С. 68–71.
257. Макаренко М. Основные проблемы реструктуризации железных дорог Украины. *Економіст*. 2003. № 2. С. 46–49.
258. Макаренко М. В., Федюшин Ю. М., Цветов Ю. М. Концепція та програма реструктуризації на залізничному транспорті України. Київ: ІКТП-Центр, 1998. 145 с.
259. Родіонов І. В. Основні напрямки оптимізації управління майном залізничного транспорту в умовах його реформування. *Залізничний транспорт України*. 2007. № 2. С. 25–27.
260. L. Qingzhong. Chinese Railways. *International Railway Journal*. 2002. № 2. P. 21–24.
261. Винслав Ю., Котов Г. Реформирование железнодорожного комплекса: вариант создания многоуровневого госхолдинга. *Российский экономический журнал*. 2001. № 3. С. 33–44.
262. Глотова О. Е. Развитие контрольной функции государства в свете структурной реформы на железнодорожном транспорте. *Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта*. Москва: Юридический ин-т МИИТа, 2001. С. 97–99.
263. Отнюкова Г. Д. Правовые вопросы реформирования железнодорожного транспорта. *Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта*. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2001. С. 125–133.
264. Новый взгляд на национальные железные дороги. *Железные дороги мира*. 2004. № 1. С. 9–14.
265. Попов В. В. Основные направления развития законодательства в сфере железнодорожного транспорта. *Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта*. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2001. С. 17–19.
266. Токарева Т. Модель рынка перевозок: дискуссия продолжается. *Сайт Делового журнала «РЖД-партнер»*. URL: www.rzd-partner.ru
267. Трофимова Г. К. К вопросу о конкуренции и формировании конкурентной среды в условиях структурной реформы железнодорож-

- ного транспорта. *Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта*. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2001. С. 78–83.
268. Духно Н. А. Право как механизм эффективного развития структурной реформы железнодорожного транспорта. *Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта*. Москва: Юрид. ин-т МИИТа, 2001. С. 3–5.
269. ЕВА оприлюднила Білі книги в портовій та залізничній галузях. URL: <https://eba.com.ua/eba-oprylyudnyla-bili-knygy-v-portovij-ta-zaliznychnij-galuzyah/>
270. Європейський досвід лібералізації залізничного ринка. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31232.html?PrintVersion>
271. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200. *Офіційний вісник України*. 2014. № 53. Ст. 1402.
272. Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2018 р. № 938. *Офіційний вісник України*. 2018. № 90. Ст. 2972.
273. Статистика інфраструктурних проєктів. *Сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <http://mtu.gov.ua/content/investoru.html>
274. WHITE PAPER «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system». European Commission. Brussels 2011. COM. 144 final. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>
275. Біла книга залізничної галузі. Комітет з логістики ЕВА. URL: https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf
276. Про затвердження Плану заходів з реформування залізничного транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. № 1411-р. *Урядовий кур'єр*. 2020. 05 лютого.
277. Анбандлинг в Украине: что это такое и как поможет в противостоянии с российским «Газпромом». URL: https://zik.ua/ru/news/2019/11/08/anbandling_v_ukraine_chno_eto_takoe_i_kak_pomozhet_v_protivostoyanii_s_rossijskim_gazpromom_943813

278. Про затвердження Державної програми стимулювання економіки для подолання негативних наслідків, спричинених обмежувальними заходами щодо запобігання виникненню і поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, на 2020–2022 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 травня 2020 р. № 534. *Офіційний вісник України*. 2020. № 55. Ст. 1701.
279. Подцерковний О. П. Про розбіжність економічного змісту та юридичної форми суспільних відносин. URL: <https://coordynata.com.ua/pro-rozbiznist-ekonomichnogo-zmistu-ta-uridicnoi-formi-suspilnih-vidnosin>
280. Подцерковный О. П. О необходимости согласования юридических и экономических аспектов корпоратизации. *Підприємництво, господарство і право*. 2004. № 3. С. 32–36.
281. Захарченко А. М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти): монографія. Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. 452 с.
282. Баукин В. Г. Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Санкт-Петербург, 2004. 45 с.
283. Захарченко А. М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2017. 32 с.
284. Лукач І. В. Правове становище холдингових компаній: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 240 с.
285. Віхров О. П. Організаційно-господарські правовідносини: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2009. 30 с.
286. Мілаш В. С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія / Харк. нац. ун-т міського господарства ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ, 2014. 227 с.
287. Руденко М. П. Господарсько-правовий статус структурних підрозділів суб'єктів господарювання. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: Юриспруденція. 2015. Вып. 18(2). С. 57–60.

-
288. Кучеренко І. М. Поняття та основні ознаки юридичної особи. *Альманах права*. 2011. Вип. 2. С. 34–37.
289. Гарагонич О. В. Господарська правосуб'єктність акціонерних товариств: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 34 с.
290. Щербак А. І. Правове регулювання господарських відносин за участю відокремлених підрозділів підприємств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2009. 24 с.
291. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. № 959-ХІІ. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. № 29. Ст. 377.
292. Зельдіна О. Р. Теоретичні аспекти спеціального режиму господарювання: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2007. 38 с.
293. Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко»: Закон України від 23 березня 2000 р. № 1607-ІІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 26. Ст. 208.
294. Індустріальні парки в Україні: удосконалення політики стимулювання у контексті світового досвіду / А. П. Павлюк, О. О. Єгорова, К. Л. Маркевич та ін. Київ: НІСД, 2014. 64 с.
295. Садченко М., Крикунов І. Проблемні концепції правового регулювання індустріальних та технологічних парків. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 12. С. 239–243.
296. Інформація про індустріальні (промислові) парки, включені до Реєстру індустріальних (промислових) парків. *Веб-портал сайту Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України*. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=b7c98e95-35ef-4e4b-a612-88a0404ac6d2&title=InformatsiiaProIndustrialni-promislovi-Parki-VkliucheniDoRestruIndustrialnikh-promislovikh-Parkiv>
297. Про схвалення Концепції створення індустріальних (промислових) парків: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01 серпня 2006 р. № 447-р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 31. Ст. 2240.
298. Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків: Закон України від 16 липня 1999 р. № 991-ХІV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 40. Ст. 363.

299. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08 вересня 2011 р. № 3715-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 19–20. Ст. 166.
300. Про інноваційну діяльність: Закон України від 04 липня 2002 р. № 40-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 36. Ст. 266.
301. Про індустріальні парки: Закон України від 21.06.2012 р. № 5018-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 22. Ст. 212.
302. Митний кодекс України: Закон України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45; № 46–47; № 48. Ст. 552.
303. Про схвалення Концепції розвитку національної інноваційної системи: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 червня 2009 р. № 680. *Офіційний вісник України*. 2009. № 47. Ст. 1593.
304. Концепція реформування державної політики в інноваційній сфері, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2012 р. № 691-р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 71. Ст. 2883.
305. Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 липня 2019 р. № 526-р. *Офіційний вісник України*. 2019. № 57. Ст. 1983.
306. Єршова Г. В. Інноваційна діяльність в Україні: основні тенденції та проблеми. *Економіка і прогнозування*. 2017. № 4. С. 137–148.
307. Зельдіна О. Поняття інвестиційно-інноваційної моделі в умовах сталого розвитку економіки України. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 7. С. 83–88.
308. Стратегія сталого розвитку України до 2030 р. (проект). *Офіційний веб-портал Кабінету Міністрів України*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cili-stalogo-rozvitku-ta-ukrayina>
309. Осадча Н. Проблемні аспекти інвестиційної діяльності в індустріальних парках. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2014. Вип. 4. С. 63–74.
310. Єпіфанова І. М., Ільченко О. Л. Технологічні парки як ефективний напрямок інноваційного розвитку держави. *Труди Одеського політехнічного університету*. 2009. Вип. 1(33)–2(34). С. 230–236. URL: <https://pratsi.opu.ua/app/webroot/articles/1311869845.pdf>

-
311. United Nations Industrial Development Organization. *International Guidelines for Industrial Parks*. 2019. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-11/International_Guidelines_for_Industrial_Parks.pdf
312. Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network: Supporting Atlantic Ports to Become Blue Economy Innovation Hubs. URL: <https://www.tmabluetech.org/articles/atlantic-smart-ports-blue-acceleration-network>
313. Що таке логістичний хаб: приклади й відмінності від складів. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladi-j-vidminnosti-vid-skladiv/>
314. Ella M. Derkach, Svitlana V. Vovk, Lidiya A. Seniv, Vitaliy V. Hume-nyuk and Tetiana O. Artiukh. Development of Transport and Logistics Centers for Stimulating Countries' Economic Activity. *International Journal of Management (IJM)*. 2020. Vol. 11. № 6. P. 438–448. URL: https://iaeme.com/MasterAdmin/Journal_uploads/IJM/VOLUME_11_ISSUE_6/IJM_11_06_038.pdf
315. Вінник О. М. Господарсько-правова відповідальність та процедури її застосування у сфері цифрової економіки та електронного бізнесу. *Приватне право і підприємництво*: зб. наук. праць. / редкол.: О. Д. Крупчан (гол. ред.) та ін. Київ: НДІ приватного права і підприємництва ім. акад. Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2020. Вип. 20. С. 126–137.
316. Витрянский В. В. Договор перевозки. Москва: Статут, 2001. 526 с.
317. Астановский Г. Ответственность за порчу груза при перевозке в контейнерах. *Советская юстиция*. 1961. № 12. С. 8–9.
318. Астахова Е. Основания освобождения от ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте. *Право и экономика*. 2006. № 11. С. 26–30.
319. Баукин В. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом. *Хозяйство и право*. 2004. № 8. С. 31–41.

320. Булгакова І. В. Особливості відповідальності сторін за договором залізничного перевезення вантажів. *Вісник господарського судочинства*. 2002. № 4. С. 207–212.
321. Витрянский В. Ответственность по договору перевозки груза. *Хозяйство и право*. 2001. № 5. С. 36–54.
322. Йоффе О. С. Обязательственное право. Москва: Юрид. лит., 1975. 880 с.
323. Деркач Е. М., Харжевська Т. С. Щодо відповідальності залізниці за порушення договірних зобов'язань з перевезення вантажів. *Правничий часопис Донецького університету*. 2011. № 1. С. 158–162.
324. Дырда А. Перевозчик! Будь бдителен! К вопросу об ответственности перевозчиков за нарушение договорных обязательств во время перевозки грузов железнодорожным транспортом в свете проектов ГК и ХК. *Юридическая практика*. 2002. Вып. № 14(224). URL: <https://pravo.ua/articles/perevozchik-bud-bditelen/>
325. Ефимов А. Договоры перевозки: от заключения до ответственности. *Транспортные перевозки в Украине: сб. систематизированного законодательства*. 2005. Вып. 3. С. 48–52.
326. Клеандров М. И., Ткаченко Е. В. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте. *Транспортное право*. 2006. № 3. С. 38–45.
327. Коваленко Т. П. Ответственность советского социалистического железнодорожного транспорта за сохранность перевозимых грузов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Киев, 1952. 15 с.
328. Ломака В. Обсяг відповідальності за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом. *Підприємництво, господарство та право*. 2009. № 10. С. 101–105.
329. Мякинина А. В. Ограничение размера убытков в гражданском праве. *Журнал российского права*. 2005. № 5. С. 105–112.
330. Черепяхин Б. Б. Ответственность грузополучателя по требованиям из договора железнодорожной перевозки. *Труды по гражданскому праву*. Москва: Статут, 2001. С. 121–151.

-
331. Малеин Н. С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях. Москва: Наука, 1968. 207 с.
332. Савичев Г. П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. Москва: Изд-во МГУ, 1979. 151 с.
333. Тюрин Р. Я. Правовое регулирование транспортной деятельности. *Хозяйственное право: учебник / под ред. В. К. Мамутова*. Киев: Юринком Интер, 2002. С. 721–746.
334. Про внесення змін та доповнень до роз'яснення президії Вищого господарського суду України від 29.05.2002 р. № 04-5/601 «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею»: Роз'яснення Вищого господарського суду України від 29 вересня 2008 р. № 04-5/225. *Вісник господарського судочинства*. 2008. № 5. Ст. 16.
335. Про деякі питання практики застосування у вирішенні спорів законодавства про відповідальність за порушення у галузі залізничного транспорту (за матеріалами узагальнення судової практики у справах, розглянутих господарськими судами України): Інформаційний лист Вищого господарського суду України від 02 лютого 2010 р. № 01-08/71. *Вісник господарського судочинства*. 2010. № 2. Ст. 50–55.
336. Про деякі питання судової практики застосування Статуту залізниць України, інших норм транспортного законодавства: Оглядовий лист Вищого господарського суду України від 29 листопада 2007 р. № 01-8/917. *Вісник господарського судочинства*. 2008. № 1. Ст. 43.
337. Булгакова І. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 202 с.
338. Постанова Касаційного господарського суду Верховного Суду України від 20 березня 2018 р. у справі № 916/4345/14. URL: https://protocol.ua/ru/postanova_kgs_vp_vid_20_03_2018_roku_u_spravi_916_4345_14/
339. Постанова Касаційного господарського суду Верховного Суду України від 25.01.2021 р. у справі № 910/118/20. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/94417497>

340. Кравчук Г. А. Перевезення вантажів залізницею: правове регулювання та судова практика (за матеріалами круглого столу). *Вісник господарського судочинства*. 2007. № 4. С. 43–46.
341. Осетинський А. Й. Розвиток вітчизняного законодавства у сфері перевезень вантажів залізницею та деякі аспекти правозастосовної практики. *Вісник господарського судочинства*. 2007. № 5. С. 110–115.
342. Постанова Об'єднаної палати Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду України від 18.09.2020 р. у справі № 908/1795/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/91808652>
343. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2017. 201 с.
344. Про затвердження Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (ст. 79–99 Статуту): Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334. *Офіційний вісник України*. 2002. № 28. Ст. 1345.
345. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 24 May 1980, Geneva. URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en
346. Павлюк С. М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... д-ра філос. за спец. 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.
347. Захист прав та інтересів учасників майнових відносин: питання теорії і практики: кол. монографія / за заг. ред. д-ра юрид. наук, доцента І. Ф. Коваль. Вінниця: ТВОРИ, 2020. 272 с.
348. Безух О. В. Захист від недобросовісної конкуренції у сфері промислової власності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2001. 19 с.
349. Головань І. В. Правова робота у механізмі захисту прав суб'єктів підприємництва: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2003. 16 с.

-
350. Деркач Е. М. Щодо способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту. *Форум Права*. 2021. № 66(1). С. 75–84.
351. Измайлова Е. В. Защита гражданских прав: подходы к пониманию. Пролог. *Журнал о праве*. 2018. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zaschita-grazhdanskih-prav-podhody-k-ponimaniyu/viewer>
352. Коваль І. Реалізація принципу верховенства права при застосуванні способів захисту прав та інтересів. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 2. С. 26–33.
353. Кот О. О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики: монографія. Київ: Алерта, 2017. 494 с.
354. Ніколенко Л. М. Захист як засіб регулювання господарських відносин в умовах євроінтеграції. *Регіональна, галузева та суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції: матеріали ІХ Міжнарод. наук.-практ. конф.* Харків: ХНУБА, 2017. Ч. 3. С. 15–18.
355. Ніколенко Л. М. Зміст захисту в господарському судочинстві. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 7(163). С. 63–66.
356. Ніколенко Л. М. Позасудовий захист прав суб'єктів господарювання. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Харків, 17–18 березня 2017 р.)*. Харків, 2017. С. 59–61.
357. Притика Ю. Д. Теоретичні проблеми захисту прав учасників цивільних правовідносин в третейському суді: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2006. 33 с.
358. Притика Ю. Д. Теоретичні проблеми захисту прав учасників цивільних правовідносин в третейському суді: дис. ... д-ра юрид. наук. 12.00.03. Київ, 2006. 632 с.
359. Алексеев С. С. Общая теория права. В 2-х т. Москва: Юрид. лит., 1982. Т. II. 360 с.
360. Болгова В. В. Форма защиты права как правовая категория. *Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева*. 1999. № 5. С. 110–117.
361. Коверзнев В. О. Міжнародні стандарти забезпечення права доступу до суду учасникам економічних відносин. *Економіка та право*.

2020. № 3. С. 34–42. URL: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.03.034>
362. Беляневич О. Про форми захисту прав суб'єктів господарювання. *Українське комерційне право*. 2007. № 8. С. 62–69.
363. Рішення Конституційного Суду України від 09 липня 2002 р. № 15-рп/2002 у справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий Дім “Кампус Коттон клуб”» щодо офіційного тлумачення положення частини другої ст. 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів). *Офіційний вісник України*. 2002. № 28. Ст. 1333.
364. Про деякі питання практики застосування позовної давності у вирішенні господарських спорів: Постанова Пленуму Вищого господарського суду України від 29 травня 2013 р. № 10. *Вісник господарського судочинства*. 2013. № 4. Ст. 13.
365. Ніколенко Л. М. Визначення претензії у господарському процесі. *Правові системи суспільства: сучасні проблеми та перспективи розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 18–19 листопада 2016 р.). Львів, 2016. С. 58–60.
366. Деркач Е. М. Актуальні питання позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів. *Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права*: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16–17 квітня 2015 р.). Київ: КДАВТ, 2015. С. 216–219.
367. Потьомкін А. Камінь спотикання. *Закон і бізнес*. 2013. 10–18 січня.
368. Про схвалення Стратегії реформування судуоустрою, судочинства та суміжних правових інститутів на 2015–2020 рр.: Указ Президента України від 20 травня 2015 р. № 276/2015. *Офіційний вісник України*. 2015. № 41. Ст. 1267. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276/2015#Text>
369. Подцерковний О. П. Процедури міжнародного комерційного арбітражу та порядок виконання (оспорювання) арбітражних рішень як новий правовий кластер. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: зб. доп. і статей до V Міжнар. арбітражних читань пам'яті акад.

- І. Г. Побірченка (м. Київ, 04 жовтня 2018 р.). Київ: МКАС та МАК при ТПП України, 2019. С. 94–101.
370. Пленюк М. Д. Домовленість сторін як юридичний факт у міжнародному комерційному арбітражі. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: зб. доп. і статей до V Міжнар. арбітражних читань пам'яті акад. І. Г. Побірченка (м. Київ, 04 жовтня 2018 р.). Київ: МКАС та МАК при ТПП України, 2019. С. 61–66.
371. Притика Ю. Деякі аспекти поняття міжнародного комерційного арбітражу і його застосування. *Право України*. 1995. № 11. С. 36–39.
372. Міжнародний комерційний арбітраж в Україні: теорія та законодавство / Торг.-пром. палата України; за заг. ред. І. Г. Побірченка. Київ: Ін Юре, 2007. 584 с.
373. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24 лютого 1994 р. № 4002-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 25. Ст. 198.
374. Беляневич В. Е. Науково-практичний коментар до Господарського процесуального кодексу України. Київ: Видавництво «Юстініан», 2014. 1304 с.
375. Притика Ю. Д. Третейський розгляд господарських спорів: сучасність та перспективи розвитку. *Вісник Вищого арбітражного суду України*. 2000. № 3. С. 167–176.
376. UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration (1985), with amendments as adopted in 2006. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration
377. Rules on the Efficient Conduct of Proceedings in International Arbitration (Prague Rules). URL: https://www.praguerules.com/prague_rules/
378. Рекомендації Міжнародної асоціації юристів зі складання міжнародних арбітражних застережень, затверджені рішенням Ради Міжнародної асоціації юристів від 7 жовтня 2010 р. URL: <https://www.ibanet.org/MediaHandler?id=4FE32AFF-FB3D-48D7-8A0E-4DC559883FDC>
379. Мазуренко В., Варакіна О. Празькі правила та Правила ІВА: в чому відмінності? *Юридична газета online*. 2019. 17 вересня. № 38–

- 39(692–693). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/mizh-narodniy-arbitrazh-ta-adr/prazki-pravila-ta-pravila-iba-v-chomu-vidmin-nosti.html>
380. Слепов В. А., Семенова О. В. О государственном регулировании тарифов на транспорте. *Финансы*. 2002. № 4. С. 67–69.
381. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням спільного підприємства «Мукачівський плодово-овочевий консервний завод» про офіційне тлумачення положення пункту 10 статті 3 Закону України «Про виконавче провадження» (справа про виконання рішень третейських судів) від 24 лютого 2004 р. № 3-рп/2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v003p710-04#Text>
382. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 51 народного депутата України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень абзаців сьомого, одинадцятого статті 2, статті 3, пункту 9 статті 4 та розділу VIII «Третейське самоврядування» Закону України «Про третейські суди» (справа про завдання третейського суду) від 10 січня 2008 р. № 1-рп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v001p710-08#Text>
383. Захарченко Т. Обязательность арбитражного соглашения: доктрина и судебная практика: материалы II Международных арбитражных чтений памяти академика Побирченко И. Г (г. Киев, 13 ноября 2014 г.): сб. докладов. Киев: МКАС при ТПП Украины, 2015. С. 8–14.
384. Муранов А. И. Прекращение производства в государственном суде, его обязанность направить стороны в арбитраж, пререкания о подсудности и патологии третейских соглашений. *Международный коммерческий арбитраж: современные проблемы и решения*: сб. статей к 80-летию Междунар. коммер. арбитражного суда при Торгово-пром. палате Российской Федерации / под ред. А. А. Костина; МКС при ТПП РФ. Москва: Статут, 2012. С. 227–247.
385. Пильков К. Практика применения многоуровневых оговорок о разрешении споров. Обязательность переговоров, медиации, адьюдикации. *Обязательность арбитражного соглашения: доктрина и*

судебная практика: материалы II Междунар. арбитражных чтений памяти академика Побирченко И. Г.: сб. докладов. Київ: МКАС при ТПП України, 2015. С. 118–122.

386. Деревянко Б. Щодо формування та діяльності спеціалізованого інвестиційного суду України. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 3. С. 323–327. URL: <http://dspace.puet.edu.ua/handle/123456789/8292>
387. Ortiz A. L. Arbitration and IT. *Arbitration International*. 2005. Is. 3. P. 343–360.
388. Притика Ю. Д. Онлайн-арбітраж: поняття, ознаки та перспективи впровадження в Україні. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: зб. доп. і статей до V Міжнар. арбітражних читань пам'яті акад. І. Г. Побірченка (м. Київ, 04 жовтня 2018 р.). Київ: МКАС та МАК при ТПП України, 2019. С. 159–167.
389. Ізарова І. О. Теоретичні засади цивільного процесу Європейського Союзу. Київ: Дакор, 2015. 335 с.
390. Gautrais V. Y a-t-il une lex electronica? URL: <https://www.barreau.qc.ca/pdf/journal/vol30/no21/lex.html>
391. Regulation (EU) № 524/2013 of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on online dispute resolution for consumer disputes and amending Regulation (EC) № 2006/2004 and Directive 2009/22/EC (Regulation on consumer ODR). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0524>
392. Directive 2013/11/EU of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on alternative dispute resolution for consumer disputes and amending Regulation (EC) № 2006/2004 and Directive 2009/22/EC (Directive on consumer ADR). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013L0011&from=EN>
393. Maniruzzaman A. F. M. The Lex Mercatoria and International Contracts: A Challenge for International Commercial Arbitration? *American University International Review*. 1999. Vol. 14. Is. 3. P. 657–734.
394. Гончаренко О. М. Теоретико-правові засади саморегулювання господарської діяльності: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 36 с.

395. Проект Закону України «Про медіацію» (реєстр. № 3504-1 від 04.06.2020 р.) URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69023
396. Проект Закону України «Про медіацію» (реєстр. № 3504 від 19.05.2020 р.). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68877
397. UNCITRAL Model Law on International Commercial Mediation and International Settlement Agreements Resulting from Mediation, (amending the UNCITRAL Model Law on International Commercial Conciliation, Resulting from Mediation. 2018. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/modellaw/commercial_conciliation
398. United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation. 2018. URL: <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2020/12/Singapore-Convention-on-Mediation.pdf>
399. Мазаракі Н. Сінгапурська конвенція: теоретико-правовий аналіз. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2019. № 1. С. 26–34. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2019/01\(102\)/5.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2019/01(102)/5.pdf)
400. Клименюк О. М. Державне регулювання правових відносин: монографія. Київ: Акад. муніцип. упр., 2014. 200 с.
401. Щербина В. Поняття та види засобів державного регулювання господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2012. № 94. С. 10–15.
402. Задихайло Д. Економічна політика держави в системі правового і законодавчого забезпечення. *Вісник національної академії правових наук України*. 2013. № 3(74). С. 214–221.
403. Шаповалова О. Концептуальні засади реалізації права на розвиток і господарське законодавство. *Підприємництво, господарство і право*. 2008. № 6(150). С. 3–6.
404. Задихайло Д. В. Економічна та господарсько-правова політика держави: співвідношення та законодавче забезпечення. *Вісник Академії правових наук України: зб. наук. праць*. Харків: Право, 2012. № 1(68). С. 127–137.
405. Бойчук Р. П. Державне управління та державне регулювання економічної діяльності в Україні: проблеми правового регулювання. *Право та інноваційне суспільство*. 2020. № 2(15). С. 86–96.

-
406. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.06. Харків, 2004. 529 с.
407. Анохіна І. О. Правове регулювання діяльності суб'єктів природних монополій: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2005. 18 с.
408. Матійко С. А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України: автореф. дис. ... канд. наук з держ. управл.: 25.00.02. Київ, 2009. 15 с.
409. Транзитні можливості України. Україна – зручний транспортний хаб (вузол) між Європою та Азією. *Сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <http://mtu.gov.ua/content/tmu.html>
410. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свенціцькі. Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.
411. Ярмолович Ю. Р., Ярмолович Д. Ю. Развитие возможностей транспортной системы Украины в свете Концепции развития транспорта ЕС до 2050 года. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2015. № 1(50). Вип. 1. С. 155–169. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2015_1_13
412. Иванов А. А. Основные проблемы Европейского транспортного права: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. Москва, 2005. 196 с.
413. Пак Е. В., Полянова Т. Н. Единая транспортная политика Европейского Союза: как пример для Евразийского Экономического Союза. URL: <http://ehd.mgimo.ru/IORManagerMgimo/file?id=4025E231-98E2-4029-83B0-D7EB59075DB5>
414. Ratcliff C. Common transport policy: overview. URL: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html
415. Белых В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ): монографія. Москва: Проспект, 2014. 145 с.
416. EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses. URL: http://www.eutrapelproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf

417. WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide. URL: http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf
418. Деркач Е. М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. *Право і суспільство*. 2017. № 4. С. 76–83. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/4_2017/part_1/16.pdf
419. Ella Derkach, Sergii Pavliuk. International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives. *International Journal of Legal Studies*. 2017. № 2(2). P. 269–285.
420. Громогласова Е. С. Опыт транспортной политики Евросоюза для Евразии. *Восточная Аналитика*. 2010. № 1. С. 134–145.
421. Деркач Э. М., Павлюк С. Н. Транспортное законодательство Украины: состояние и перспективы развития в контексте европейского выбора. *Научные труды «Әділет»*. 2017. № 1. С. 86–97.
422. Хрисантопулос Л. Транспортная политика ЕС в контексте его восточного и южного соседства. *Center for International and European Studies (CIES)*. 2013. № 6. URL: [http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/NeighbourhoodPolicyPaper\(08\)RussianVersion\(1\).pdf](http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/NeighbourhoodPolicyPaper(08)RussianVersion(1).pdf)
423. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 40. Ст. 2021.
424. Драпайло Ю. З. Правове регулювання відносин у сфері транспорту відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. *Право і суспільство*. 2015. № 5–2. С. 89–93.
425. Про затвердження Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106. *Офіційний вісник України*. 2018. № 24. Ст. 852.
426. 19 травня 2020 року відбулося онлайн обговорення проекту Національної транспортної моделі України. *Офіційний портал Міністер-*

ства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31865.html>

427. Ella Derkach, Svitlana Vovk, Lidiya Seniv, Vitaliy Humenyuk, Tetiana Artiukh. Infrastructure and Logistics for Economic Activity of States. *Revista San Gregorio*. 2020. № 42. P. 54–61. URL: <http://revista.sangregorio.edu.ec/index.php/REVISTASANGREGORIO/article/view/1540/6-ELIA>
428. Мілаш В. С. Комерційний договір у господарському праві: теоретичні проблеми становлення та розвитку: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2008. 40 с.
429. Ионова Ж. А. Правовые проблемы государственной регистрации и лицензирования предпринимательства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Москва, 1997. 169 с.
430. Деркач Э. М. К вопросу о лицензировании услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом. *Держава і право: проблеми становлення і стратегія розвитку*: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (м. Суми, 16–17 травня 2009 р.). Суми: Фабрика друку, 2009. С. 76–78.
431. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності: Закон України від 19 жовтня 2010 р. № 2608-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 11. Ст. 69.
432. Деркач Е. М. Правові питання технічного регулювання у сфері залізничного перевезення вантажів. *Форум права*. 2012. № 3. С. 169–176. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2012_3_31
433. Про Концепцію вдосконалення державного регулювання господарської діяльності: Указ Президента України від 03 вересня 2007 р. № 816/2007. *Офіційний вісник України*. 2007. № 66. Ст. 2540.
434. Апанасенко К. І. Нормативно-правова база технічного регулювання у сфері господарювання: питання класифікації. *Вісник господарського судочинства*. 2010. № 4. С. 119–125.
435. Терещенко Л. К., Калмыкова А. В., Лукьянова В. Ю. Законодательство о техническом регулировании: его развитии. *Государство и право*. 2008. № 2. С. 5–12.

436. Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України: Наказ Міністерства транспорту України від 01 червня 1998 р. № 207. *Офіційний вісник України*. 1998. № 34. Ст. 204.
437. Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності: Закон України від 06 вересня 2005 р. № 2806-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 48. Ст. 483.
438. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 05 квітня 2007 р. № 877-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст. 389.
439. Про акредитацію органів з оцінки відповідності: Закон України від 17 травня 2001 р. № 2407-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 32. Ст. 170.
440. Про затвердження модулів оцінки відповідності, які використовуються для розроблення процедур оцінки відповідності, та правил використання модулів оцінки відповідності: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 січня 2016 р. № 95. *Офіційний вісник України*. 2016. № 16. Ст. 625.
441. Панова А. С. О некоторых проблемах современного законодательства в области технического регулирования. *Предпринимательское право*. 2009. № 4. С. 8–14.
442. Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов. Москва: Изд-во Московского ун-та, 1986. 150 с.
443. Недбайло П. Е. Советские социалистические правовые нормы. Львов: Изд-во Львовского ун-та, 1959. 169 с.
444. Мильшин Ю. Н. Лицензирование как административно-правовой институт: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Саратов, 1999. 165 с.
445. Кудрявцев В. Н. Правовое поведение: норма и патология / АН СССР. Институт государства и права. Москва: Наука, 1982. 287 с.
446. Брославский Л. И. Правовые основы стандартизации и качества. Москва: Изд-во стандартов, 1991. 108 с.
447. Гамбург І. А. Технічне регулювання господарської діяльності: поняття та співвідношення з правом. *Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в*

-
- контексте европейского выбора. Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2005. С. 496–500.
448. Тихомиров Ю. Техничко-юридические нормы в системе права. *Право и экономика*. 2004. № 10. С. 3–8.
449. Тихомиров Ю. Техническое законодательство – новая отрасль? *Право и экономика*. 2006. № 2. С. 3–7.
450. Овчаренко Р. В. Проблемы реализации отдельных положений Хозяйственного кодекса Украины в условиях реформы национальной системы технического регулирования. *Реалізація чинних Цивільного та Господарського кодексів України: проблеми та перспективи*. Київ: НДІ приватного права і підприємництва АпрН України, 2006. С. 29–31.
451. Про затвердження Технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 01 березня 2010 р. № 193. *Офіційний вісник України*. 2010. № 14. Ст. 672.
452. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 09 вересня 2020 р. № 816. *Офіційний вісник України*. 2020. № 75. Ст. 2404.
453. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 494. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1969.
454. Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1194. *Офіційний вісник України*. 2016. № 12. Ст. 501.
455. Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 47. Ст. 532.
456. Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. *OJ*. L 315.

- 3.12.2007. P. 51–78. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32007L0059>
457. Directive (EU) 2016/798 of The European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32016L0798>
458. Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area. *OJ. L 343. 14.12.2012. P. 32–77.* URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012L0034>
459. Якунин В. И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России: монография. Москва: Научный эксперт, 2008. 224 с.
460. Технічний регламент безпеки машин: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2013 р. № 62. *Офіційний вісник України.* 2013. № 9. Ст. 344.
461. Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання: Постанова Кабінету Міністрів України від 05 вересня 2007 р. № 1103. *Офіційний вісник України.* 2007. № 67. Ст. 2588.
462. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 03 грудня 1990 р. № 507-ХІІ. *Відомості Верховної Ради УРСР.* 1990. № 52. Ст. 650.
463. Джумагельдієва Г. Щодо окремих питань правового регулювання вартості залізничних перевезень вантажів. *Підприємництво, господарство і право.* 2003. № 5. С. 14–15.
464. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. В 4-х т. Москва: Статут, 2003. Т. II: Товар. Торговые сделки. 544 с.
465. Деркач Е. М. Щодо правового регулювання тарифів у сфері залізничних перевезень вантажів. *Форум права.* 2011. № 4. С. 179–186. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2011_4_30
466. Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 р. № 541. *Офіційний вісник України.* 2015. № 101. Ст. 3501.

-
467. Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 липня 2010 р. № 590. *Офіційний вісник України*. 2010. № 53. Ст. 1784.
468. Деркач Е. М. Правові питання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту. *Економіка та право*. 2020. № 3(58). С. 79–90. URL: <http://economiclaw.kiev.ua/index.php/economiclaw/article/view/1000>
469. Зведений перелік суб'єктів природних монополій АМКУ станом на 31.12.2020 р. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/%20.pdf>
470. Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 р. № 1043. *Офіційний вісник України*. 2019. № 100. Ст. 3356.
471. Кабмін дозволив приватну тягу на залізниці. *Ліга. Новини*. URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/kabmin-dozvoliv-privatnu-tyagu-na-zalznitsi>
472. Бизнес просит МИУ о продлении «пилота» с частной локомотивной тягой. URL: https://cfts.org.ua/news/2021/01/28/biznes_prosit_miu_o_prodlenii_pilota_s_chastnoy_lokomotivnoy_tyagoy_63016
473. Мінінфраструктури допустило локомотиви ще однієї приватної компанії до магістралі. URL: <https://gmk.center/ua/news/mininfra-strukturi-dopustilo-lokomotivi-shhe-odniiei-privatnoi-kompanii-do-magistrali/>
474. Швидка Т. І. Економічна конкуренція: сучасний стан законодавчого забезпечення та перспективи його модернізації: монографія. Харків: Право, 2020. 376 с.
475. Про природні монополії: Закон України від 20 квітня 2000 р. № 1682-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 30. Ст. 238.
476. Тихамер Т. Антимонопольное право Европейского Союза. Будапешт: «Complex» (ООО «Wolters Kluwer»), 2007. 798 с.

477. Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави: Указ Президента України від 08 листопада 2019 р. № 837/2019. *Урядовий кур'єр*. 2019. 13 листопада.
478. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів): Постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548. *Урядовий кур'єр*. 1997. 23 січня.
479. Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, схвалений Антимонопольним комітетом України 17 січня 2019 р. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. URL: <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>
480. Рудяга І. М. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування: монографія. Харків: Юрайт, 2017. 196 с.
481. АМКУ рекомендує Укрзалізниці доопрацювати договір про перевезення вантажів. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. URL: <https://amcu.gov.ua/news/amku-rekomenduyeu-ukrzaliznici-dooprasyuvati-dogovir-pro-perevezennya-vantazhiv>
482. Проект Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (реєстр. № 3927 від 22.07.2020 р.). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593
483. Офіційна позиція Українського логістичного альянсу щодо введення АТ «Укрзалізниця» нової Методики визначення плати за користування вагонами Перевізника на під'їзних колях. *Веб-портал Українського логістичного альянсу*. URL: <https://ula-online.org/ua/novyny-alyansu/401-ofitsijna-pozitsiya-ukrajinskogo-logistichnogo-alyansu-shchodo-vvedennya-at-ukrzaliznitsya-novoji-metodiki-viznachennya-plati-za-koristuvannya-vagonami-pereviznika-na-pid-jiznikh-koliyakh>
484. Бізнес просить доопрацювати оновлений договір про перевезення вантажів залізницею. *Бізнес*. URL: <https://business.ua/uk/biznes-prosit-doopratsyuvati-onovlenij-dogovir-pro-perevezennya-vantazhiv-zaliznitseyu>

-
485. Деркач Е. Правові питання розвитку економічної конкуренції в портовій галузі. *Юридичний вісник*. 2020. № 3. С. 191–200. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v3_2020/25.pdf
486. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.
487. Рішення Конституційного Суду України від 15.12.2004 р. № 21-рп/2004, Справа № 1-17/2004 щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення частини першої статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України (справа про морський порт як державне підприємство). *Офіційний вісник України*. 2004. № 51. Ст. 3375.
488. Про затвердження Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню: Постанова Кабінету Міністрів України від 03 червня 2013 р. № 405. *Офіційний вісник України*. 2013. № 44. Ст. 1578.
489. Порядок справляння та розміри ставок портових зборів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316. *Офіційний вісник України*. 2013. № 44. Ст. 1586.
490. Лист Морської Палати України від 29 квітня 2020 р. № 41-2020 «Щодо виконання Указу Президента від 09 листопада 2019 р. № 837/2019 “Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави” до Президента України». URL: <https://agropolit.com/news/7018-v-ukrayini-vvodyat-novu-metodiku-rozrahunku-stavok-portovih-zboriv>
491. Мінінфраструктури зобов'язано розробити Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України*. URL: <https://amcu.gov.ua/news/min-infrastrukturi-zobovyazano-rozrobiti-metodiku-rozrahunku-rozmiriv-stavok-portovih-zboriv>
492. Проект Наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів».

- Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України.* URL: <https://mtu.gov.ua/projects/175/>
493. Морська Палата України звернулась до представників влади щодо нової Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів. *Морські бізнес-новини України.* URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/%d0%b4%d0%be%d0%ba%d1%83%d0%bc%d0%b5%d0%bd%d1%82-%d0%bc%d0%be%d1%80%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%b0-%d0%bf%d0%b0%d0%bb%d0%b0%d1%82%d0%b0-%d1%83%d0%ba%d1%80%d0%b0%d1%97%d0%bd%d0%b8-%d0%b7%d0%b2%d0%b5%d1%80/2020/04/30/>
494. Удержаться на плаву: Зачем бизнес просит снизить портовые сборы. *Веб-портал Центра транспортных стратегий.* URL: https://cfts.org.ua/articles/uderzhatsya_na_plavu_zachem_biznes_prosit_snit_zit_portovye_sbory_1654
495. Рішення ТАК АМКУ від 09 грудня 2019 р. № 93-р/тк «Про порушення законодавства про захист економічної конкуренції та накладення штрафу». *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України.* URL: <https://amcu.gov.ua/npas/pro-porushennya-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-ta-nakladennya-shtrafu-10>
496. Быстрицкая О. Зависимое регулирование: пять причин почему бизнес не поддерживает законопроект о НКРТ. *Веб-портал Центра транспортных стратегий.* URL: https://cfts.org.ua/articles/zavisimoe_regulirovanie_pyat_prichin_pochemu_biznes_ne_podderzhivaet_zakonoproekt_o_nkrt_1682/116963
497. Гоцуенко Е., Гоцуенко Н. Внутренний водный транспорт. У падче-рицы транспортной инфраструктуры появились законодательные перспективы. *Зеркало недели.* 2019. 30 ноября.
498. Звіт Антимонопольного комітету України за результатами дослідження системи кваліфікаційної підготовки морських лоцманів та їх професійної діяльності на ринку послуг лоцманського проведення суден. *Офіційний веб-портал Антимонопольного комітету України.* URL: <https://amcu.gov.ua/news/zvit-za-rezultatami-doslidzhennya-na-rinku-poslug-locmanskogo-provedennya-suden>

-
499. Андреева Н. Соотношение договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов. *Право и экономика*. 2006. № 9. С. 92–95.
500. Астановский Г. Б. Договорные отношения на эксплуатацию подъездных путей / отв. ред. Н. С. Малейн. Москва: Юрид. лит., 1984. 112 с.
501. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Общие положения. Книга первая. Москва: Статут, 2006. 476 с.
502. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003. 910 с.
503. Булгакова І. В. Поняття та значення договору залізничного перевезення вантажів за законодавством України. *Вісник господарського судочинства*. 2001. № 1. С. 157–164.
504. Булгакова І. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 20 с.
505. Витрянский В. Общие положения о договоре в условиях реформирования гражданского законодательства. *Хозяйство и право*. 2012. № 4. С. 3–26.
506. Витрянский В. В. Договоры об организации перевозок грузов. *Хозяйство и право*. 2001. № 3. С. 41–55.
507. Витрянский В. В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. *Хозяйство и право*. 2001. № 6. С. 25–29.
508. Витрянский В. В. Обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке. *Хозяйство и право*. 2001. № 4. С. 25–42.
509. Витрянский В. В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки. *Хозяйство и право*. 2001. № 1. С. 60–74.
510. Горюнов А. В. К вопросу о форме договора железнодорожной перевозки груза. *Гражданское право*. 2006. № 3. С. 42–45.
511. Гребенников Д. А. Стороны договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договора на подачу и уборку вагонов. *Гражданское право*. 2006. № 2. С. 17–18.

512. Карпеев О. В. Транспортный договор как правовое средство обеспечения сохранности грузов. *Транспортное право*. 1998. № 1. С. 14–22.
513. Мілаш В. С. Правові аспекти укладення договорів суб'єктами господарювання в мережі Інтернет. *Вісник господарського судочинства*. 2011. № 4. С. 67–78.
514. Міщенко А. В. Договір перевезення вантажів за Господарським і Цивільним кодексами України: проблеми розмежування. *Реалізація чинних Цивільного та Господарського кодексів України: проблеми та перспективи*. Київ: НДІ приват. права і підприємництва АПрН України, 2006. С. 151–153.
515. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2011. 51 с.
516. Рапорт Я. И. Об ответственности железных дорог за нарушение сроков доставки грузов. *Советское государство и право*. 1958. № 9. С. 71–79.
517. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Запоріжжя, 2002. 108 с.
518. Самойленко Г. В. Правове значення накладної у договорі перевезення вантажів. *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. 2006. Вип. 32. С. 268–272.
519. Тарасов М. А. Договор перевозки по советскому праву. Москва: Гос. изд-во водного транспорта, 1954. 179 с.
520. Тютрина Н. Н. Понятие договора перевозки грузов. *Транспортное право*. 2005. № 2. С. 20–22.
521. Тютрина Н. Н. Транспортные обязательства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2005. 28 с.
522. Шварц Х. И. Договор автомобильной перевозки. Москва: Госюриздат, 1955. 200 с.
523. Яичков К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. Москва: Изд-во Академии наук СССР, 1958. 288 с.
524. Луць В. В. Кодифікація договірнього права в Україні: короткий історичний огляд і сучасні проблеми. *Вісник Академії правових наук*

-
- України: зб. наук. праць / редкол.: В. Я. Тацій та ін. Харків: Академія правових наук України, 1994. № 2. С. 99–107.
525. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 1999. 560 с.
526. Луць А. В. Свобода договору в цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Львів, 2001. 166 с.
527. Беляневич О. А. Про цілі договірного права в епоху цифрової економіки. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., присвяченої 35-річчю кафедри господарського права ДонНУ імені Василя Стуса (м. Вінниця, 11–12 жовтня 2019 р.). Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2019. С. 56–58.
528. Беляневич О. Деонтичні характеристики господарського договірного права України як нормативної підсистеми. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 12. С. 70–73.
529. Беляневич О. Організаційні договори в сфері господарювання: сутність, види. *Правничий часопис Донецького університету*. 2005. № 2(14). С. 27–32.
530. Беляневич О. Судова практика як засіб забезпечення деонтичної повноти господарського договірного права. *Підприємництво, господарство і право*. 2006. № 2. С. 81–84.
531. Беляневич О. А. Господарський договір та способи його укладання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 1999. 24 с.
532. Беляневич О. А. Господарський договір та способи його укладання: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 1999. 180 с.
533. Беляневич О. А. Концептуальні засади розвитку господарського договірного права України. *Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в контексте европейского выбора*: сб. науч. трудов. Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2005. С. 58–62.
534. Беляневич О. А. Теоретичні проблеми господарського договірного права: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2006. 34 с.
535. Пилипенко А. Я., Щербина В. С. Господарське право: курс лекцій. Київ: Вентурі, 1996. 288 с.

536. Пархоменко Н. М. Договір у системі права України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 1998. 202 с.
537. Посполітак В. В., Ханик-Посполітак Р. Ю. Аналіз наявних суперечностей та неузгодженостей між Цивільним та Господарським кодексами України. Київ: Реферат, 2005. 264 с.
538. Коломієць О. О. Цивільно-правове регулювання діяльності фізичної особи-підприємця: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2002. 185 с.
539. Підприємницьке право України: підручник / за ред. Р. Б. Шишки. Харків: Еспада, 2000. 480 с.
540. Белых В. С. Предпринимательский договор: понятие, виды и сфера применения. *Цивилистические исследования*. Вып. 1: Сборник научных трудов памяти профессора И. В. Федорова / под ред. Б. Л. Хаскельберга. Москва: Статут, 2004. С. 123–132.
541. Сулова В. В. Функціональні завдання саморегулювальної організації та їх законодавче закріплення. *Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого*. 2011. № 4. С. 122–129.
542. Ильясова Г. А. Система транспортных договоров по законодательству Республики Казахстан. *Вестник Карагандинского университета*. 2012. URL: <https://articlekz.com/article/6175>
543. Хаснутдинов А. И. Понятие транспортного договора. *Правоведение*. 1990. № 3. С. 34–42.
544. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте. Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1994. 251 с.
545. Тулеугалиев Г. И. Избранные труды по транспортному праву / сост. М. К. Сулейменов. Алматы: КазГЮУ, 2003. 506 с.
546. Цивільне право України: підручник. У 2-х т. / О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2002. Т. 2. 640 с.
547. Гражданский кодекс Украины: Комментарий / под общей ред. д-ра юрид. наук Е. О. Харитоновна, канд. юрид. наук О. М. Калитенко. Издание второе. Харьков: ООО «Одиссей», 2004. Т. II. 1024 с.
548. Ткач И. Первым делом – накладная... *Юридическая практика*. 2012. 27 ноября.

-
549. Про затвердження Змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства інфраструктури України від 03 червня 2019 р. № 413. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0649-19#n2>
550. Кризь призму якості. *Закон і Бізнес*. 2013. 13–19 липня.
551. Деркач Е. М. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом з використанням електронного документообігу. *Господарсько-правові аспекти забезпечення розвитку економіки України: монографія / за наук. ред. А. Г. Бобкової та А. М. Захарченка*. Донецьк: Юго-Восток, 2013. С. 273–284.
552. Запара В. М., Потурнак Т. М. Зміни в документообігу при вантажних перевезеннях з використанням електронного перевізного документа. *Збірник наукових праць УкрДАЗТ*. Харків: УкрДАЗТ, 2011. Вип. 126. С. 276–279.
553. Нові принципи взаємодії клієнта із залізницею: автоматизована система Клієнт УЗ. *Магістраль*. 2011. 25–31 травня.
554. Про затвердження Плану заходів із запровадження електронного документообігу, пов'язаного з перевезенням вантажів залізничним транспортом: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1557-р. *Урядовий кур'єр*. 2010. 13 січня.
555. Про затвердження Порядку застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 листопада 2010 р. № 800. *Офіційний вісник України*. 2011. № 31. Ст. 1334.
556. Про затвердження Порядку застосування електронного документообігу, пов'язаного з перевезенням вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 16 листопада 2012 р. № 690. *Офіційний вісник України*. 2012. № 97. Ст. 3931.
557. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 08 червня 2011 р. № 138. *Офіційний вісник України*. 2011. № 49. Ст. 1988.
558. Правила оформлення перевізних документів: від 21 листопада 2000 р. (в ред. Наказу Міністерства інфраструктури України від 08 червня 2011 р.): Наказ Міністерства транспорту України. *Офіційний вісник України*. 2011. № 49. Ст. 1988.

559. Про затвердження Правил розрахунків за перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. *Офіційний вісник України*. 2000. № 48. Ст. 2108.
560. Інформаційний лист Вищого господарського суду України «Про електронні перевізні документи» від 27 лютого 2012 р. *Вісник господарського судочинства*. 2012. № 2. Ст. 28.
561. Булгакова І. В. Електронні докази в господарському процесі: поняття і порядок застосування. *Вісник господарського судочинства*. 2011. № 2. С. 98–103.
562. Кулик Т. Доказательственные возможности электронных документов. *Хозяйство и право*. 2006. № 8. С. 71–75.
563. Про внесення змін до Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.10.2012 р. № 622. *Офіційний вісник України*. 2012. № 88. Ст. 3578.
564. Харитонов Е. О., Саниахметова Н. А. Гражданское право Украины: учебник. Харьков: Одиссей, 2004. 960 с.
565. Воронина Е. В. Актуальные проблемы современного правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности. *Транспортное право*. 2000. № 1. С. 16–18.
566. Левин Э. О некоторых проблемах квалификации договора транспортной экспедиции в национальных правовых системах. *Хозяйство и право*. 2005. № 10. С. 38–48.
567. Гражданское право: учебник / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. Москва: ПРОСПЕКТ, 1999. Ч. II. 784 с.
568. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Части второй (постатейный) / Ин-т законодательства и сравнит. правоведения при Правительстве Рос. Федерации; рук. авт. кол. и отв. ред. О. Н. Садилов. 4-е изд., испр. и доп., с использованием судебно-арбитраж. практики. Москва: Контракт: ИНФРА-М, 2003. 907 с.
569. Парций Я. Постатейный комментарий к Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». *Хозяйство и право*. 2004. № 2. С. 8–20.

-
570. Деркач Е. Деякі питання правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2007. № 2. С. 69–73.
571. Досвід державно-приватного партнерства в транспортній галузі: досягнення і невдачі. URL: <http://www.trn.ua/articles/2135/>
572. Запатріна І. В. Потенціал публічно-приватного партнерства в економіках, що розвиваються. Київ: ЦЕНТРОДРУК, 2011. 152 с.
573. Амелін А. Великій Україні великі проекти. *Сайт Центру транспортних стратегій*. URL: http://cfts.org.ua/opinions/bolshoy_ukraine_bolshie_proekty_94
574. 40 % пріоритетних для держави інвестпроектів складають проекти у галузі інфраструктури та транспорту. 2020. 20 листопада. *Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32396.html>
575. Устименко В., Джабраїлов Р. Проблеми та перспективи впровадження державно-приватного партнерства у відносини у сфері господарювання. *Схід*. 2011. № 1(108). С. 175–178. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/22009/49-Ustymenko.pdf?sequence=1>
576. Вінник О. М. Проблеми використання корпоративної форми державно-приватного партнерства. *Юридична наука, практика і освіта*: зб. наук. праць / за заг. ред. О. В. Шаповалової. Луганськ: Вид-во СНУ, 2010. 256 с.
577. Вінник О. М. Публічно-приватне партнерство: вдосконалення правового регулювання з урахуванням досвіду ЄС. *Международное право развития: современные тенденции и перспективы*: матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (г. Одеса, 17 июня 2015 г.). Одеса: НУ «ОЮА», 2015. С. 8–13.
578. Green paper on public-private partnerships and community law on public contracts and concessions. *EUR-Lex. Access to European Union Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52004DC0327>
579. Summary on Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions. *EUR-Lex. Access to Euro-*

- pean Union Law. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A122012#:~:text=The%20Green%20Paper%20distinguishes%20two,PPPs%20of%20an%20institutional%20nature>
580. Вінник О. М. Проблеми правового регулювання корпоративних і партнерських відносин: монографія. Київ: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2010. 166 с.
581. Литвяков С. С. Государственно-частное партнерство в финансировании транспортной инфраструктуры в Российской Федерации: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.10. Москва, 2014. 199 с.
582. Барьеры развития механизма ГЧП в России. Москва: НПФ «Экспертный институт», 2010. 32 с.
583. Максимчук К. Що стоїть на заваді концесіонерам? *Юридична газета online*. 2019. 10 вересня. № 37(691). URL: <https://jur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-stoyit-na-zavadi-koncesioneram.html>
584. Реєстр концесійних проєктів. *Сайт Фонду державного майна України*. URL: <http://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-rent-consessions.html>
585. Новікова І. Що змінилося після прийняття закону про концесії? *Юридична газета online*. 2020. № 1(707). 21 січня. URL: <https://jur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-zminilosya-pislya-priynuyatty-zakonu-pro-koncesiyyi.html>
586. Перший в Україні концесійний проєкт «Львів–Краковець» шукає інвесторів. *Сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <http://mtu.gov.ua/news/61.html>
587. В Україні погано приживаються концесії: причини невдач. URL: <http://www.segodnya.ua/economics/business/v-ukraine-ploho-prizhivayutsya-koncessii-prichiny-neudach-655074.html>
588. Програма державно-приватного партнерства у дорожній галузі. URL: <http://roadppp.in.ua/>
589. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства в Україні як механізм ефективної співпраці між державою та приватними партнерами у галузі інфраструктури. PPP Management Office SPILNO: Практичний посібник. 2017. *Офіційний портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D0%>

BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%A0%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F%20%D0%94%D0%9F%D0%9F%20%D0%B2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96.pdf

590. Кифак О. Державно-приватне партнерство у портах: міф чи реальність? *Юридична газета online*. 2020. 8 січня. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/derzhavnoprivatne-partnerstvo-u-portah-mif-chi-realnist.html>
591. Деркач Е. М. Стан та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України: правовий аспект. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 9–10 квітня 2020 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2020. С. 35–38.
592. Подцерковний О. П. Недоліки позбавлення морських портів самостійності. *Правове життя сучасної України*: тези доп. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 20–21 квітня 2012 р.) / відп. ред. проф. В. М. Дрьомін. Одеса: Фенікс, 2012. Т. 3. С. 282–284.
593. Драпайло Ю. З. Правове регулювання господарських відносин у морських портах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Одеса, 2013. 20 с.
594. Інвестиції в портову галузь: проблеми та шляхи їх вирішення. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/%D0%86nvestic%D1%96%D1%97_v_portovu_galuz_problemi_ta_shlyahi_%D1%97h_vir%D1%96shennya/
595. Репортаж из главного порта Европы. Hutchison Ports идет в Украину. Как устроен ее бизнес? *Ліга. Бізнес*. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/article/hutchison-ports-idet-v-ukrainu-kak-ustroen-ee-biznes>
596. Фонд держмайна шукає інвесторів для трьох морпортів. *Економічна правда*. 2020. 17 лютого. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/17/657131>
597. Концесія: всі «за» і «проти» державно-приватного партнерства. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2020/03/5/657701/>

598. АМКУ дозволив концесію порту «Ольвія». *Економічна правда*. 2020. 27 лютого. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/27/657559/>
599. Концесії в морських портах. *Інформаційний портал Адміністрації морських портів України*. URL: <http://investinports.com/concessions/>
600. Ad hoc Intergovernmental Group of Port Experts, UNCTAD, Geneva 1990, Port marketing and the third generation port, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva 1991.
601. Semenov J. Kierunki strategiczne podwyższenia konkurencyjności polskich portów na tle wymogów UE, (in:). K. Chwesiuk, Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską, Szczecin, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2003. P. 6.
602. Adam Kaliszewski. FIFTH AND SIXTH GENERATION PORTS (5GP, 6GP) – EVOLUTION OF ECONOMIC AND SOCIAL ROLES OF PORTS. URL: https://www.researchgate.net/publication/324497972_FIFTH_AND_SIXTH_GENERATION_PORTS_5GP_6GP_-_EVOLUTION_OF_ECONOMIC_AND_SOCIAL_ROLES_OF_PORTS
603. What is a Smart Port? *Port Technology*. URL: <https://www.port-technology.org/news/what-is-a-smart-port/>
604. Гришко В. В. Державно-приватне партнерство як механізм залучення інвестицій. *Модернізація економічного / господарського законодавства*. URL: <https://www.facebook.com/groups/2579880398912645/permalink/2820121341555215>
605. Герасименко Н. О. Розвиток державно-приватного партнерства як засобу реалізації проектів з енергомодернізації Донбасу. *Економіко-правові засоби стимулюючого впливу на розвиток Донбасу: монографія / за заг. ред. В. А. Устименка*. Київ: НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень, 2019. 236 с.
606. Деркач Э. М. Правовые вопросы государственно-частного партнерства в транспортной отрасли Украины. *Leges si Viata*. 2017. № 9/2. С. 44–48. URL: <http://www.legesiviata.in.ua/archive/2017/9-2/11.pdf>

Наукове видання

Деркач Елла Михайлівна

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ
ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ
ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Монографія

Редактор: А. О. Цяпало
Технічний редактор О. К. Гомон

Підписано до друку 06.12.2021 р.
Формат 60×84/16. Папір офсетний.

Друк – цифровий. Умовн. друк. арк. 21,86
Тираж 300 прим. Зам. № 67

Донецький національний університет імені Василя Стуса
21021, м. Вінниця, вул. 600-річчя, 21.

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру
серія ДК № 5945 від 15.01.2018 р.