

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА «ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ  
ДОСЛІДЖЕНЬ ІМЕНІ В. К. МАМУТОВА  
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ»**

**ДЕРКАЧ Елла Михайлівна**



УДК 346.7 : 347.763

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ  
В СФЕРІ ТРАНСПОРТУ:  
ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРИКЛАДНІ ПРОБЛЕМИ**

Спеціальність 12.00.04 – господарське право;  
господарсько-процесуальне право

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора юридичних наук

Київ – 2021

Дисертація є кваліфікаційною науковою працею на правах рукопису.

Робота виконана в Донецькому національному університеті імені Василя Стуса МОН України на кафедрі конституційного та міжнародного права (м. Вінниця).

**Науковий консультант** – доктор юридичних наук, професор,  
Заслужений юрист України  
**ГРИНЮК Роман Федорович**,  
Донецький національний університет  
імені Василя Стуса МОН України, ректор  
(м. Вінниця).

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор  
**НІКОЛЕНКО Людмила Миколаївна**,  
Донецький державний університет внутрішніх справ  
МВС України, завідувач кафедри господарсько-  
правових дисциплін та економічної безпеки  
факультету № 3 (м. Маріуполь, Донецька обл.);

доктор юридичних наук, професор  
**ДЕРЕВ'ЯНКО Богдан Володимирович**,  
Науково-дослідний інститут приватного права і  
підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака  
НАПрН України, головний науковий співробітник  
відділу правового забезпечення ринкової економіки  
(м. Київ);

доктор юридичних наук, доцент  
**КЛЕПШКОВА Ольга Вікторівна**,  
Інститут права Київського національного  
університету імені Тараса Шевченка МОН України,  
доцент кафедри господарського права  
та господарського процесу (м. Київ).

Захист відбудеться «27» вересня 2021 р. о 12<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 11.170.02 в Державній установі «Інститут економіко-правових досліджень імені В. К. Макутова Національної академії наук України» за адресою: 01032, м. Київ, бульвар Тараса Шевченка, 60.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці за адресою: 01032, м. Київ, бульвар Тараса Шевченка, 60, к. 202.

Автореферат розіслано «26» серпня 2021 р.

**Учений секретар**  
спеціалізованої вченої ради



**Н. О. Герасименко**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** 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, обумовлює 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, 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, із застосуванням принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу; створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо.

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 часі, що створює колізії у правовому регулюванні досліджуваної сфери відносин. Наявні законодавчі рішення вже не відповідають сучасним потребам учасників транспортної 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: 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. Карпєєв, 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». Однак за нинішніх умов розвитку транспортна система активно еволюціонує і трансформується, зважаючи на процеси розширення наявних і появи нових сфер правового регулювання, впливу 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 вектору 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 дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Донецького національного університету імені Василя Стуса МОН України за темами: «Розвиток правової системи України: стан та перспективи» (ДР № 0221U104996); «Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи» (ДР № 0118U003140), в яких дисертантка брала участь як співвиконавець, і в межах яких досліджено правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту, визначено шляхи подальшого вдосконалення законодавства і практики його застосування.

**Мета і завдання дослідження.** *Метою* дисертаційного дослідження є формулювання нових теоретичних положень щодо правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту та розроблення концепції удосконалення господарсько-правового регулювання такої діяльності у сучасних соціально-економічних умовах.

Для досягнення зазначеної мети поставлено та вирішено такі *завдання*:

- проаналізувати загальні положення щодо транспортної діяльності як виду господарської діяльності, та обґрунтувати концептуальні засади удосконалення господарсько-правового регулювання цієї діяльності;
- з'ясувати місце транспортного права в системі права України;
- дослідити та конкретизувати положення щодо правових засад господарської діяльності в сфері транспорту;
- здійснити класифікацію учасників господарських відносин у сфері транспорту та обґрунтувати пропозиції щодо удосконалення їхнього правового статусу;

- охарактеризувати господарську компетенцію суб'єктів організаційно-господарських відносин у сфері транспорту;
- обґрунтувати пропозиції щодо оптимізації організаційно-правових форм суб'єктів господарювання у сфері транспорту;
- проаналізувати та конкретизувати положення щодо господарсько-правової відповідальності суб'єктів господарювання в сфері транспорту;
- уточнити положення щодо захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту;
- охарактеризувати основні напрями та форми державного регулювання господарської діяльності в сфері транспорту та розробити пропозиції щодо їх удосконалення;
- дослідити та конкретизувати положення щодо обмеження монополізму та розвитку економічної конкуренції в сфері транспорту;
- проаналізувати правові форми, що опосередковують господарську діяльність у сфері транспорту, та з'ясувати їхню специфіку;
- розглянути господарсько-правові аспекти публічно-приватного партнерства в сфері транспорту та підготувати пропозиції й рекомендації стосовно активізації такого партнерства.

*Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що складаються у процесі організації та здійснення транспортної діяльності.*

*Предмет дослідження – теоретичні та прикладні проблеми правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту.*

**Методи дослідження.** Дослідження проведено з використанням комплексу загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання. Зокрема, *історичний метод* використано в роботі для дослідження розвитку і становлення законодавства про транспорт (підрозділ 1.3). Для уточнення основних визначень щодо господарської діяльності у сфері транспорту застосовано *метод абстрагування* (підрозділи 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 4.1, 4.2). За допомогою *системного методу*, уточнено правовий статус суб'єктів господарської діяльності у сфері транспорту (підрозділи 2.1, 2.2, 2.4). Процес перевезення та його елементи досліджено з використанням *методів аналізу і синтезу* (підрозділи 1.1, 4.1). *Формально-логічний метод* дав змогу проаналізувати транспортне законодавство України, з метою виявлення недоліків і розроблення пропозицій щодо їхнього усунення (підрозділи 1.3, 2.4, 3.2, 4.2). *Метод моделювання* реалізовано під час формулювання пропозицій щодо вдосконалення наявної системи суб'єктів організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту (підрозділи 2.2, 3.1). *Порівняльно-правовий метод* сприяв аналізу законодавства ЄС, міжнародних договорів щодо транспортної діяльності (підрозділи 1.3, 3.2, 4.2). Узагальнення практики організації і здійснення господарської діяльності у сфері транспорту було виконано за допомоги *статистичного методу* (підрозділи 2.2, 2.3, 3.2, 4.2).

*Теоретичною основою* дослідження, крім робіт вищезазначених учених, слугували наукові праці вітчизняних та іноземних правників, зокрема: О. А. Беяневич, А. Г. Бобкової, О. М. Вінник, О. П. Віхрова, О. В. Гарагонича,

О. М. Гончаренко, Р. Ф. Гринюка, С. М. Грудницької, Б. В. Дерев'янка, 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 ін. учених.

*Емпіричну основу дослідження* склали: Конституція України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, Статут залізниць України, закони, підзаконні та локальні нормативно-правові акти, які регулюють транспортні відносини, судові рішення, статистичні дані, законодавство іноземних країн, джерела міжнародного права та окремі положення *acquis communautaire*, а також матеріали, отримані під час проходження міжнародного наукового стажування в Міжнародному інституті інновацій «Science–Education–Development» (м. Варшава, Польща) на тему: «Recent Developments in European Law» (сертифікат від 30.11.2016 р., № 27); участі у міжнародному логістичному марафоні, що проводився PLASKE Academy 7–30 квітня 2020 р. (м. Одеса); участі у Міжнародних транспортних форумах: «TRANS EXPO ODESA 2018» (м. Одеса, 2018 р.), «TRANS EXPO ODESA 2019» (м. Одеса, 2019 р.), «TRANS EXPO ODESA 2020» (м. Одеса, 2020 р.), а також он-лайн курсів за темою: «Corporate & Commercial Law I: Contracts & Employment Law» в Університеті Іллінойс (США, 2020 р.), «International Law in Action: A Guide to the International Courts and Tribunals in The Hague» у Лейденському університеті (Нідерланди, 2020 р.), «Introduction to English Common Law» у Лондонському університеті (Велика Британія, 2021 р.).

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у тому, що на основі комплексного аналізу важливих проблем правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту обґрунтовано нові теоретико-правові положення щодо такої діяльності та концептуальні засади удосконалення її господарсько-правового регулювання в нових соціально-економічних умовах.

У результаті проведеного дослідження сформульовано низку положень, які мають важливе значення для науки господарського права та практики загалом, зокрема:

*вперше:*

– запропоновано концепцію удосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності, у якій визначено: 1) мету – підтримання належних правових умов здійснення такої діяльності, за яких уповноважені державою суб'єкти організовуватимуть ефективне здійснення транспортної діяльності для забезпечення правового господарського порядку у національній економіці; 2) завдання: а) досягнення правової визначеності у питанні сутності транспортної діяльності як виду господарської діяльності; б) створення правових умов для удосконалення системи суб'єктів господарювання у сфері транспорту, уточнення господарської компетенції цих суб'єктів та підвищення

ефективності її реалізації; в) створення правових умов для оптимізації форм державного регулювання господарської діяльності в сфері транспорту, системи суб'єктів організаційно-господарських повноважень у зазначеній сфері; г) досягнення більш високого рівня договірного регулювання господарської діяльності в сфері транспорту; 3) основні перспективні напрями: а) забезпечення добросовісної конкуренції у сфері транспорту в контексті інтеграційних процесів; б) узгодження інтересів держави, бізнесу і суспільства в розвитку транспортної системи на засадах публічно-приватного партнерства; в) модернізація норм ГК України щодо перевезення вантажів з урахуванням цифровізації перевізного процесу, розширення кола учасників господарської діяльності у сфері транспорту, господарських транспортних договорів; г) систематизація спеціального транспортного законодавства у формі Транспортного кодексу України; д) прийняття законів про мультимодальні перевезення, про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, про річкові порти та інших нормативно-правових актів;

– обґрунтовано доцільність прийняття Національної інноваційно-інвестиційної моделі розвитку транспортної системи як стратегічного документу, що визначатиме основні засади державної політики в сфері транспорту на довгостроковий період (10 років), а також Дорожньої карти розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему (Майстер-план), для визначення тактичних завдань і заходів щодо реалізації цієї політики в сфері транспорту на середньостроковий період (5 років);

– виокремлено 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;

– розроблено пропозиції щодо системи господарських транспортних договорів, які укладаються суб'єктами господарювання в сфері транспорту шляхом розподілу їх на групи залежно від ролі, яку виконують такі договори: 1) транспортні організаційні договори, спрямовані на організацію разових або систематичних перевезень вантажів та укладаються між: а) транспортними організаціями та замовниками транспортних послуг/робіт (уповноваженими ними особами); б) транспортними організаціями різних видів транспорту при здійсненні змішаних (мультимодальних) перевезень вантажів; в) операторами транспортної інфраструктури та транспортними організаціями щодо надання доступу до транспортної інфраструктури; 2) разові договори перевезення вантажів, укладення яких підтверджується складанням транспортної накладної (коносаменту), зокрема в електронній формі;

*удосконалено положення щодо:*

– суб'єктів господарювання в сфері транспорту шляхом обґрунтування доцільності нормативного закріплення правової конструкції «транспортна організація» – господарської організації, яка здійснює організацію та/або надання транспортних послуг, виконання транспортних робіт і може

функціонувати у різноманітних організаційно-правових формах, з урахуванням обмежень, установлених законодавством України;

– правового регулювання транспортних договірних відносин з виокремленням таких специфічних рис: 1) переважання імперативної нормативної регламентації на монополізованих ринках перевезень, з метою захисту слабшої сторони договору – замовника транспортних послуг/робіт, із застосуванням типових договорів (у сфері залізничного, трубопровідного транспорту); 2) обмеження принципу свободи договору у передбачених законом випадках, з метою забезпечення публічних інтересів (для здійснення соціально значущих перевезень), із застосуванням державних контрактів; 3) застосування примірних договорів (у конкурентних сферах перевезень); 4) додаткова конкретизація істотних умов для окремих видів транспортних договорів (договори транспортного експедирування, перевезення вантажів автомобільним транспортом); 5) тенденції розвитку інституційного саморегулювання із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними та саморегулювальними організаціями;

– об'єкту транспортних правовідносин з обґрунтуванням його складного характеру, що передбачає: надання транспортних послуг (перевезення, транспортне експедирування, буксирування, морське агентування, подача та забирання вагонів тощо), виконання робіт (авіаційні, гідротехнічні, підводно-технічні роботи тощо);

– змісту правового регулювання транспортної діяльності, шляхом уточнення, що основний вплив на формування юридичного режиму господарювання у сфері транспорту справляють загальні норми ГК України та спеціальні норми транспортного законодавства, з огляду на що запропоновано модель трирівневого правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту (ГК України – Транспортний кодекс України – Правила перевезення вантажів);

– правової регламентації транспортних організаційних договорів шляхом доповнення ГК України новими договірними конструкціями – про організацію мультимодальних перевезень вантажів, про мультимодальне перевезення вантажу, фрахтування (чартеру), про надання доступу до транспортної інфраструктури (договір укладається між транспортним оператором та оператором інфраструктури);

– предмету транспортних договорів – транспортна послуга та/або робота – з уточненням, що транспортна послуга має розглядатися в широкому розумінні, з урахуванням низки її складових: 1) транслокації; 2) транспортно-експедиційного обслуговування; 3) надання доступу до транспортної інфраструктури; 4) забезпечення безпеки транспортної діяльності; 5) інших складових;

– порядку захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту, шляхом конкретизації, що таким порядком може бути: 1) судовий; 2) досудовий (із поданням претензії, проведенням переговорів тощо);



3) альтернативний (ADR), застосовуючи електронне (он-лайн) вирішення спорів (ODR), із використанням інтернет-технологій;

– засобів державного регулювання господарської діяльності в сфері транспорту, шляхом їхнього узагальнення та конкретизації особливостей застосування, з обґрунтуванням доцільності: 1) запровадження ліцензування перевезення вантажів транспортом загального користування; 2) застосування технічного регулювання надання послуг з доступу до інфраструктури, подачі та забирання вагонів, транспортного експедирування тощо, з подальшим розробленням відповідних технічних регламентів, що встановлюють умови провадження такої діяльності, з метою допуску професійних учасників до надання транспортних послуг;

– системи суб'єктів організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту, з обґрунтуванням доцільності оптимізації зазначеної системи суб'єктів на галузевому рівні шляхом створення державних агентств для регулювання діяльності залізничного, морського та внутрішнього водного, повітряного, автомобільного транспорту; створення правових засад функціонування органу державної виконавчої влади зі спеціальним статусом – Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, підконтрольного Президенту України та підзвітного Верховній Раді України;

– правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту, шляхом конкретизації його напрямів: 1) застосування стимулювальних механізмів державної тарифної політики, з виділенням обов'язкових, додаткових та допоміжних послуг інфраструктури залізничного транспорту та затвердженням постановою Кабінету Міністрів України відповідної Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монопольне становище у визначеній сфері; 2) виокремлення на рівні закону монопольного, потенційно конкурентного та конкурентного секторів у сфері залізничних перевезень вантажів (анбандлінгу); 3) демонополізації ринку локомотивної тяги у сфері залізничного транспорту шляхом законодавчої регламентації порядку використання локомотивів приватної форми власності на магістральних коліях, відокремлення оператора залізничних перевезень від оператора інфраструктури з регламентацією їхнього правового статусу;

– правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері морського транспорту, шляхом конкретизації його напрямів: демонополізації послуг лоцманського проведення, удосконалення розрахунку та порядку стягнення портових зборів завдяки прийняттю Кабінетом Міністрів України Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів і Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів; усунення проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів;

– напрямів створення (модернізації) та використання об'єктів державної власності у сфері транспорту на засадах публічно-приватного партнерства,

шляхом активізації такого партнерства на засадах: 1) визначення концептуальних питань розвитку в єдиній Стратегії розвитку публічно-приватного партнерства в сфері транспорту; 2) законодавчої регламентації інших, окрім концесії, форм публічно-приватного партнерства (довгострокова оренда, договір про спільну діяльність, інфраструктурні облигації тощо); 3) застосування нефіскальних стимулювальних заходів для розвитку об'єктів публічно-приватного партнерства в сфері транспорту;

– порядку обчислення початку перебігу позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів у разі непред'явлення претензії до перевізника, з урахуванням скасування обов'язкового досудового врегулювання таких спорів, шляхом законодавчого закріплення правила, згідно з яким перебіг позовної давності починається 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;

*дістали подальшого розвитку положення щодо:*

– поняття транспортної діяльності шляхом його тлумачення як господарської діяльності, що полягає у виконанні 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, зокрема транспортно-експедиторська діяльність та інші пов'язані з перевезенням транспортні роботи та/або послуги, що виконуються на договірній основі або інших законних підставах;

– співвідношення таких категорій, як «транспортна діяльність» та «перевезення вантажів», з уточненням, що вони співвідносяться як ціле та частина, оскільки 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;

– трактування поняття транспортного права як інституту господарського права з конкретизацією, що це система правових норм, спрямованих на регулювання відносин, які виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності в сфері транспорту (зокрема, перевезення вантажів), з метою забезпечення потреб населення та суспільного виробництва, з урахуванням соціально-економічних пріоритетів держави та міжнародних зобов'язань у цій сфері;

– структури транспортного права як елементу системи права України, шляхом виокремлення загальної частини, що містить загальні положення про правовий статус суб'єктів господарювання в сфері транспорту, господарські договори в сфері транспорту (господарські зобов'язання), господарсько-правову відповідальність; а також особливої частини –

спеціальні норми, що регулюють окремі види господарської діяльності в сфері транспорту;

– предметної спеціалізації транспортного права, з обґрунтуванням, що її складають 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;

– класифікації учасників господарських відносин у сфері транспорту, шляхом їхнього поділу за характером виконуваних функцій на таких, які: 1) здійснюють транспортну діяльність; 2) забезпечують організацію транспортної діяльності; 3) управляють транспортною діяльністю – суб'єкти організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту; а також 4) замовники, споживачі транспортних послуг/робіт;

– правового статусу суб'єктів господарювання в сфері транспорту, шляхом визначення його особливостей: залежність організаційно-правової форми та умов діяльності від вибору виду транспортної діяльності; зумовленість набуття транспортними організаціями правосуб'єктності необхідністю отримання ліцензії, сертифікату для заняття певним видом транспортної діяльності, здійснення страхування, встановлення додаткових кваліфікаційних вимог до персоналу, технологічних вимог до транспортних засобів тощо, з метою безпеки здійснення транспортної діяльності та якості надання транспортних послуг;

– критеріїв класифікації транспортних організацій, з обґрунтуванням положення про доцільність виділення додаткових критеріїв, а саме: за функціональною ознакою; змістом діяльності; за співвідношенням обсягу транспортної діяльності і загального обсягу господарської діяльності; за ознакою залежності; за формою здійснення транспортної діяльності; за ознакою виду вантажів та/або транспортних засобів; обсягом транспортних послуг, що надаються;

– класифікації прав та обов'язків транспортних організацій та їхніх клієнтів (контрагентів), шляхом їх поділу на: загальні, спеціальні та договірні, з обґрунтуванням доцільності доповнення глави 32 ГК України відповідною нормою щодо загальних прав та обов'язків транспортних організацій;

– оптимізації форм організації господарських відносин у сфері транспорту (способу реалізації господарської компетенції суб'єктами господарювання в сфері транспорту), з доповненням такими формами, як транспортно-логістичний центр (хаб), індустріальний транспортно-логістичний парк, стартап;

– господарсько-правової відповідальності в сфері транспорту шляхом обґрунтування пропозиції щодо нормативного закріплення рівного обсягу відповідальності сторін договору перевезення;

– господарсько-правових санкцій, що застосовуються в сфері транспорту, з уточненням їхніх видів: 1) відшкодування фактичних збитків у разі втрати, пошкодження, псування, недостачі вантажу; 2) штрафні санкції (у разі прострочення доставки вантажу та ін.); 3) оперативно-господарські санкції, що застосовуються самостійно стороною транспортного господарського договору, права якої було порушено; 4) адміністративно-господарські санкції, що застосовуються уповноваженим у сфері транспорту органом самостійно або за його ініціативою – судом, у разі порушення законодавства.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що сформульовані в дисертації положення, висновки і пропозиції можуть бути використані в науково-дослідній роботі, в освітньому процесі та в практичній діяльності суб'єктів господарювання, а також при подальшій розробці та вдосконаленні законодавства в сфері транспорту.

Результати дослідження використовуються при викладанні навчальних дисциплін «Транспортне право», «Міжнародне економічне право» в Донецькому національному університеті імені Василя Стуса МОН України (Довідка від 01.06.2021 р. № 157/01–13/01.1.3).

За результатами дослідження розроблено дистанційний електронний курс «EU Transport Law – Європейське транспортне право» і впроваджено в навчальний процес (Довідка від 23.06.2021 р. № 231/01–13/01.1.3) в рамках реалізації проекту 544117-TEMPUS-1-2013-1-HR-TEMPUS-JPCR «Розробка магістерської програми з європейського і міжнародного права в Східній Європі – InterEULawEast» 2013–2017 рр.).

Положення та висновки дисертаційної роботи розглянуті та рекомендовані до використання в господарській діяльності ТОВ «ВУГЛЕПРОМТРАНС» та відокремленого підрозділу «Волиньвантажтранс» Державного підприємства «Волиньвугілля» Міністерства енергетики України (Довідки від 07.06.2021 р. № 883 та від 04.06.2021 р. № 138).

Додатково результати дисертації було впроваджено під час виступу у прямому ефірі «Морські бізнес-новини України» на тему: «Щодо необхідності створення правового підґрунтя для розвитку внутрішнього водного транспорту» на Першому он-лайн Форумі морської галузі «Морська галузь України і пандемія: виклики і можливості» 29 квітня 2020 р. (м. Одеса): <https://www.youtube.com/watch?v=LMZfZnunIAs>.

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційне дослідження є самостійною науковою працею дисертантки. Усі ідеї, сформульовані положення і висновки обґрунтовано на основі аналізу наукових публікацій як вітчизняних, так і іноземних авторів, законодавства України, ЄС, вивчення судової практики щодо здійснення господарської діяльності в сфері транспорту. Особистий внесок у публікаціях, виконаних у співавторстві, вказано у списку праць, опублікованих за темою дисертації.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення і висновки дисертаційної роботи оприлюднено та обговорено на науково-практичних конференціях, зокрема на: Міжнародній науково-практичній конференції

«Держава і право: проблеми становлення і стратегія розвитку» (м. Суми, 2009 р.); Міжнародній науковій конференції «Транспортне право в ХХІ столітті» (м. Київ, 2013 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правове забезпечення соціально-економічного розвитку регіону» (м. Донецьк, 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Юридическая наука и образование в условиях глобализации: состояние и перспективы развития» (м. Донецьк, 2013 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Конституційні засади правотворення і правозастосування: стан та перспективи розвитку» (м. Вінниця, 2016 р.); Міжнародній науковій конференції «Topical Issues of Science and Education» (м. Варшава (Польща), 2017 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Децентралізація публічного адміністрування в умовах інтеграції України до Європейської спільноти: проблеми та перспективи» (м. Северодонецьк, 2017 р.); Міжнародній науковій конференції «Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського, господарського та транспортного права» (м. Київ, 2018 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правове забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, безпековий, інтелектуальний простір» (м. Хмельницький, 2019 р.); Других наукових читань пам'яті академіка В. К. Мамутова (м. Київ, 2020 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 2020 р.); Міжнародній науковій он-лайн конференції «Наука та освіта у світовому інформаційному просторі» (м. Бачкі-Петровац (Сербія), 2021 р.).

**Публікації.** Основні наукові положення та результати дисертаційного дослідження висвітлено у 38 наукових працях, з-поміж яких: 1 розділ колективної монографії; 6 – статті у наукових періодичних виданнях інших держав; 14 – статті у вітчизняних наукових фахових виданнях; 13 – публікації за матеріалами науково-практичних конференцій та круглих столів; а також 4 – публікації в інших виданнях.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається з анотації, вступу, чотирьох розділів, логічно об'єднаних у 12 підрозділів, висновків, списку використаних джерел і 6 додатків. Загальний обсяг дисертації становить 499 сторінок, з них основного тексту – 379 сторінок. Список використаних джерел налічує 796 найменувань.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ**

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження; вказано на зв'язок роботи з науковою тематикою; визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, сформульовано методологічну основу дослідження; висвітлено наукову новизну, науково-теоретичне та практичне значення одержаних результатів; наведено відомості про апробацію результатів дослідження, структуру та обсяг дисертації.

**Розділ 1 «Теоретико-правові засади господарської діяльності в сфері транспорту»** складається з трьох підрозділів, присвячених дослідженню господарсько-правових аспектів діяльності в сфері транспорту, конкретизації поняття та місця транспортного права в системі права України, а також законодавчої основи господарської діяльності в сфері транспорту.

У підрозділі 1.1 *«Господарсько-правова характеристика транспортної діяльності»* проаналізовано та доопрацьовано засадничі теоретико-правові положення про транспортну діяльність як вид господарської діяльності, що характеризують сутність цієї категорії. З'ясовано, що поряд із поняттям «перевезення вантажів», у науковій літературі, законодавстві та правозастосовній практиці вживаються більш широкі поняття – транспортна діяльність (транспортування), переміщення, з огляду на що при проведенні дослідження, враховано зміст і тих джерел, що оперують зазначеними різними поняттями. Запропоновано співвідношення категорій «транспортна діяльність» та «перевезення вантажів».

З урахуванням сформованих у різних галузях юридичної науки доктринальних підходів до розуміння правової природи цієї діяльності, аргументовано, що дослідження проблематики правового регулювання транспортної діяльності крізь призму лише адміністративно-правового або «дуалістичного» (поєднання адміністративно-правового і цивільно-правового) підходів є недостатнім для всебічного розкриття особливостей зазначеної діяльності та забезпечення її належного правового регулювання. Доведено, що розв'язанню цих завдань може сприяти дослідження транспортної діяльності, з використанням положень науки господарського права, які базуються на визнанні єдності «вертикальних» і «горизонтальних» організаційно-майнових відносин у сфері господарювання. На підставі аналізу характерних рис транспортної діяльності сформульовано висновок про те, що ця діяльність має переважно господарський характер і значною мірою належить до предмету регулювання господарського права.

У контексті цього сформульовано доктринальне визначення транспортної діяльності та запропоновано класифікацію транспортних послуг за низкою критеріїв.

У підрозділі 1.2 *«Транспортне право: поняття та місце в системі права України»* проаналізовано теоретичні підходи до місця транспортного права в системі права України. Обґрунтовано висновок про те, що транспортне право доцільно розглядати як інститут господарського права, що регулює відносини, які виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності в сфері транспорту.

На основі аналізу доктринальних розробок, викладених у працях представників науки господарського права, відповідних положень законодавства і практики його застосування, розглянуто коло господарських відносин, які виникають у ході транспортної діяльності, та аргументовано розподіл цих відносин на групи. Виокремлено специфіку транспортних відносин як сукупності органічно взаємопов'язаних суспільних відносин, та

запропоновано їх класифікацію.

Конкретизовано, що об'єктом транспортних правовідносин є надання послуг (перевезення, транспортного експедирування, буксирування, морського агентування, подачі та забирання вагонів тощо) у сфері транспорту та/або виконання робіт (авіаційні, гідротехнічні, підводно-технічні тощо).

Акцентовано, що транспортні правовідносини регулюються шляхом поєднання диспозитивного та імперативного методів. При цьому метод рівного підпорядкування всіх учасників господарських відносин у сфері транспорту правовому господарському порядку має пріоритетне значення при регулюванні транспортних відносин.

Виокремлено принципи транспортного права: 1) єдності транспортної системи; 2) узгодження інтересів держави, бізнесу і суспільства в розвитку транспортної системи на засадах публічно-приватного партнерства; 3) сталого розвитку транспорту.

У підрозділі 1.3 «Законодавча основа господарської діяльності в сфері транспорту» проаналізовано питання генезису законодавства, що регулює господарську діяльність у сфері транспорту, та здійснено його загальну характеристику. Установлено, що питання організації та здійснення господарської діяльності в сфері транспорту регламентовано системою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру на рівні ГК України, ЦК України, транспортних статутів та кодексів, транспортних законів, правил перевезення, міжнародних договорів. Аргументовано, що в сучасних умовах перед транспортною галуззю постають нові виклики, яким має відповідати національне законодавство: запровадження сучасних логістичних технологій транспортування та переробки вантажів, цифровізація, кластеризація, платформатизація та екологізація господарської діяльності в сфері транспорту.

Оскільки деякі відносини, що виникають у процесі транспортної діяльності (зокрема, відносини фрахтування (чартеру), подачі та забирання вагонів, надання послуг з користування транспортною інфраструктурою, морського агентування та ін.), охоплюються поняттям «транспортна діяльність», але не вкладаються у закріплене главою 32 ГК України визначення «перевезення вантажів», запропоновано уточнення і розширення положень цієї глави щодо кола господарських відносин (шляхом перейменування глави 32 ГК України з «Правове регулювання перевезення вантажів» на «Правове регулювання транспортування вантажів»), з прийняттям окремого спеціального закону, що кореспондує ГК України, – Транспортного кодексу України, та об'єднанням у ньому розрізнених законодавчих положень чинних транспортних кодексів, законів та статутів стосовно суб'єктів господарської діяльності в сфері транспорту, умов та форм її здійснення, відповідальності учасників, що дасть змогу забезпечити модель трирівневого правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту. Запропоновано структуру Транспортного кодексу України.

Розроблено концепцію удосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності, з конкретизацією завдань та основних перспективних напрямів.

**Розділ 2 «Правовий статус учасників господарських відносин у сфері транспорту»** складається з п'яти підрозділів, присвячених аналізу системи учасників господарських відносин у сфері транспорту, особливостей їх правового статусу, організаційно-правових форм суб'єктів господарювання у сфері транспорту, формулюванню пропозицій щодо господарсько-правової відповідальності, а також захисту прав та інтересів суб'єктів у зазначеній сфері.

У підрозділі 2.1 *«Поняття та особливості правового статусу учасників господарських відносин у сфері транспорту»* з'ясовано коло зазначених учасників та виокремлено особливості їх правового статусу.

Обґрунтовано положення про доцільність нормативного закріплення правової конструкції «транспортна організація» як суб'єкта господарювання – господарської організації, яка здійснює організацію та/або надання транспортних послуг, виконання транспортних робіт. На підставі аналізу нормативно-правових актів виокремлено особливості правового статусу транспортних організацій.

Аргументовано доцільність регламентації правового статусу суб'єктів господарювання в сфері транспорту в ГК України (транспортного оператора, оператора мультимодального перевезення вантажів, оператора залізничного рухомого складу, оператора транспортної інфраструктури, морського агента, фрахтівника, фрахтувальника, транспортного експедитора, транспортної біржі тощо), з конкретизацією загальних положень у спеціальному транспортному законодавстві.

Запропоновано поділ прав та обов'язків транспортних організацій і замовників транспортних послуг/робіт на загальні, спеціальні та договірні й доведено необхідність закріплення в главі 32 ГК України загальних прав та обов'язків указаних суб'єктів.

У підрозділі 2.2 *«Система учасників господарських відносин у сфері транспорту»* здійснено класифікацію учасників господарських відносин у сфері транспорту та обґрунтовано пропозиції щодо удосконалення їх правового статусу.

За характером виконуваних функцій виокремлено та охарактеризовано ланки системи учасників господарських відносин у сфері транспорту на таких, які: 1) здійснюють транспортну діяльність; 2) забезпечують її організацію; 3) управляють нею – суб'єкти організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту; а також 4) замовники, споживачі транспортних послуг/робіт. Охарактеризовано становище у цій системі кожної з вищеназваних ланок, з урахуванням обсягу і змісту наданих відповідним суб'єктам повноважень.

На підставі положення Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» від 17 березня 2011 року, розроблено пропозиції щодо



оптимізації системи суб'єктів організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту.

Залежно від змісту діяльності транспортних організацій, умовно виокремлено їхні групи, зокрема: 1) суб'єкти, які надають послуги з перевезення; 2) суб'єкти, діяльність яких спрямована на організацію перевезень (транспортні експедитори, власники залізничних під'їзних колій, морські агенти, логістичні компанії, транспортні біржі, транспортні оператори); 3) суб'єкти, які надають транспортні засоби для здійснення перевезень (фрахтівники, наймодавці транспортних засобів); 4) суб'єкти, діяльність яких спрямована на надання послуг транспортної інфраструктури (залізничні станції, автопорти, аеропорти, морські та річкові порти, пристані, термінали, оператори інфраструктури); 5) суб'єкти, що надають допоміжні послуги, спрямовані на забезпечення перевезення (сюрвейєри, страховики та ін.).

Окрім того, запропоновано класифікацію транспортних організацій, з урахуванням інших критеріїв, а саме: 1) за співвідношенням обсягу транспортної діяльності і загального обсягу господарської діяльності; 2) за ознакою залежності; 3) за сферою здійснення транспортної діяльності; 4) за національною належністю; 5) за формою здійснення транспортної діяльності; 6) за ознакою виду вантажів та/або транспортних засобів; 7) за обсягом транспортних послуг.

У підрозділі 2.3 «Організаційно-правові форми суб'єктів господарювання в сфері транспорту» проаналізовано організаційно-правові форми суб'єктів господарювання в зазначеній сфері та доопрацьовано господарсько-правові аспекти за вказаним напрямом.

Констатовано, що основними організаційно-правовими формами суб'єктів господарювання в сфері транспорту є фізичні особи-підприємці, господарські організації (підприємства та їхні об'єднання, господарські товариства), зокрема державного сектору економіки, враховуючи стратегічне значення окремих транспортних організацій для економіки та обтяження цих суб'єктів публічними зобов'язаннями. Нині до найбільш перспективних форм організації господарських відносин у сфері транспорту (способу реалізації господарської компетенції суб'єктами господарювання в сфері транспорту) запропоновано віднести транспортно-логістичний центр (хаб), індустріальний транспортно-логістичний парк, стартап.

Доведено, що вибір організаційно-правової форми господарювання в сфері транспорту залежить від умов організації та здійснення транспортної діяльності, законодавчих обмежень щодо кола засновників/учасників суб'єкта господарювання в сфері транспорту, правового режиму майна, наявності транспортних засобів тощо.

Підрозділ 2.4 «Господарсько-правова відповідальність суб'єктів господарювання в сфері транспорту» присвячено дослідженню господарсько-правових аспектів відповідальності зазначених суб'єктів.

Виокремлено особливості господарсько-правової відповідальності перевізника за порушення договірних зобов'язань під час перевезень.

Установлено, що в сфері транспорту застосовуються традиційні для господарського права види санкцій: 1) відшкодування заподіяних при перевезенні вантажу фактичних збитків; 2) штрафні санкції; 3) оперативно-господарські санкції; 4) адміністративно-господарські санкції.

З'ясовано, що найбільш поширеними підставами відповідальності перевізника є такі порушення зобов'язань, що виникають на основі договору перевезення вантажу, а саме: прострочення доставки вантажу та незабезпечення його схоронності (втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу); ненадання транспортного засобу. Зазначено, що підставами для настання майнової відповідальності контрагентів перевізника є порушення правил здачі вантажу до перевезення, його пакування, оформлення перевізних документів, несвоєчасного отримання вантажу в пункті призначення, порушення обов'язку щодо сплати провізної плати та інших платежів за перевезення, невикористання наданого транспортного засобу відправником, невиконання плану перевезень вантажів (у сфері залізничного транспорту).

Запропоновано напрями удосконалення законодавчої регламентації господарсько-правової відповідальності в сфері транспорту.

У підрозділі 2.5 «Захист прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту» проаналізовано особливості захисту прав і інтересів зазначених суб'єктів та обґрунтовано відповідні пропозиції.

Підкреслено, що для захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту можуть застосовуватися: 1) судовий порядок (відшкодування збитків, штрафних санкцій у разі втрати, псування, пошкодження, недостачі вантажу, несвоєчасної доставки вантажу тощо); 2) досудовий порядок (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), включаючи електронне (он-лайн) вирішення спорів (ODR), із застосуванням інтернет-технологій.

Аргументовано доцільність закріплення на законодавчому рівні (ГК України, спеціального транспортного законодавства) можливостей врегулювання спорів щодо транспортування вантажів, шляхом застосування альтернативних способів захисту: 1) звернення до арбітражу (третейського суду); 2) медіації; 3) інших альтернативних способів врегулювання спорів.

Зазначено, що з розвитком транснаціонального права електронної торгівлі (lex electronica) – системи норм міжнародно-правового характеру, що виникла внаслідок спроби упорядкування норм lex mercatoria, – з'являються специфічні правові утворення, спрямовані на забезпечення саморегуляції відносин комерційного характеру, які виникають у мережі інтернет, можливості їхніх учасників самостійно обирати право, що підлягає застосуванню, при врегулюванні відносин у сфері транспорту, зокрема lex maritime (морське

право).

Розроблено пропозиції щодо удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів у разі непред'явлення претензії до перевізника шляхом узгодження положень статті 315 ГК України (ч.ч. 1, 3, 4), з урахуванням скасування обов'язкового досудового врегулювання таких спорів.

**Розділ 3 «Державне регулювання господарської діяльності в сфері транспорту»** складається з двох підрозділів, присвячених дослідженню питань державного регулювання господарської діяльності в сфері транспорту, а також обґрунтуванню пропозицій щодо обмеження монополізму та розвитку економічної конкуренції у зазначеній сфері.

*У підрозділі 3.1 «Основні напрями, форми та засоби державного регулювання господарської діяльності в сфері транспорту»* розглянуто основні напрями державної політики щодо забезпечення сталого розвитку транспортної галузі, охарактеризовано засоби регулювального впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання в сфері транспорту, а також обґрунтовано пропозиції щодо удосконалення напрямів, форм та засобів державного регулювання у досліджуваній сфері відносин.

Доведено, що розвиток сучасної транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку потребує застосування інтегрованого підходу, з метою забезпечення балансу інтересів держави, приватного інвестора, суспільства, а також потреб охорони навколишнього природного середовища, що потребує врахування соціальної, економічної, екологічної, інноваційної складових державної транспортної політики. Установлено, що транспортна економічна політика здійснюється з застосуванням комплексу засобів регулювального впливу, основними з-поміж яких є: ліцензування, технічне регулювання, регулювання цін і тарифів; державний контроль та нагляд за господарською діяльністю у сфері транспорту.

Аргументовано доцільність розробки Національної інноваційно-інвестиційної моделі розвитку транспортної системи України як стратегічного документу розвитку транспортної галузі, а також тактичного документу – Дорожньої карти розвитку єдиної транспортної системи України (Майстер-плану), з метою її інтеграції в європейську транспортну систему, з урахуванням транспортної політики ЄС, досвіду інших країн та результатів наукових досліджень.

*Підрозділ 3.2 «Обмеження монополізму та розвиток економічної конкуренції в сфері транспорту»* присвячено висвітленню правових питань обмеження монополізму і розвитку економічної конкуренції в сфері транспорту та обґрунтовано шляхи їхнього вирішення.

З метою збалансування інтересів суб'єктів господарювання в сфері залізничного транспорту, які знаходяться у стані природної монополії, а також тих, які функціонують на суміжних ринках, з інтересами споживачів їхніх послуг, запропоновано такі напрями вдосконалення правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту:

виокремлення на рівні закону монопольного, потенційно конкурентного та конкурентного секторів у сфері залізничних перевезень вантажів (анбандлінгу); законодавче забезпечення демонополізації ринку локомотивної тяги, з можливістю використання локомотивів приватної форми власності на магістральних коліях, відокремлення оператора залізничних перевезень та оператора інфраструктури; формування державної тарифної політики в сфері залізничного транспорту із застосуванням стимулювальних механізмів; вирішення проблеми крос-субсидування між різними типами перевезень.

Окреслено напрями вдосконалення правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері морського транспорту: демонополізація послуг лоцманського проведення; вдосконалення розрахунку та порядку стягнення портових зборів, їхнього цільового використання; усунення проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів.

**Розділ 4 «Договірне регулювання господарської діяльності в сфері транспорту»** складається з двох підрозділів, у яких проаналізовано систему господарських транспортних договорів, а також проблеми розвитку публічно-приватного партнерства в сфері транспорту.

У підрозділі 4.1 *«Система господарських транспортних договорів»* досліджено договірні форми організації та здійснення господарської діяльності в сфері транспорту й доопрацьовано базові господарсько-правові положення.

Обґрунтовано, що в умовах соціально орієнтованої економіки транспортні зобов'язання, як різновид господарських зобов'язань, виникають переважно на підставі укладення відповідного договору. Відзначено специфіку регулювання транспортних договірних відносин, а також наголошено на посиленні тенденції розвитку інституційного саморегулювання, із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними та саморегулювальними організаціями (FIATA, ЄЕК ООН, GAFTA, FOSFA та ін.).

Установлено, що предметом транспортних договорів є транспортні послуги та/або роботи з уточненням, що транспортна послуга має розглядатися в широкому розумінні, з урахуванням низки таких її складових, як: 1) транслокація; 2) транспортно-експедиційне обслуговування; 3) надання доступу до інфраструктури транспорту; 4) забезпечення безпеки транспортної діяльності; 5) інших складових.

Залежно від функціональної спрямованості таких договорів у процесі транспортування вантажів запропоновано їх умовний поділ на: 1) транспортні організаційні договори, що спрямовані на організацію разових або систематичних перевезень вантажів; 2) договори перевезення вантажів, укладення яких підтверджується транспортною накладною (коносаментом), зокрема в електронній формі.

Аргументовано доцільність уніфікації правового регулювання транспортних організаційних договорів (за різними видами транспорту) на рівні

ГК України, розширення видів таких договорів новими договірними конструкціями.

У підрозділі 4.2 «Основні форми здійснення публічно-приватного партнерства в сфері транспорту» розглянуто правові питання розвитку публічно-приватного партнерства в сфері транспорту та сформульовано відповідні пропозиції.

З'ясовано, що пріоритетною формою публічно-приватного партнерства в транспортній галузі є концесія, з огляду на що акцентовано на доцільності законодавчої регламентації інших форм публічно-приватного партнерства в сфері транспорту, що використовуються у іноземній практиці, шляхом прийняття окремого закону щодо створення (модернізації) та використання об'єктів державної власності у сфері транспорту на засадах публічно-приватного партнерства. Констатовано, що одним із засобів стимулювання суб'єктів господарювання, зокрема іноземних інвесторів, до укладання договорів публічно-приватного партнерства, може стати застосування нефіскальних заходів стимулювального впливу (спрощення державної реєстрації тощо) для розвитку відповідних об'єктів публічно-приватного партнерства.

Умотивовано розробку галузевої Стратегії розвитку публічно-приватного партнерства в транспортній галузі, з метою визначення основних напрямів розвитку такого партнерства в сфері транспорту, забезпечення системного підходу до вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України.

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення важливої наукової проблеми, яка полягала у розробленні доктринальних положень та висновків щодо удосконалення правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту, визначенні пріоритетних напрямів розвитку єдиної транспортної системи України, поглибленні наукових знань про транспортне право як інституту господарського права, його поняття, структуру, принципи, предметну спеціалізацію.

За результатами дослідження сформульовано такі основні положення:

1. Транспортна діяльність – це господарська діяльність, що передбачає 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, 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» співвідносяться як ціле та частина, оскільки 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. З огляду на це, запропоновано запровадження у науковому вжитку та законодавстві термінів «транспортування вантажу», «договори транспортування» як родових стосовно «перевезення вантажів» та «договори перевезення вантажів».

2. Транспортне право як інститут господарського права, – це система правових норм, спрямованих на регулювання відносин, які виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності в сфері транспорту (зокрема перевезення вантажів), з метою забезпечення потреб населення та суспільного виробництва, з урахуванням соціально-економічних пріоритетів держави та міжнародних зобов'язань у цій сфері.

Господарсько-правовий інститут транспортного права, як елемент системи права України, відзначається складною структурою із виділенням: 1) загальної частини, яку складають загальні положення ГК України про правовий статус суб'єктів господарювання в сфері транспорту, господарські договори в сфері транспорту (господарські зобов'язання), господарсько-правова відповідальність; 2) особливої частини – спеціальних норм, що регулюють окремі види господарської діяльності в сфері транспорту.

Предметну спеціалізацію транспортного права складають 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.

Особливості транспортних відносин, обумовлені наявністю у таких відносинах організаційного, координаційного та майнового елементів, визначають специфіку методів їх правового регулювання, що полягає у: 1) поєднанні диспозитивних та імперативних інструментів; 2) пріоритетному значенні методу рівного підпорядкування всіх учасників господарських відносин у сфері транспорту правовому господарському порядку; 3) обмеженні принципу свободи договору при укладенні публічних транспортних договорів, що передбачає обов'язкове укладання 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.

Транспортні правовідносини класифіковано на основі таких критеріїв: 1) за суб'єктним складом; 2) залежно від об'єктів; 3) за функціональним критерієм; 4) залежно від виду транспорту; 5) за формою здійснення.

Об'єктом транспортних правовідносин виступає надання послуг (перевезення, транспортного експедирування, фрахтування, морського агентування, подачі та забирання вагонів тощо) та/або виконання робіт (авіаційних, гідротехнічних, підводно-технічних тощо).

До принципів транспортного права належать: 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 у сфері транспорту, формування єдиного транспортного цифрового простору; 2) принцип узгодження інтересів держави, бізнесу і суспільства в розвитку транспортної системи на засадах публічно-приватного партнерства, що має стати концептуальною основою подальшого вдосконалення правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту; 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.

3. Удосконалення законодавчої основи правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту доцільно здійснювати за такими напрямками:

– розширення предмету регулювання глави 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів», шляхом її 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 та особливості організації та здійснення перевезень вантажів різними видами транспорту.

4. З метою систематизації положень щодо правового статусу суб'єктів господарювання в сфері транспорту, обґрунтовано доцільність нормативного 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.

Специфіка правового статусу транспортних організацій як суб'єктів господарювання, діяльність яких спрямована на забезпечення потреб населення

та суспільного виробництва в перевезеннях, обумовлює: 1) встановлення особливостей правового режиму майна транспортних організацій; 2) застосування особливих умов провадження господарської діяльності транспортними організаціями; 3) установлення додаткових імперативних вимог до суб'єктів господарювання в сфері транспорту, шляхом обмеження свободи договору, державного регулювання тарифів на окремі види транспортних послуг, застосування процедур публічних закупівель тощо.

Права та обов'язки транспортних організацій та замовників транспортних послуг/робіт поділяються на загальні, спеціальні та договірні, при цьому загальні права та обов'язки потребують законодавчої регламентації в ГК України (главі 32), а спеціальні – в спеціальному транспортному законодавстві.

Транспортні організації класифіковано на підставі таких критеріїв: 1) за характером виконуваних функцій; 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 ознакою виду вантажів та/або видів транспортних засобів; 9) за обсягом транспортних послуг, що надаються.

5. З метою оптимізації системи суб'єктів організаційно-господарських повноважень у сфері транспорту, доцільно впровадити 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 в сфері транспорту, підконтрольного Президенту України та підзвітного Верховній Раді України, з метою державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, контролю за рівноправним доступом до транспортної інфраструктури загального користування, видачі ліцензій на право здійснення господарської діяльності в сфері транспорту, визначення тарифів на транспортні послуги, що підлягають державному регулюванню тощо.

6. Суб'єкти господарювання в сфері транспорту можуть здійснювати господарську діяльність у передбачених законом організаційно-правових формах. Вибір організаційно-правової форми господарювання в сфері транспорту залежить від умов організації та здійснення транспортної діяльності, законодавчих обмежень щодо кола засновників/учасників суб'єкта господарювання в сфері транспорту, правового режиму майна, наявності транспортних засобів тощо. Ураховуючи стратегічне значення окремих транспортних організацій (Акціонерне товариство «Українська залізниця», Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух), Акціонерне товариство «Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України» та ін.) для національної економіки та виконання зазначеними суб'єктами публічних зобов'язань, пріоритетною організаційно-правовою формою є господарське товариство державного сектору економіки.



Крім того, до найбільш перспективних форм організації господарських відносин у сфері транспорту (способу реалізації господарської компетенції суб'єктами господарювання в сфері транспорту) належать транспортно-логістичний центр (хаб), індустріальний транспортно-логістичний парк, стартап.

7. У сфері транспорту застосовуються традиційні для господарського права види санкцій: 1) відшкодування заподіяних при перевезенні вантажу реальних збитків (відшкодування завданих перевізником фактичних збитків у разі втрати, псування, пошкодження, нестачі вантажу); 2) сплата штрафних санкцій (наприклад, за прострочення доставки вантажу); 3) оперативно-господарські санкції (наприклад, право застави, притримання вантажу для забезпечення внесення належних платежів за перевезення вантажу); 4) адміністративно-господарські санкції (наприклад, застосування заходів відповідальності до суб'єктів господарської діяльності в сфері транспорту, які займають монопольне становище, Антимонопольним комітетом України у разі порушення законодавства про захист економічної конкуренції).

Удосконалення законодавчої регламентації господарсько-правової відповідальності у сфері транспорту доцільно здійснювати за такими напрямками: застосування рівного обсягу відповідальності сторін договору перевезення; законодавчого визнання положення, що необхідною умовою для звільнення від відповідальності залізниці у разі втрати, нестачі, псування або пошкодження вантажу на підставі статті 111 Статуту залізниць України, лише за умови доведеного правопорушником (залізницею) факту відсутності своєї вини у незбереженні прийнятого до перевезення вантажу (належної дбайливості), що сприятиме підвищенню договірної дисципліни учасників перевезення та попередженню випадків безпідставного звільнення від відповідальності перевізника.

8. Захист прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту може здійснюватися у такому порядку: 1) судовому (шляхом звернення до суду, що притаманно для відшкодування збитків, штрафних санкцій у разі втрати, псування, пошкодження, недостачі вантажу, несвоєчасної доставки вантажу тощо); 2) досудовому (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) альтернативному (ADR), включаючи електронне (он-лайн) вирішення спорів (ODR), із застосуванням інтернет-технологій.

Для удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів у разі непред'явлення претензії до перевізника, потребує узгодження положення статті 315 ГК України (ч.ч. 1, 3, 4), з урахуванням скасування обов'язкового досудового врегулювання таких спорів та встановлення у частині 4 статті 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.

9. Розвиток сучасної транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку потребує застосування інтегрованого підходу, з метою забезпечення балансу інтересів держави, приватного інвестора, суспільства, а також потреб охорони навколишнього природного середовища. Транспортна економічна політика здійснюється із застосуванням комплексу засобів регульовного впливу, основними з яких є: ліцензування, технічне регулювання, регулювання цін і тарифів; державний контроль та нагляд за транспортною діяльністю.

За критерієм нормативно-правового закріплення, обов'язковим та/або факультативним характером відповідного виду транспортної діяльності види господарської діяльності у сфері транспорту, що підлягають державному регулюванню, доцільно поділити на групи: 1) перевезення вантажів транспортом загального користування, до якого слід застосовувати ліцензування як засіб державного регулювання; 2) надання послуг з доступу до інфраструктури, послуг з подачі та забирання вагонів тощо, із застосуванням технічного регулювання для підтвердження якості послуг, що надаються.

З метою гармонізації з законодавством ЄС процедури підтвердження відповідності технологічного процесу надання транспортних послуг, розвитку системи технічного регулювання у сфері транспорту та визначеності у застосуванні форм підтвердження відповідності, потребує визначення в законодавстві перелік послуг, надання яких здійснюється шляхом обов'язкового підтвердження відповідності з отриманням сертифікату, 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).

Стратегічним документом, що визначатиме основні засади державної політики у сфері транспорту на довгостроковий період, може стати Національна модель розвитку транспортної системи (10 років), а тактичним документом – Дорожня карта розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему (Майстер-план) для визначення тактичних завдань і заходів щодо реалізації цієї політики в сфері транспорту на середньостроковий період (5 років).

10. Удосконалення правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері транспорту доцільно здійснювати за такими напрямками:

– виокремлення на рівні закону монопольного сектору (володіння стратегічною інфраструктурою залізничного транспорту та надання доступу до неї перевізникам різних форм власності на конкурентних засадах, що може здійснювати оператор інфраструктури Акціонерне товариство «Українська залізниця»); потенційно конкурентного сектору (надання послуг тяги вантажних магістральних локомотивів, із залученням локомотивів приватної форми власності до здійснення транспортування вантажів (оператор

залізничного рухомого складу) та конкурентного сектору (надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом (оператор залізничних перевезень вантажів);

– законодавче забезпечення демонополізації ринку локомотивної тяги в сфері залізничного транспорту, з можливістю використання локомотивів приватної форми власності на магістральних коліях, відокремлення оператора залізничних перевезень вантажів та оператора інфраструктури на рівні закону, з метою упровадження конкурентних засад функціонування суб'єктів господарювання у зазначеній сфері;

– формування державної тарифної політики в сфері залізничного транспорту із застосуванням стимулювальних механізмів та забезпеченням цільового використання тарифів, виділенням обов'язкових, додаткових та допоміжних послуг інфраструктури із затвердженням відповідної Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монополічне становище; відмова від крос-субсидування між різними типами перевезень;

– демонополізація послуг лоцманського проведення в сфері морського транспорту, удосконалення розрахунку та порядку стягнення портових зборів, їхнього цільового використання, з урахуванням інтересів держави, бізнесу, портової галузі загалом, шляхом прийняття Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів і Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів; усунення проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів.

11. В умовах соціально орієнтованої економіки транспортні зобов'язання, як різновид господарських зобов'язань, переважно виникають на підставі укладення відповідного договору.

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/робіт, 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; 3) застосуванні примірних договорів (у конкурентних сферах перевезень); 4) закріпленні істотних умов для окремих видів транспортних договорів (договори транспортного експедирування, перевезення вантажів автомобільним транспортом). Сучасною тенденцією у регулюванні транспортних договірних відносин є розвиток інституційного саморегулювання із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними та саморегулювальними організаціями (FIATA, СЕК ООН, GAFTA, FOSFA та ін.).

Систему господарських транспортних договорів складають такі ланки: 1) транспортні організаційні договори, що спрямовані на організацію разових або систематичних перевезень вантажів, і укладаються між: а) транспортними

організаціями та вантажовласниками; б) транспортними організаціями при здійсненні 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.

З метою уніфікації правового регулювання транспортних організаційних договорів різними видами транспорту на рівні ГК України, доцільно розширити види таких договорів новими договірними конструкціями: про організацію мультиmodalних перевезень вантажів, про мультиmodalне перевезення вантажу, фрахтування (чартеру), 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. Перспективним є укладення договорів, що опосередковують перевезення вантажів, в електронній формі, зокрема на підставі електронного перевізного документу (електронного мультиmodalного перевізного документу), що підтверджують укладення договорів перевезення вантажів, із подальшим закріпленням у ГК України.

Предметом транспортних договорів є транспортні послуги та/або роботи, з уточненням, що транспортна послуга може 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 та картографічного забезпечення мореплавства); 5) інших елементів (сюрвейерських послуг, страхування, оренди транспортного засобу або рухомого складу тощо).

12. Пріоритетною формою публічно-приватного партнерства в транспортній галузі є концесія, з огляду на що потребують законодавчої регламентації інші форми публічно-приватного партнерства в сфері транспорту, які використовуються в іноземній практиці (довгострокова оренда, договір про спільну діяльність, договір управління майном, інвестиційні договори (договори на реалізацію інвестиційного проєкту), інфраструктурні облігації тощо), шляхом прийняття окремого закону щодо створення (модернізації) та використання об'єктів державної власності в сфері транспорту на засадах публічно-приватного партнерства. Одним із засобів стимулювання суб'єктів господарювання, зокрема іноземних інвесторів, до укладання договорів публічно-приватного партнерства в 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).

З метою визначення основних напрямів розвитку такого партнерства в сфері транспорту, доцільно розробити галузеву Стратегію розвитку публічно-приватного партнерства в транспортній галузі, що передбачатиме при проведенні 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, забезпечення системного підходу до вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України.

За результатами дослідження запропоновано внести зміни та доповнення до ГК України, Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Статуту залізниць України та інших нормативно-правових актів.

## **СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Розділ колективної монографії:**

1. Деркач Е. М. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом з використанням електронного документообігу. *Господарсько-правові аспекти забезпечення розвитку економіки України: монографія* / А. Г. Бобкова, В. В. Воронін, Е. М. Деркач та ін.; за наук. ред. А. Г. Бобкової та А. М. Захарченка. Донецьк: Юго-Восток, 2013. С. 273–284.

### **Статті у наукових фахових виданнях України:**

2. Деркач Е. Деякі питання правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2007. № 2. С. 69–73.

3. 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. (*Особистий внесок: визначено особливості господарсько-правової відповідальності суб'єктів перевезення вантажів залізничним транспортом*).

4. Деркач Е. М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7 (257). С. 31–35. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2017/7/7.pdf>.

5. 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](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/4_2017/part_1/16.pdf).

6. Деркач Е. М., Павлюк С. М. Актуальні питання правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 12. С. 89–93. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/12/20.pdf>. (Особистий внесок: визначення напрямів удосконалення законодавства України щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні).

7. 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>. (Особистий внесок: розробка пропозицій щодо уточнення правового статусу транспортних операторів в законодавстві України).

8. 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>.

9. 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>.

10. Деркач Е. М. Правові питання розвитку економічної конкуренції в портовій галузі. *Юридичний вісник*. 2020. № 3. С. 191–200. URL: [http://yurvisnyk.in.ua/v3\\_2020/25.pdf](http://yurvisnyk.in.ua/v3_2020/25.pdf).

11. 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>.

12. Деркач Е. М. Правове забезпечення сталого розвитку транспортної системи України. *Економіка та право*. 2020. № 4 (59). С. 24–34. URL: <http://economiclaw.kiev.ua/index.php/economiclaw/article/view/1007/964>.

13. Деркач Е. М. Правові питання інноваційних організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту. *Форум Права*. 2020. № 64 (5). С. 92–101. <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249259>. URL: <http://forumprava.pp.ua/2020-n-5.html>.

14. 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>.

15. Деркач Е. М. Щодо способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту. *Форум Права*. 2021. № 66 (1). С. 75–84. <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249263>. URL: <http://forumprava.pp.ua/2021-n-1.html>.

#### **Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:**

16. Tarasenko Olena Y., Derhaliuk Marta O., Blaga Nataliya V., Derkach Ella M. and Budnyk Viktoriia A. 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](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3601764). (Особистий внесок: аналіз чинників, які впливають на розвиток логістичної інфраструктури у країнах перехідної економіки) (**Scopus Indexed**).

17. Derkach Ella M., Vovk Svitlana V., Seniv Lidiya, Humenyuk Vitaliy, Artiukh Tetiana O. 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>. (Особистий внесок: визначення проблемних питань розвитку логістичної інфраструктури з метою сталого розвитку держави) (**Web of Science Core Collection Indexed**).

18. Derkach Ella, Pavliuk Sergii. International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives. *International Journal of Legal Studies*. 2017. № 2(2). P. 269–285. <https://ijols.com/resources/html/article/details?id=175814>. (Особистий внесок: дослідження стану міжнародно-правового регулювання мультимодальних перевезень вантажів та розробка пропозицій щодо створення правової регламентації таких перевезень в Україні).

19. Деркач Э. М., Павлюк С. Н. Транспортное законодательство Украины: состояние и перспективы развития в контексте европейского выбора. *Научные труды «Эдилет»*. 2017. № 1. С. 85–97. (Особистий внесок: дослідження іноземного досвіду правового регулювання перевезень вантажів та визначення напрямів удосконалення транспортного законодавства України).

20. Деркач Э. М. Правовые вопросы государственно-частного партнерства в транспортной отрасли Украины. *Legea Si Viata*. 2017. № 9/2. С. 44–48. URL: <http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2017/9-2/11.pdf>.

21. Derkach Ella M., Vovk Svitlana V., Seniv Lidiya, Humenyuk Vitaliy, Artiukh Tetiana O. 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](https://iaeme.com/MasterAdmin/Journal_uploads/IJM/VOLUME_11_ISSUE_6/IJM_11_06_038.pdf). (Особистий внесок: виокремлення особливостей розвитку транспортно-логістичних центрів для стимулювання економічної активності держави).

### **Наукові праці, які засвідчують апробацію результатів дисертації:**

22. 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: Видавництво «Фабрика друку», 2009. С. 76–78.

23. Деркач Е. М. Про електронний документообіг при здійсненні перевезення вантажів та його застосування у сфері залізничного транспорту. *Транспортне право в ХХІ столітті: матеріали III Міжнародної наукової*

конференції (м. Київ, 21 лютого 2013 р.). Київ: Комп'ютерпрес, 2013. С. 537–540.

24. Деркач Е. М. Щодо запровадження технічного регламенту у сфері перевезення вантажів залізничним транспортом. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку регіону: матеріали науково-практичної конференції* (м. Донецьк, 12 квітня 2013 р.) / за ред д.ю.н., проф. А. Г. Бобкової. Донецьк: ДонНУ, 2013. С. 66–67.

25. Деркач Э. М. Об отдельных направлениях совершенствования законодательства о железнодорожном транспорте. *Юридическая наука и образование в условиях глобализации: состояние и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции* (г. Донецк, 24–25 октября 2013 г.) / под общ. ред. д.ю.н., проф. А. Г. Бобковой. Донецк: ДонНУ, 2013. С. 92–94.

26. Деркач Е. М. Актуальні питання позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів. *Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ, 16–17 квітня 2015 р.). Київ: КДАВТ, 2015. С. 216–219.

27. Деркач Е. М. Стан та перспективи розвитку транспортного законодавства ЄС. *Конституційні засади правотворення і правозастосування: стан та перспективи розвитку: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Вінниця, 22 квітня 2016 р.) / ред. кол.: Гринюк Р. Ф., Турченко О. Г., Краковська А. Є. Вінниця: ДонНУ, 2016. С. 27–29.

28. Деркач Е. М. Основные тенденции развития транспортной политики Украины и ЕС. *Topical Issues of Science and Education: Proceedings of the International Scientific Conference* (Warsaw, 17 July 2017). 2017. Vol. 6. P. 7–13.

29. Деркач Е. М. Правові засади реформування публічного управління у галузі залізничного транспорту в умовах євроінтеграції. *Децентралізація публічного адміністрування в умовах інтеграції України до Європейської спільноти: проблеми та перспективи: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Сєвєродонецьк, 6–7 жовтня 2017 р.). Сєвєродонецьк: Вид-во СНУ ім. В Даля, 2017. С. 48–51.

30. Деркач Е. М. Концептуальні питання транспортного права як галузі права. *Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського, господарського та транспортного права: матеріали VIII Міжнародної наукової конференції* (м. Київ, 11–12 квітня 2018 р.). Київ: ДУІТ, 2018. С. 67–70.

31. Деркач Е. М. Правові питання інтеграції транспортної системи України в єдиний європейський транспортний простір. *Правове забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, безпековий, інтелектуальний простір: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Хмельницький, 23 квітня 2019 р.) / за ред. О. Г. Турченко. Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 124–128.



32. Деркач Е. М. Стан та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України: правовий аспект. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, 9–10 квітня 2020 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2020. С. 35–38.

33. Деркач Е. М. Щодо господарсько-правового підґрунтя розвитку внутрішнього водного транспорту. *Другі наукові читання пам'яті академіка В. К. Мамутова: матеріали круглого столу* (м. Київ, 3 липня 2020 р.) / наук. ред. В. А. Устименко. Київ: НАН України; ДУ «ІЕПД імені В. К. Мамутова НАН України», 2020. С. 208–212.

34. Деркач Е. М. Правові питання інноваційної транспортної моделі України. *Nauka i obrazovanje u svetskom informacionom prostoru: Zbornik naučnih radova* (м. Бачки Петровац, 18–19 березня 2021 р.). Бачки Петровац: Српска развојна асоцијација, 2021. С. 68–70.

### **Праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:**

35. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту. *Господарське право: практикум* / А. Г. Бобкова (кер. авт. кол.), Ю. О. Моїсеєв, Ю. М. Павлюченко та ін.; за заг. ред. А. Г. Бобкової. Харків: Право, 2018. С. 527–537.

36. Хозяйственный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / под общ. ред. А. Г. Бобковой. Харьков: Издатель ФЛ-П Вапнярчук Н. Н., 2008. 1296 с. (*Особистий внесок: підготовлено науково-практичний коментар до статей 308, 309, 311–316 Глави 32 «Правове регулювання перевезення вантажів»*).

37. 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](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2011_4_30).

38. 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](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2012_3_31).

### **АНОТАЦІЯ**

**Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми.** – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.04 – господарське право; господарсько-процесуальне право. – Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень імені В. К. Мамутова Національної академії наук України». – Київ, 2021.

Дисертацію присвячено дослідженню теоретичних та прикладних проблем правового регулювання господарської діяльності в сфері транспорту.

У роботі проаналізовано та доопрацьовано загальні положення щодо транспортної діяльності, як виду господарської діяльності. З'ясовано місце транспортного права в системі права України. Конкретизовано положення щодо правових засад господарської діяльності в сфері транспорту та запропоновано шляхи розвитку відповідного законодавства.

Обґрунтовано пропозиції щодо уточнення правового статусу учасників господарських відносин у сфері транспорту, а також оптимізації організаційно-правових форм суб'єктів господарювання в сфері транспорту. Конкретизовано положення щодо господарсько-правової відповідальності суб'єктів господарювання в сфері транспорту, а також захисту прав та інтересів зазначених суб'єктів.

Розроблено пропозиції щодо оптимізації державного та договірною регулювання господарської діяльності у сфері транспорту, активізації публічно-приватного партнерства. Обґрунтовано концептуальні засади удосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності в сучасних соціально-економічних умовах.

*Ключові слова:* транспортування вантажів, господарська діяльність, господарські відносини, єдина транспортна система, транспортне право, транспортне законодавство, суб'єкти господарювання в сфері транспорту, публічні зобов'язання, транспортна послуга, державне регулювання господарської діяльності, захист економічної конкуренції, публічно-приватне партнерство, господарський транспортний договір, господарсько-правова відповідальність, урегулювання спорів.

## АННОТАЦІЯ

**Деркач Э. М. Правовое регулирование хозяйственной деятельности в сфере транспорта: теоретические и прикладные проблемы.** – *Квалификационный научный труд на правах рукописи.*

Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 12.00.04 – хозяйственное право; хозяйственно-процессуальное право. – Государственное учреждение «Институт экономико-правовых исследований имени В. К. Макутова Национальной академии наук Украины». – Киев, 2021.

Диссертация посвящена исследованию теоретических и прикладных проблем правового регулирования хозяйственной деятельности в сфере транспорта.

В работе проанализированы и доработаны общие положения транспортной деятельности как вида хозяйственной деятельности. Выяснено место транспортного права в системе права Украины. Конкретизированы положения о правовых основах хозяйственной деятельности в сфере транспорта и предложены пути развития соответствующего законодательства.

Обоснованы предложения по уточнению правового статуса участников хозяйственных отношений в сфере транспорта, а также оптимизации организационно-правовых форм субъектов хозяйствования в сфере транспорта. Конкретизированы положения о хозяйственно-правовой ответственности субъектов хозяйствования в сфере транспорта, а также защите прав и интересов указанных субъектов.

Разработаны предложения по оптимизации государственного и договорного регулирования хозяйственной деятельности в сфере транспорта, активизации государственно-частного партнерства. Обоснованы концептуальные основы совершенствования хозяйственно-правового регулирования транспортной деятельности в современных социально-экономических условиях.

*Ключевые слова:* транспортировка грузов, хозяйственная деятельность, хозяйственные отношения, единая транспортная система, транспортное право, транспортное законодательство, субъекты хозяйствования в сфере транспорта, публичные обязательства, транспортная услуга, государственное регулирование хозяйственной деятельности, защита экономической конкуренции, публично-частное партнерство, хозяйственный транспортный договор, хозяйственно-правовая ответственность, урегулирование споров.

## SUMMARY

**Derkach E. M. Legal regulation of economic activity in the field of transport: the theoretical and applied issues.** – *Qualifying scientific paper on the rights of manuscript.*

Thesis for the Doctor of Legal Sciences degree in the specialty 12.00.04 – Economic Law; Economic Procedure Law. – State organization «V. Mamutov Institute of Economic and Legal Research of the National Academy of Sciences of Ukraine». – Kyiv, 2021.

The thesis is devoted to the research of theoretical and applied problems of legal regulation of economic activity in the field of transport.

The general provisions on transport activity as a type of economic activity are analyzed and prescribed. The concept of Transport Law as an element within the legal system of Ukraine has been considered and specified. The principles of Transport Law are determined: 1) unity of the transport system; 2) coordination of the interests of the state, business and society in the development of the transport system on the public-private partnership basis; 3) sustainable development of the transport system.

The provisions on the legal basis of economic activity in the field of transport are investigated and the ways for developing current legislation are proposed. It is argued that currently the transport industry faces new challenges for national legislation: the introduction of modern logistics technologies for transportation and cargo handling, telecommunication systems for freight transportation, digitalization, uberization and platformization of transport activities. It is proposed to clarify the provisions of Chapter 32 of the Economic Code of Ukraine and adopt

a corresponding statute - the Transport Code of Ukraine in order to unite the various legislative provisions of current transport codes, laws and other types of legislation. The structure of the Transport Code of Ukraine has been proposed.

The proposals for improving the legal status of the participants in economic relations in the field of transport, as well as organizational forms of transport entities are substantiated. The proposal to include into the Economic Code of Ukraine the category of «transport organization» as a business entity that organizes and / or provides transport services is substantiated. Based on the analysis of current legislation the peculiarities of transport organizations' legal status are determined. It is proposed to include the provisions on legal status of transport economic entities to the Economic Code of Ukraine (such as transport operator, multimodal freight operator, railway operator, transport infrastructure operator, maritime agent, charterer, freight forwarder, etc.). The classification of transport organizations has been developed using a number of criteria. It is established that the priority forms of business entities may be industrial transport and logistics parks, as well as startups as the innovative form of organizing transport activities.

The provisions on economic-legal liability of business entities in the field of transport, as well as protection of their rights and interests have been specified. In addition, it is provide by the Economic Code of Ukraine the clause for resolving the disputes concerning transportation of goods using the alternative means of protection: 1) arbitration; 2) mediation; 3) other alternative ways for resolving disputes.

The proposals for improving of the state and contractual regulation of economic activity in the field of transport as well as promoting of public-private partnership have been developed. The concept for improvement of economic-legal regulation of transport activity has been substantiated. The amendments for developing relevant legislation have been proposed.

*Key words:* freight transportation, economic activity, economic relations, unified transport system, transport law, transport legislation, economic entities in the field of transport, public obligations, transport service, state regulation of economic activity, protection of economic competition, public-private partnership, business transportation contract, economic-legal liability, dispute settlement.

Наклад 130. Папір офсетний. Ум.-друк. арк. 1.9.  
Підписано до друку 20.08.2021. Замовлення 354.

*Надруковано в «МП Леся»  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів видавничої  
справи серія ДК № 892 від 08.04.2002.*

ПМ «Леся»  
03148, Київ, а/с 115.  
Тел./факс: (066) 60-50-199, (098) 455-41-17  
E-mail: lesya3000@ukr.net