
12. Рішення Чернівецького окружного адміністративного суду від 23 травня 2019 р. у справі № 824/189/19-а. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81915618>

13. Рішення Дніпропетровського окружного адміністративного суду від 12 червня 2019 р. у справі № 160/3214/19. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82373995>

14. Рішення Одеського окружного адміністративного суду від 30 вересня 2019 р. у справі № 420/4267/19. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/84616010>

DOI 10.31558/2518-7953.2019.2.9

УДК 346.7

Р. Ф. Гринюк,
професор кафедри конституційного,
міжнародного і кримінального права
Донецького національного університету
імені Василя Стуса,
доктор юридичних наук, професор

Е. М. Деркач,
доцент кафедри конституційного,
міжнародного і кримінального права
Донецького національного університету
імені Василя Стуса,
кандидат юридичних наук, доцент

ЩОДО ПРАВОВОГО СТАТУСУ ОКРЕМИХ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Ключові слова: транспортне законодавство, суб'єкт господарювання, транспортна діяльність, транспорт, перевезення вантажів, транспортний оператор, транспортний експедитор, транспортна біржа.

В умовах нових викликів щодо розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, впровадження новітніх технологій, інтеграції до європейської транспортної системи змінюється вектор правового регулювання транспортної діяльності у напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що має призвести до змін у колі суб'єктів транспортної діяльності та характері взаємодії між ними. Варто зазначити, що в умовах комерціалізації перевізного процесу державне та комунальне майно, що закріплювалося за транспортними організаціями, було приватизовано, а транспортні організації підлягали комерціалізації чи акціонуванню (корпоратизації). На базі державних транспортних

організацій було створено приватні організації або акціонерні товариства державного сектору економіки, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів. Наразі на всіх видах транспорту транспортні організації переважно виступають підприємницькими суб'єктами. Система залізничного транспорту залишається державною, проте і Українська залізниця вимушена вступати в конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг, де діють закони ринкової економіки. Водночас чинна нормативно-правова база, що регулює залізничну галузь, не відповідає сучасним умовам, формувалася переважно в часи, коли Українська залізниця була не корпоративним суб'єктом господарювання, а державною адміністрацією.

Відповідно до ст. 306 Господарського кодексу України до основних суб'єктів відносин щодо перевезення вантажів належать вантажовідправник, вантажодержувач та перевізник [1]. Втім, впровадження ринкових відносин в систему надання транспортних послуг, розвиток приватного підприємництва на транспорті створили необхідні передумови для появи нових суб'єктів господарювання у сфері транспорту, правовий статус яких потребує належної правової регламентації та відповідного дослідження.

Проблемам правового статусу учасників транспортної діяльності присвячено низку наукових робіт, зокрема монографічного та дисертаційного характеру. Серед останніх публікацій варто відзначити монографічне дослідження О. В. Клепикової щодо правової організації транспортної системи України [2] та дисертаційне дослідження Ю. З. Драпайло щодо правового регулювання господарських відносин у морських портах [3]. Водночас залишається низка проблемних питань, яким у юридичній науці не приділено достатньої уваги.

Наведене вище вказує на актуальність теми цієї статті.

Метою цього дослідження є обґрунтування пропозицій щодо визначення правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності.

У науковій літературі зазначається, що суб'єктами відносин із перевезення вантажів є суб'єкти господарювання, які організовують вантажні перевезення або здійснюють їх безпосередньо. Відповідно до цього можна визначити прямих (сторони договору перевезення вантажу) і непрямих учасників процесу перевезення вантажів (наприклад, експедитори, залізничні станції тощо) [4, с. 488]. О. В. Клепикова, досліджуючи відповідні питання правового статусу суб'єктів транспортної діяльності, виокремлює такі його особливості: 1) суб'єкти транспортної діяльності є суб'єктами господарювання, учасниками транспортних правовідносин, вони вступають в урегульовані нормами права відносини, що виникають з огляду на здійснення транспортної діяльності; 2) предметом діяльності таких суб'єктів є окремий вид господарської діяльності – транспортна діяльність; 3) для таких суб'єктів характерним є те, що їхня діяльність прямо або опосередковано пов'язана з використанням транспортної інфраструктури. Для здійснення такої діяльно-

сті можуть використовуватися власні транспортні засоби або залучатися транспортні засоби інших суб'єктів на законних підставах [2, с. 144–145]. Класифікуючи види суб'єктів транспортної діяльності, авторка пропонує розрізняти:

1) за предметною ознакою (залежно від виду транспортної діяльності):

а) суб'єкти, предметом діяльності яких є перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти (судноплавні компанії, авіакомпанії, залізниця);

б) суб'єкти, предметом діяльності яких є найм транспортного засобу з екіпажем або без нього (фрахтівники і фрахтувальники, наймачі і наймодавці транспортних засобів);

в) суб'єкти, які здійснюють транспортно-експедиторську діяльність або надають іншого роду посередницькі послуги (експедитори, морські агенти тощо);

г) суб'єкти транспортної інфраструктури, предметом діяльності яких є обслуговування пасажирів, транспортних засобів, обробка вантажів (залізничні станції, автовокзали, морські порти, аеропорти, автопорти, термінали тощо);

д) суб'єкти, які здійснюють інші види транспортної діяльності;

2) залежно від ринку, в межах якого суб'єкти здійснюють транспортну діяльність:

а) суб'єкти внутрішньої транспортної діяльності, які здійснюють транспортну діяльність в межах території України, її повітряного простору та внутрішніх водах, зокрема у відповідних національних транспортних коридорах;

б) суб'єкти зовнішньої транспортної діяльності, у випадках, коли здійснення транспортної діяльності пов'язане із перетинанням митного кордону України, до яких належать: учасники транзиту, міжнародні перевізники тощо [2, с. 168–169].

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

З огляду на те, що внаслідок реформування та створення конкурентного середовища у галузі залізничного транспорту передбачається поява таких суб'єктів господарювання (транспортних операторів), а саме операторів інфраструктури та операторів залізничного рухомого складу, в рамках цього дослідження доцільно розглянути питання правового статусу зазначених суб'єктів, зокрема формування правової основи їхньої діяльності.

Протягом останнього десятиріччя здійснювалися спроби щодо підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту з урахуванням вимог законодавства ЄС, досвіду інших країн. Наприклад, 16 грудня 2009 р. затверджена

Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., яка визначила завдання щодо корпоратизації Державної адміністрації залізничного транспорту в акціонерне товариство; запровадження конкуренції у сфері залізничних перевезень; гарантування рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку; забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури; удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту; формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності всередині акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – АТ «Українська залізниця») для організаційного та юридичного відокремлення видів діяльності з перевезення вантажів / пасажирів і використання інфраструктури, усунення перехресного субсидювання збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень. Але Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. виконана лише в частині утворення акціонерного товариства на базі Державної адміністрації залізничного транспорту.

16 вересня 2014 р. Україною ратифіковано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) [5], яка передбачає співробітництво у сфері транспорту для реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступової гармонізації діючих стандартів та політик з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до Угоди. Згідно із зазначеним Додатком, Україна має імплементувати в національне законодавство: Директиву Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства; Директиву Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств; Директиву 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 р. про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою; Директиву 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві; Директиву 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства; Директиву 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 р. про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства; Директиву Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами; Регламент (ЄС) 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом; Регламент Ради (ЄЕС) 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про права та обов'язки пасажирів.

рів, які користуються залізничним транспортом; Регламент (ЄС) 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 р. стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень; Регламент Ради (ЄЕС) 1192/69 від 26 червня 1969 р. про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту.

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

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р., передбачено заходи щодо забезпечення розвитку залізничного транспорту шляхом лібералізації ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень та прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних актів; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки); структурна реформа АТ «Укрзалізниця» – фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника; розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями; створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень; впровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури; створення умов для конкуренції, включно з перевізниками недержавної форми власності на залізничному транспорті; створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах всередині країни тощо [6].

З урахуванням вищезазначеного, наразі на залізничному транспорті перевезення пасажирів та вантажів здійснюються АТ «Українська залізниця», яке було створене відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [7], постанови

Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [8]. Засновником та єдиним акціонером товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України, який здійснює управління корпоративними правами держави стосовно товариства. Нині зазначене акціонерне товариство займає монопольне становище у сфері залізничних перевезень пасажирів та вантажів, проте метою проведення структурної реформи АТ «Українська залізниця» є організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині Товариства, що забезпечить справедливий доступ до інфраструктури, створення умов для запровадження та розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень.

Наразі на залізничному транспорті перевізником відповідно до чинного законодавства може виступати лише *залізниця*, яка визначається в законодавстві як відокремлений підрозділ АТ «Укрзалізниця», що здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі (ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт»). До реформи у сфері залізничного транспорту та утворення АТ «Укрзалізниця» функціонувало шість залізниць під централізованим управлінням Державної адміністрації залізничного транспорту (Укрзалізниця): Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниця, які мали статус юридичних осіб та виступали перевізниками згідно з договорами перевезення вантажів та пасажирів. Після утворення АТ «Укрзалізниця» на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які було реорганізовано шляхом злиття, АТ «Укрзалізниця» стало правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту. Залізниця вже стали відокремленими підрозділами у складі створеного акціонерного товариства, 100 % акцій якого закріплено в державній власності. Отже, єдиним перевізником при здійсненні перевезення залізничним транспортом виступає АТ «Укрзалізниця», яке є монопольним, державним суб'єктом господарювання.

У сфері залізничного транспорту здійснюють господарську діяльність також інші транспортні організації, а саме: власники залізничних під'їзних колій – суб'єкти господарювання, які на підставі права власності чи іншого речового права на під'їзну колію надають послуги з подання та забирання вагонів, здійснюють маневрові роботи, тобто початково-кінцеві операції при перевезенні вантажів. Надання послуг цими суб'єктами опосередковується, зокрема, договором про подання та забирання вагонів, про експлуатацію залізничних під'їзних колій.

Поряд із транспортними організаціями у здійсненні та організації перевезень беруть участь залізничні станції, які виконують операції з формування, розформування, приймання, відправлення, схрещення і обгону поїздів, операції з

обслуговування пасажирів та приймання, видачі, навантаження, вивантаження вантажів, багажу, вантажобагажу, маневрові роботи, технічні операції з поїздами, а також підготовку залізничного рухомого складу, контейнерів до перевезення.

Чинною Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр. передбачено, що до моменту прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» АТ «Українська залізниця» буде займати монопольне становище на цьому ринку. Імплементация директив ЄС передбачає відкриття ринку перевезень, що зумовлює необхідність формування окремого виду діяльності у сфері перевезень та його відокремлення від діяльності з оперування інфраструктурою.

Наразі однією з ключових проблем розвитку АТ «Укрзалізниця» є відсутність структурних перетворень та адаптації до умов ринкової економіки. З огляду на це серед основних викликів, які постають перед АТ «Укрзалізниця», варто зазначити: падіння попиту на перевезення високовартісних вантажів, зокрема транзитні; зменшення обсягів традиційних залізничних перевезень у межах транспортно-логістичного ринку; зменшення частки залізничних вантажних перевезень у загальному обсязі вантажних перевезень; низький рівень довіри іноземних контрагентів до українських компаній; значний обсяг субсидування збиткових видів діяльності компанії за рахунок рентабельних тощо. Основним завданням Стратегії є перехід від надання традиційної транспортної послуги до задоволення логістичних потреб клієнта за принципом «єдиного вікна» [9].

Для приведення законодавства України до вимог законодавства ЄС розроблено відповідні проекти законів, зокрема законопроект «Про залізничний транспорт» (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019), в якому передбачається регламентувати правовий статус учасників залізничних перевезень, як вже відомих українському законодавству та практиці (перевізник, володілець під'їзної колії, вантажовідправник, вантажоодержувач тощо), так і нових учасників, зокрема оператора інфраструктури та оператора залізничного рухомого складу, залізничного логістичного центру. Законопроект розроблений з урахуванням актів законодавства ЄС, передбачених у Додатку XXXII до Угоди про асоціацію, необхідний для реформування залізничного транспорту України та виконання зобов'язань України за Угодою про асоціацію. У зазначеному проекті закону визначено таких суб'єктів господарювання у сфері транспорту, як-от: володілець під'їзної колії – суб'єкт господарювання, який на підставі права власності чи іншого речового права на під'їзну колію володіє та здійснює її експлуатацію; залізничний логістичний центр – виробничо-перевантажувальний комплекс суб'єкта господарювання будь-якої форми власності; оператор інфраструктури – суб'єкт господарювання, що створює, утримує та експлуатує інфраструктуру та надає послуги з доступу до неї; оператор залізничного рухомого складу – суб'єкт господарювання, який надає залізничний рухомий склад у користування на договірних умовах та / або використо-

вує рухомий склад у своїй господарській діяльності; перевізник – суб'єкт господарювання *будь-якої форми власності*, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та / або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом за умови, що послуги тягового залізничного рухомого складу забезпечуються цим суб'єктом, а також суб'єкт господарювання, який надає послуги тягового залізничного рухомого складу.

Законопроектом передбачається, що оператор інфраструктури має надавати перевізникам послуги з доступу до інфраструктури на недискримінаційній основі відповідно до договору про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури та здійснення перевезень, що укладається в письмовій формі та є публічним. Оператор інфраструктури та перевізник зможуть укласти рамкову угоду про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури, в якій визначити характеристики пропускної спроможності стратегічної інфраструктури, що вимагаються перевізником і пропонуються перевізнику.

Як йшлося вище, наразі залізниця визначається в законодавстві як відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі (абз. 3 ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт»). Тобто відповідно до чинного законодавства АТ «Українська залізниця» досі є монополістом у питаннях інфраструктури, тяги та надання послуг з перевезення вантажів та пасажирів. Відтак, у разі дозволу законодавця на використання у залізничних перевезеннях приватної тяги буде створено правове поле для приватних перевізників з власною тягою, що у поєднанні з лібералізацією ціноутворення на залізничні послуги сприятиме ефективності перевізного процесу.

З огляду на викладене вбачається доцільним регламентувати правовий статус транспортного оператора в законодавстві та розмежувати його з іншими суб'єктами господарювання, що організовують перевезення вантажів, зокрема транспортним експедитором, транспортним агентом та іншими особами, які виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [10] транспортний експедитор є суб'єктом господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування. До таких послуг, які надаються клієнту при експорті, імпорті, транзиті територією України, внутрішніх перевезеннях, належать організація перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до договорів (контрактів); фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їхньої подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення

вантажів; оформлення товарно-транспортної документації; страхування вантажів, організація експертизи вантажів, охорони вантажів під час їхнього перевезення, перевалки та зберігання; розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів; здійснення робіт, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів; оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог та інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству. Отже, на підставі аналізу транспортно-експедиторських послуг необхідно з'ясувати питання, як розмежувати функції транспортного експедитора, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, та функції транспортного оператора, діяльність якого спрямована на організацію перевезень. Особливо, коли йдеться про оператора змішаного (мультиmodalного) перевезення, предметом діяльності якого є організація перевезення різними видами транспорту за єдиним перевізним документом.

Із розвитком змішаних (мультиmodalних) перевезень та створенням цифрових транспортних коридорів для імплементації положень Директиви Ради ЄС від 07.12.1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, реалізації транзитного потенціалу України та створення транспортного хабу, що об'єднає Європу з Азією, Кабінетом Міністрів 20.11.2019 р. схвалено законопроект «Про мультиmodalні перевезення». Цей проєкт закону спрямований на приєднання країни до Угоди про розвиток мультиmodalних перевезень TRACECA – міжнародної транспортної програми за участю Європейського Союзу та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центральноазіатського регіонів. У законопроекті пропонується закріпити право учасників мультиmodalних перевезень виконувати перевезення вантажу шляхом укладення єдиного договору щодо всіх етапів перевезення незалежно від зміни видів транспорту і здійснювати перевезення вантажу за одним перевізним документом, за яким сторонами досягнуто згоди. Передбачається, що під час надання послуг з мультиmodalного перевезення вантажів відповідальність оператора мультиmodalного перевезення за вантаж перед замовником послуги охоплює період з моменту прийняття ним вантажу до моменту видачі вантажу. Отже, для отримання відшкодування збитку від втраченого (пошкодженого) вантажу замовнику послуги не потрібно встановлювати, на якому етапі перевезення сталося пошкодження або втрата вантажу або хто з перевізників не виконав зобов'язання зі своєчасної його доставки [11].

Однією із актуальних тенденцій розвитку вантажних перевезень є діджиталізація та платформатизація (наприклад, платформа *trans.eu*, *della.ua*, *degruz.com*,

larsi-trans.com та інші) та уберізація (Uber Freight). З огляду на розвиток транспортно-експедиторської діяльності з'являються такі учасники транспортної діяльності, як-от транспортні біржі, діяльність яких спрямована на організацію перевезення вантажів та оптимізацію перевізного процесу, зокрема «Контейнер Трекер» на водному транспорті, «Вагон Інфо» на залізничному транспорті, на автомобільному – «Ларді-Транс», DELLA, DeGruz, ATI, Transinfo та інші, які допомагають узгодити інтереси вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів. Наразі поняття «транспортна біржа» в законодавстві відсутнє. На практиці ж під транспортною біржею розуміють інструмент спрощення обміну інформацією між вантажовідправниками і вантажоодержувачами про перевезення вантажів, що супроводжується супутніми послугами (страхування, фінансування тощо) і представлений у вигляді онлайн-ресурсів [12]. Основними користувачами послуг транспортних бірж є транспортно-експедиторські організації. Діяльність транспортних бірж опосередковується договорами про надання доступу до логістичної платформи, проте зазначені договори, так само як і правовий статус таких суб'єктів, потребує належної уваги з боку законодавця.

Підбиваючи підсумки, можна зробити висновок, що розвиток вітчизняної транспортної системи з характерними євроінтеграційними процесами, процесами діджиталізації перевізного процесу та платформатизації, реформаторським характером транспортної політики супроводжується появою нових учасників вантажних перевезень – транспортного оператора, оператора змішаного (мультимодального) перевезення, транспортної біржі, правовий статус яких потребує регламентації на рівні вітчизняного законодавства, зокрема із закріпленням правових форм та умов здійснення ними господарської діяльності. З огляду на те, що діяльність транспортних операторів, транспортних бірж та операторів змішаного (мультимодального) перевезення може здійснюватися на всіх видах транспорту, доцільно правовий статус зазначених суб'єктів регламентувати шляхом прийняття окремого закону щодо транспортної діяльності, в якому, між іншим, варто передбачити особливості умов здійснення ними відповідної діяльності, перелік транспортних послуг, що можуть надаватися цими суб'єктами, їхню відповідальність у разі порушення законодавства тощо. Зазначене сприятиме системному вдосконаленню транспортного законодавства та розвитку транспортної діяльності в Україні.

Досліджувані проблеми правового статусу суб'єктів транспортної діяльності залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути предметом для подальших наукових досліджень.

1. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. № 19–20. № 21–22. Ст. 144. (Із змінами).

-
2. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
 3. Драпайло Ю. З. Правове регулювання господарських відносин у морських портах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.04. – господарське право, господарсько-процесуальне право. Нац. ун-т «Одеська юридична академія», 2013. 19 с.
 4. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України. 2-е вид., перероб. і доп. / за заг. ред. Г. Л. Знаменського, В. С. Щербини; кол. авт.: О. А. Беляневич, О. М. Вінник, В. С. Щербина та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 720 с.
 5. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27 червня 2014 р. *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n2701
 6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
 7. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23 лютого 2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 49. Ст. 553. (Із змінами).
 8. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: постановою Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200. *Офіційний вісник України*. 2014. № 53. Ст. 1402.
 9. Кабмін затвердив стратегію Укрзалізниці до 2023 року. Документ ще не опубліковано, але ми його вже вивчили. Як зміниться залізниця дорога? URL: <https://ua-news.liga.net/economics/articles/liganet-rozdobula-novu-strategiyu-uz-scho-chekae-derjmonopoliyu/>
 10. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 52. Ст. 562. (Із змінами).
 11. Криклій В. Мультиmodalні перевезення та створення цифрових транспортних коридорів дозволять Україні реалізувати свій транзитний потенціал. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennya-ta-stvorennya-cifrovih-transportnih-koridoriv-dozvolyat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-krikljij>
 12. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні. *Logistics in Ukraine*. URL: <https://logistics-ukraine.com/2017/09/18/>

DOI 10.31558/2518-7953.2019.2.10

УДК 346.3

К. А. Моргунова,
аспірантка юридичного факультету
Донецького національного університету
імені Василя Стуса

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЩОДО ОБ'ЄКТА ЛІЗИНГУ

Ключові слова: лізинг, лізингова діяльність, лізингові правовідносини, фінансовий лізинг, об'єкт лізингу, предмет лізингу.

Розуміння поняття «об'єкт лізингу» в науковій літературі викликає чимало дискусій. Це пояснюється складністю предмета дослідження та різноманітністю поглядів щодо його тлумачення. Відтак, поняття «об'єкт» зустрічається у юри-