

УДК 346.7

DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249259>**Е.М. ДЕРКАЧ,**

докторант кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права  
Донецького національного університету імені Василя Стуса,  
кандидат юридичних наук, доцент, м. Вінниця, Україна; e-mail: [derkacella@gmail.com](mailto:derkacella@gmail.com);  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6673-589X>

## ПРАВОВІ ПИТАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ФОРМ ГОСПОДАРЮВАННЯ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТУ

**Е.М. DERKACH,**

Doctoral Candidate, Chair of Constitutional, International and Criminal Law,  
Vasyl' Stus Donetsk National University, Ph.D. in Law, Associate Professor, Vinnytsia,  
Ukraine; e-mail: [derkacella@gmail.com](mailto:derkacella@gmail.com);  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6673-589X>

### LEGAL ISSUES ON INNOVATIVE FORMS OF ORGANIZING THE ECONOMIC ACTIVITY OF TRANSPORT ENTITIES

АНОТАЦІЇ (ABSTRACTS), КЛЮЧОВІ СЛОВА (KEY WORDS)

**Постановка проблеми.** В умовах нових системних викликів для розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, впровадження технологій штучного інтелекту, створення кліматично орієнтованої, "розумної", цифрової еко-системи, інтегрованої до європейської транспортної системи, змінюється характер правового регулювання транспортної діяльності у напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що призводить до трансформації форм господарювання суб'єктів транспорту з урахуванням інноваційного вектору розвитку національної економіки. Відзначається, що наразі проблемними є питання узгодження та системного закріплення організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту з урахуванням інноваційної складової національної економіки. **Метою** роботи є розробка нових теоретико-правових положень щодо функціонування та розвитку інноваційних організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту. **Методи.** Для вирішення задач дослідження використано низку методів наукового пізнання, серед яких формально-юридичний, за яким визначено прогалини та недоліки правових засад господарювання суб'єктів транспорту у різних організаційно-правових формах; системно-структурний – охарактеризовано організаційно-правові форми господарювання суб'єктів транспорту; логіко-семантичний – розкрито сутність та відмінності різних форм господарювання відповідних суб'єктів транспорту. **Висновки.** Вибір організаційної форми господарювання у сфері транспорту залежить від умов організації та здійснення транспортної діяльності, законодавчих обмежень щодо кола засновників/учасників суб'єкта господарювання у сфері транспорту, правового режиму майна, наявності транспортних засобів тощо. **Результати.** Уточнено організаційні форми господарювання суб'єктів транспорту та виокремлено найперспективніші форми – індустріальний транспортно-логістичний парк, стартап як інноваційну форму організації та здійснення транспортної діяльності.

**Ключові слова:** суб'єкти господарювання; організаційна форма; транспортна організація; інновація; стартап; індустріальний парк; публічні зобов'язання

\*\*\*

**Problem statement.** The article covers legal issues on providing for innovative organizational forms of transport entities, as well as identifies the areas for developing the relevant legislation. It is noted that currently the new challenges for the Ukrainian transport system, such as the introduction of artificial intelligence technologies, creation of climate-oriented, "smart" digital ecosystem integrated into the European transport system, determine the nature of legal regulation of transport activity, as well as lead to the transformation of organizational forms of transport entities. It is noted that problematic issues are as follows: consolidation of organizational forms of transport entities, taking into account the innovative component of the Ukrainian economy. **The purpose** of the article is to develop new theoretical-legal proposals for the innovative organizational forms of transport entities. **Methods.** To solve the research problems a number of scientific methods have been used, including formal-legal one in order to identify gaps in the legal framework on various organizational- forms of business entities; the system-structural method has been used for characterizing the organizational – legal forms of

transport entities; the logical-semantic one has been used to reveal the essence and differences of organizational forms of relevant transport entities. **Conclusions.** The organizational form of transport entity depends on terms of transport activities, legal restrictions for the founders/participants of transport entities, the legal status of their property, availability of vehicles, etc. It is emphasized that the structural reform of the transport sector results in a number of problematic legal issues so a general concept for improving the economic and legal support for innovative organizational forms of transport entities and further amendments to the current legislation of Ukraine is required. **Results.** The proposals on developing innovative forms of transport activity, including the industrial transport and logistics park, transport startups, have been substantiated. It is concluded that transport entities may act as individuals (entrepreneurs, freight forwarders, transport agents, transport operators, etc.), legal entities' subsidiary, company, including the joint public sector of the economy, taking into account the strategic importance of certain transport organizations for the national economy and providing public service obligations.

**Key words:** *economic entities; organizational form; transport organization; innovation; startup; industrial park; public service obligations*

### Постановка проблеми

В умовах нових системних викликів для розвитку транспортної системи України та необхідності її модернізації, впровадження технологій штучного інтелекту, створення кліматично орієнтованої, "розумної", цифрової еко-системи, інтегрованої до європейської транспортної системи, змінюється характер правового регулювання транспортної діяльності у напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що призводить до трансформації форм господарювання суб'єктів транспорту з урахуванням інноваційного вектору розвитку національної економіки.

Під час структурної реформи транспортної галузі сформувалася низка проблемних правових питань, вирішення яких потрібно для розробки обґрунтованої концепції удосконалення господарсько-правового забезпечення функціонування та розвитку інноваційних організаційно-правових форм господарювання суб'єктів транспорту з подальшим внесенням змін до чинного законодавства України.

Так, Планом заходів з виконання Державної програми стимулювання економіки для подолання негативних наслідків, спричинених обмежувальними заходами щодо запобігання виникненню і поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, на 2020–2022 роки, передбачено створення національного авіаперевізника, фінансовий та організаційний поділ АТ "Укрзалізниця" на окремі сегменти за видами діяльності – оперування інфраструктурою, пасажирські перевезення, вантажні перевезення, оперування вагонами, ремонт локомотивів і вагонів, інша діяльність з виділенням на базі товариства компаній у кожному сегменті (крім інфраструктури) у вигляді акціонерних товариств на виконання плану заходів з реформування залізничного

транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 р. № 1411; реорганізацію державного підприємства "Адміністрація морських портів України" шляхом створення на його базі регіональних адміністрацій морських портів шляхом подання Кабінетові Міністрів України законопроєкту про реорганізацію державного підприємства "Адміністрація морських портів України"; створення національного авіаперевізника та інші заходи [1].

Вибір організаційно-правової форми господарювання у сфері транспорту залежить від умов організації та здійснення транспортної діяльності, законодавчих обмежень щодо кола засновників/учасників суб'єкта господарювання у сфері транспорту, правового режиму майна, наявності транспортних засобів тощо. Втім, однією з ключових проблем є те, що в чинному законодавстві України, доктрині права відсутнє узгоджене та системне закріплення організаційно-правових форм господарювання суб'єктів транспорту. Особливо гостро це питання постає відносно транспортних організацій стратегічного значення, насамперед тих, які є виконують публічні зобов'язання (public service obligations) відповідно до ст.178 Господарського кодексу України та ст.633 Цивільного кодексу України (АТ "Укрзалізниця", Державне підприємство "Адміністрація морських портів України", Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) та ін.), зважаючи на ключову роль транспортної галузі у розвитку економіки. Крім цього, особливої уваги потребує дослідження інноваційних організаційно-правової форми господарювання суб'єктів транспорту.

В юридичній науці з проблематики організаційно-правової форми, наприклад, Д. Вайт та Дж. Акіно (White and Aquino, 2009) досліджували комплексне планування перевезень, альтернативних транспортних систем [2], Дж. Дейгл

(Daigle, 2008) – розвиток інтелектуальних транспортних систем, конвергенції транспортування та інформаційних технологій [3]. Крім того, були захищені дисертаційні роботи І.М. Кучеренко "Організаційно-правові форми юридичних осіб приватного права" (2004 р.), К.О. Кочергіної "Зміст організаційно-правових форм підприємницьких товариств: інтереси, функції, правові засоби (2005 р.), І.С. Похиленко "Організаційно-правові форми суб'єктів малого підприємництва" (2009 р.), О.А. Черненко "Організаційно-правові форми державного підприємства" (2011 р.), М.Р. Аветисян "Організаційно-правова форма господарювання" (2019 р.). Так, М.Р. Аветисян дослідила зміст, види, правові засади дотримання вимог до змісту організаційно-правової форми господарювання, та запропонувала визначення поняття організаційно-правової форми господарювання як правової моделі здійснення господарської діяльності, зміст якої складають взаємопов'язані організаційні та майнові елементи, що покладено в основу даного дослідження [4, с.4].

Розгляд функціонування державного сектору економіки як важеля державного регулювання економіки України є традиційним у господарському праві. Найсучаснішою комплексною працею з дослідження системи суб'єктів транспортної системи, правових форм забезпечення внутрісистемних господарських зв'язків, є монографія О.В. Клепікової "Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України" [5].

Ці дослідження мають фундаментальне значення і в питаннях господарсько-правового забезпечення функціонування суб'єктів господарювання у сфері транспорту. Втім, на сучасному етапі розвитку транспортної галузі як складової національної економіки України з'являються нові тенденції, які потребують подальшого розвитку наукових досліджень. Тому метою статті є розробка нових теоретико-правових положень щодо функціонування та розвитку інноваційних організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту. Її новизна полягає в обґрунтуванні пропозицій щодо господарсько-правового забезпечення *інноваційних* форм організації діяльності транспорту. Завданням роботи є аналіз існуючих організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту в Україні та інших країнах та обґрунтування концептуальних засад удосконалення господарсько-правового забезпечення функціонування та розвитку інноваційних форм організації діяльності наведених суб'єктів.

## Основні організаційно-правові форми господарювання суб'єктів транспорту

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

Підприємство вважається низовою ланкою господарської системи і, власне, необхідним її елементом [6, с.299]. Академік В.К. Мамутов підкреслював, що управління державним майном здійснюють і підприємства, і вищестоящі щодо них господарські органи. Підприємство є не лише об'єктом управління, але й суб'єктом управління державною соціалістичною власністю, який за своїм правовим становищем належить до одного роду з органами господарського керівництва, а не протистоїть їм [7]. У сучасній юридичній літературі йдеться про тенденції до зміни категоріального апарату відповідно до моделей західної правової культури. У зв'язку з наведеним пропонується визначити ліберальний фундаменталізм і констатувати постліберальну концепцію господарювання, яка є логічним розвитком доктрини про інтегральну формацію. Саме у такий спосіб акцентуються зміни, що стосуються суб'єктів господарювання відповідно до світової практики співвідношення державного і приватного секторів економіки, пріоритету публічного інтересу над приватним, встановлення публічного економічного порядку [8]. На думку О.В. Клепікової, організаційна структура сучасної господарської системи потребує переосмислення. Визначення ланок господарської системи втратило свою актуальність, оскільки ланки визначалися задля наголошення основної на той час ролі державних підприємств, їх об'єднання за галузевою або територіальною ознакою. Переосмислення також стосується визначення підприємства як державного органу, що є суб'єктом оперативного управління державним майном. Нині підприємства можуть бути не лише державними, але й комунальними, приватними тощо, об'єднання підприємств можуть утворюватися не тільки у складі державних підприємств [5, с.151–152].

Суб'єкти господарювання у сфері транспорту можуть функціонувати як фізичні особи-підприємці (зокрема, транспортні експедитори, транспортні агенти, транспортні оператори тощо, загальні положення правового статусу містяться в статті 128 ГК України), відокремлені підрозділи юридичних осіб – філій, представництв, відділень (як, наприклад, залізниця) проте пріоритетною організаційно-правовою формою транспортних організацій залишаються господарські товариства, у тому числі державного сектору економіки.

У чинному Законі України "Про залізничний транспорт" *залізницю* визначено як відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону "Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування", який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі (абз.3 ст.1). Отже, якщо до реформування залізниця була самостійним суб'єктом господарювання-юридичною особою, управління господарською діяльністю якої здійснювалося централізовано Державною адміністрацією залізничного транспорту (Укрзалізниця), то після реформування внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" залізниця як основний суб'єкт, що здійснює перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом, стала *відокремленим підрозділом* АТ "Укрзалізниця". Враховуючи законодавчі положення, зокрема частини 2 статті 55 Господарського кодексу України, суб'єктами господарювання є лише господарські організації (юридичні особи) та фізичні особи-підприємці, а залізниця як відокремлений підрозділ АТ "Укрзалізниця" наразі не є самостійним суб'єктом господарювання. Втім, відповідно до статті 1 Статуту залізниць України, залізниця залишається основною організаційною ланкою на залізничному транспорті.

У господарсько-правовій науці наголошується на правосуб'єктності структурних підрозділів господарських організацій та необхідності визнання їх особливими суб'єктами господарського права [9, с.107; 10]. Як зазначає В.С. Щербина, в теорії господарського права обґрунтована точка зору, що філії, представництва та інші відокремлені підрозділи господарських організацій (структурні одиниці), утворені ними для здійснення господарської діяльності, також належать до суб'єктів господарювання [11, с.17].

Так, у ч.2 ст.55 ГК України філії та представництва на певному етапі кваліфікувалися суб'єктами господарювання до внесення змін відповідно до Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України" від 04.02.2005 року. Як зазначає В. Січевлюк, перебуваючи у складі відповідної юридичної особи, відокремлений підрозділ одночасно є "відособленим" від неї структурним утворенням, здатним на відстані та в автономному режимі виконувати певні обсяги її виробничих та/чи представницьких функцій, реалізуючи той фрагмент правосуб'єктності, що закріплений за ним організацією-засновником. У ст.3 ГК України законодавець прямо вказує на структурні підрозділи суб'єкта господарювання як на сторін "внутрішньогосподарських відносин"; у ч.2 ст.64 ГК України відзначається, що структурні підрозділи підприємств мають функції, права та обов'язки, визначені положеннями про них [12, с.398].

#### **Інноваційні організаційні форми господарювання суб'єктів транспорту**

Відповідно до статті 3 Закону України "Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон" від 13.10.1992 р., на території України можуть створюватися спеціальні (вільні) економічні зони функціональних типів: вільні митні зони і порти, експортні, транзитні зони, митні склади, технологічні парки, технополіси, комплексні виробничі зони тощо [12].

Відповідно до ч.6 ст.18 Закону України "Про морські порти України", порядку та на умовах, визначених законами України, у межах морських портів можуть утворюватися спеціальні (вільні) економічні зони або встановлюватися спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку. Наприклад, спеціальну (вільну) економічну зону "Порто-франко" створено на території Одеського морського торговельного порту відповідно до Закону України від 23.03.2000 року "Про спеціальну (вільну) економічну зону "Порто-франко" на території Одеського морського торговельного порту" строком на 25 років з метою залучення інвестицій, сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і підприємництва, створення сучасної виробничої, транспортної та ринкової інфраструктури [13]. На території цієї зони встановлюється спеціальний правовий режим економічної діяльності.

Попередній досвід застосування в Україні

спеціальних економічних зон та територій пріоритетного розвитку виявився не дуже вдалим. Основними причинами цього зазначається не послідовність державної політики в цій сфері, відсутність чіткої концепції створення цих територій у контексті загальнонаціональних програм розвитку, несприятливий інвестиційний клімат [14, с.5].

Наразі у вітчизняному законодавстві відсутній єдиний інноваційний контур. Інноваційний розвиток економіки можливо забезпечити завдяки ефективній формі підтримки інноваційної діяльності – технологічні парки [15]. Підтримуючи зазначене, слід підкреслити, що пріоритетними організаційними формами здійснення господарської діяльності у сфері транспорту можуть стати індустріальні транспортно-технологічні парки, стартапи як інноваційна форма підприємництва у сфері транспорту.

Прийняття законів України та інших нормативних актів: Законів України "Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків" від 16.07.1999 року, "Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні" від 08.09.2011 року, "Про інноваційну діяльність" від 04.07.2002 року, "Про індустріальні парки" від 21.06.2012 року, Митного кодексу України від 13.03.2012 р., Концепції розвитку національної інноваційної системи; Концепції реформування державної політики в інноваційній сфері; Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року та інші створюють правове підґрунтя функціонування індустріальних парків в Україні. Проте, виникає необхідність у розробці документу, спрямованого на розвиток інноваційної діяльності у сфері транспорту, який забезпечив би системність таких заходів.

Розвиток національної інноваційної системи є беззаперечним пріоритетом державної політики сучасних країн в умовах розбудови інноваційних економік та світової технологічної конкуренції. Саме такий критерій є ключовим у формуванні світових рейтингів конкурентоспроможності. Як зазначається Стратегією розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року, "відповідно до індексу інноваційного розвитку, представленого агентством Bloomberg у 2018 році, Україна на 53 місці серед 60 досліджуваних держав". Проведений аналіз свідчить, що Україна має значні нереалізовані можливості в інноваційному розвитку. Головними перевагами України є вигідне географічне положення, емний ринок, наявність поглибленої та всебічної

зони вільної торгівлі між Україною та ЄС. "За даними Глобального індексу інновацій (Global Innovation Index), у 2018 році Україна посіла у рейтингу найвищу позицію за останні сім років – 43 місце" [16].

У науковій літературі досліджуються питання формування *"інвестиційно-інноваційної моделі"* в умовах сталого розвитку економіки України, під якою пропонується розуміти стійку, збалансовану стратегію розвитку економіки України, яка включає систему взаємопов'язаних правових і економічних інструментів, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного середовища з метою залучення інвесторів до процесу структурної модернізації економіки України за допомогою інновацій" [17].

В сучасних умовах необхідно чітко визначення державних пріоритетів інноваційної діяльності в Україні та розроблення всебічного комплексу заходів щодо їхнього сприяння з метою розбудови інноваційної економіки [18]. Відповідно до Закону України "Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні" одним із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності зазначено освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування (пункт 2 частина 1 ст.4).

У проєкті Стратегії сталого розвитку України до 2030 року запропонована нова світоглядна парадигма, орієнтована на досягнення оптимального балансу між трьома складовими розвитку – економічною, соціальною та екологічною. Сприяння інклюзивному збалансованому низьковуглецевому економічному зростанню зростання, пов'язаному з застосуванням моделей "зеленої" економіки, та життєстійкій інфраструктурі визначено стратегічною метою Стратегії, для досягнення якої передбачено формування організаційної інфраструктури підтримки підприємництва у вигляді технопарків, бізнес-інкубаторів, мереж надання послуг підприємствам, зокрема на засадах державно-приватного партнерства; сприяти розвитку кластерних мереж тощо [19].

У світовій практиці інколи індустріальні парки ототожнюють із такими поняттями, як: технопарки, особливі економічні зони, особливі промислові зони, спеціальні економічні зони тощо. Однак в Україні поняття "індустріальний парк" є окремо визначеним [20].

У вітчизняній літературі пропонується поняття "індустріальний парк", "технологічний парк"

та "промисловий парк" пропонується вважати синонімічними, про що має бути чітко зазначено в Законі, з тієї позиції, що індустріальний (технологічний, промисловий) парк – це територія, обладнана певним чином, на якій діють певні заохочувальні механізми, визначені законом. На основі аналізу умов функціонування індустріальних парків в зарубіжних країнах, М. Садченко та І. Крикунов зазначають, що податкові пільги зараз використовуються мало та не сприймаються бізнесом як істотна перевага. Значно більше цінується наявність вже готової інфраструктури, ймовірних партнерів, яких не треба шукати, можливість взяти на пільгових умовах цільовий кредит або отримати грант від держави, відсутність ввізних мит на устаткування [21].

Якщо звернутися до Міжнародних рекомендацій для індустріальних парків, розроблених Організацією Об'єднаних Націй з промислового розвитку у 2019 році (*International Guidelines for Industrial Parks, United Nations Industrial Development Organization*), термін "індустріальні парки" часто використовується для охоплення широкого кола понять, таких як зони вільної торгівлі (Free Trade Zones), зони експортної переробки (Export Processing Zones), спеціальні економічні зони (Special Economic Zones), вільні порти тощо, які розглядаються як форми індустріальних парків і створюються, зазвичай, як "окремі митні території" в межах приймаючої країни, застосовуючи спеціальні митні правила з метою полегшення торгівлі та експорту. Ці правила мають бути узгодженими з міжнародними правилами справедливого оподаткування, правилами щодо недискримінаційного ставлення до іноземних інвестицій [22, с.21].

Відповідно до визначення Міжнародної асоціації наукових парків та областей інновацій (*International Association of Science Parks and Areas of Innovation (IASP)*) терміни "технологічний парк", "технополіс", "дослідницький парк" та "науковий парк" охоплюють широке поняття і є взаємозамінними. Для позначення цих термінів використовується узагальнюючий термін "науково-технологічний парк" (STP) [23].

У галузі транспорту реалізуються міжнародні проекти з метою сприяння інноваціям. Так, у порті Роттердам (Нідерланди), найбільшому порті Європи та "найрозумнішому" морському кластері у світі, неперевершена мережа, логістика та інші об'єкти пов'язують бізнес зі світовими ринками – від Сінгапуру та Шанхаю до Нью-Йорка, Лос-Анджелеса, Афін та Мюнхена.

Для портових інноваторів у 2015 році в Роттердамі заснована програма портового акселератора "PortXL" з метою розвитку інновацій у світовій морській галузі. PortXL – це екосистема стартапів, засновників, інвесторів, корпоративних партнерів та наставників, які підтримують підприємницький шлях. Програма передбачає, що десять обраних стартапів будуть проходити інтенсивну 100-денну програму наставництва у місті Роттердам [24].

Наразі в Україні все більшої популярності набуває будівництво логістичних центрів (мультимодальних логістичних хабів), тобто "місто складів", на території якого знаходяться складські комплекси, митними терміналами, окремими комплексами для небезпечних вантажів, виробничими приміщеннями для продукції, зонами обслуговування вантажного транспорту, паркувальними майданчиками, де забезпечується надання комплексу операції з обробки вантажів (розвантаження та навантаження товарів, приймання, комплектація, зберігання, стивідорні, митні та інші послуги тощо). Логістичні хаби обслуговують мультимодальні вантажі, забезпечуючи умови зберігання різних категорій товарів (продукти харчування, зерно, металеві вироби тощо), розміщуються у зонах найближчих аеропортів, портів, основних магістралей, місць концентрації виробництва. Одним з успішних прикладів може виступити "Сухий порт" в Одесі з площею 42 гектари. "Сухий порт" знаходиться біля Одеського морського торговельного порту і забезпечує комплекс логістичних операцій, доставляючи вантажі декількома видами транспорту (морським, автомобільним, залізничним). На території логістичного центру знаходяться склади для зберігання контейнерів, транзитна площа, склад тимчасового зберігання, комплекс для оброблення збірних вантажів тощо. У зв'язку підвищенням попитом вітчизняного бізнесу на комплексні логістичні рішення планується розбудова логістичного хабу в Миколаєві компанією "Смарт Холдинг" [25]. Перспективними вбачаються плани компанії Hutchison Ports, одного з найбільших у світі портових операторів, щодо участі в розвитку МТП "Чорноморськ" на основі Меморандуму про взаєморозуміння, підписаного з Урядом України.

В Україні реалізується унікальний проєкт індустріального парку iPARK в зоні найбільшого приватного порту в Україні – Південний, що ідеально поєднує індустріальний та логістичний кластер в єдиній митній зоні з новітнім контей-

нерним терміналом в Україні. Індустріальний парк забезпечує інтеграцію виробництва, логістики та допоміжних функцій на території найбільшого в Україні контейнерного терміналу. Безумовними перевагами проєкту "iPARK" є розвинена інфраструктура, підтримка підприємствам в отриманні необхідних дозволів, а також єдина митна зона з контейнерним терміналом ТІС. Розробником проєкту є Група морських терміналів ТІС.

Отже, інноваційні контури державної політики, що має стати орієнтиром для прийняття відповідного законодавства, мають відобразитися в стратегічному документі (таким документом може стати Національна модель інноваційного розвитку транспортної системи України), спрямованому на збалансований розвиток існуючих видів транспорту, забезпечення системи заохочувальних заходів нефіскального характеру для суб'єктів господарювання-інноваторів (зокрема, спрощення дозвільних процедур).

#### Висновки

1. Встановлено, що в умовах відсутності узгодженого та системного закріплення організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту до найбільш перспективних форм слід віднести індустріальний транспортно-логістичний парк, стартап як інноваційну форму організації та здійснення транспортної діяльності.

2. Обґрунтовано, що вибір організаційної форми господарювання у сфері транспорту залежить від умов організації та здійснення транспортної діяльності, законодавчих обмежень щодо кола засновників/учасників суб'єкта господарю-

вання у сфері транспорту, правового режиму майна, наявності транспортних засобів тощо.

3. Уточнено, що суб'єкти господарювання у сфері транспорту можуть функціонувати як фізичні особи-підприємці (зокрема, транспортні експедитори, транспортні агенти, транспортні оператори тощо, загальні положення правового статусу містяться в статті 128 ГК України), відокремлені підрозділи юридичних осіб – філій, представництв, відділень (як, наприклад, залізниця), проте пріоритетною організаційно-правовою формою транспортних організацій залишається господарське товариство, у тому числі державного сектору економіки, враховуючи стратегічне значення окремих транспортних організацій (АТ "Укрзалізниця", Державне підприємство "Адміністрація морських портів України", Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Укрерорух) та ін.) для економіки та обтяження публічними зобов'язаннями (public service obligations).

Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

#### Конфлікт інтересів

Авторка заявляє про відсутність конфлікту інтересів.

#### Вираз вдячності

Дослідження виконано ініціативно та не отримало будь-якого фінансування.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про затвердження Державної програми стимулювання економіки для подолання негативних наслідків, спричинених обмежувальними заходами щодо запобігання виникненню і поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, на 2020–2022 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.05.2020 № 534. *Офіційний вісник України*. 2020. № 55. Ст. 1701.
2. White D., Aquino J. (2009). Transportation issues in national parks. Conference: From Here to There: Transportation Opportunities for Arizona. Report from the 94th Arizona Town Hall At: Tucson, Arizona. [https://www.researchgate.net/publication/334170941\\_Transportation\\_issues\\_in\\_national\\_parks](https://www.researchgate.net/publication/334170941_Transportation_issues_in_national_parks)
3. Daigle, John. (2008). Transportation research needs in national parks: A summary-and exploration of future trends. *George Wright Forum*, (25), 57–64. [https://www.researchgate.net/publication/281535002\\_Transportation\\_research\\_needs\\_in\\_national\\_parks\\_A\\_summary-and\\_exploration\\_of\\_future\\_trends](https://www.researchgate.net/publication/281535002_Transportation_research_needs_in_national_parks_A_summary-and_exploration_of_future_trends)
4. Аветисян М. Р. Організаційно-правова форма господарювання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Вінниця, 2019. 20 с.
5. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
6. Пронська Г. В. Вибране. Київ : Освіта України, 2013. 696 с.
7. Мамутов В .К. Прелприятие и вышестоящий хозяйственный орган. М.: Юрид. лит., 1968. С. 114–115.

8. Дойников И. В. Проблемы развития предпринимательского права в Российской Федерации. *Вестник Ин-та экономических исследований*. 2017. № 1. С. 126–137.
9. Мілаш В. С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія. Х.: ХНУМГ, 2014. 227 с.
10. Руденко М. П. Господарсько-правовий статус структурних підрозділів суб'єктів господарювання. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія Юриспруденція*. 2015. № 18. Т. 2. С. 57–61.
11. Щербина В. С. Суб'єкти господарського права: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2008. 264 с.
12. Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон: Закон України від 13.10.1992 № 2673–XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 50. Ст. 676.
13. Про спеціальну (вільну) економічну зону "Порто-франко": Закон України від 23.03.2000 № 1607–III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 26. Ст. 208.
14. Індустріальні парки в Україні: удосконалення політики стимулювання у контексті світового досвіду / А. П. Павлюк, О. О. Єгорова, К. Л. Маркевич [та ін.]. К.: НІСД, 2014. 64 с.
15. Єпіфанова І. М., Ільченко О. Л.. Технологічні парки як ефективний напрямок інноваційного розвитку держави. *Труди Одеського політехнічного університету*, 2009. Вып. 1(33), 2(34). С. 230–236. <https://pratsi.opu.ua/app/webroot/articles/1311869845.pdf>
16. Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.07.2019 № 526-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80#Text>
17. Зельдіна О. Поняття інвестиційно-інноваційної моделі в умовах сталого розвитку економіки України. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 7. С. 83–88.
18. Єршова Г. В. Інноваційна діяльність в Україні: основні тенденції та проблеми. *Економіка і прогнозування*. 2017. № 4. С. 137–148.
19. Стратегія сталого розвитку України до 2030 року (проект): <https://ips.ligazakon.net/document/view/JH6YF00A?an=329>
20. Осадча Н. Проблемні аспекти інвестиційної діяльності в індустріальних парках. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2014. Вип. 4. С. 63–74.
21. Садченко М., Крикунов І. Проблемні концепції правового регулювання індустріальних та технологічних парків. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 12. С. 239–243.
22. United Nations Industrial Development Organization. International Guidelines for Industrial Parks (2019). [https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-11/International\\_Guidelines\\_for\\_Industrial\\_Parks.pdf](https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-11/International_Guidelines_for_Industrial_Parks.pdf)
23. Website of International Association of Science Parks and Areas of Innovation. <https://www.iasp.ws/our-industry/definitions>
24. PortXL. World Port Accelerator. <https://portxl.org>
25. Що таке логістичний хаб: приклади й відмінності від складів. <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladi-j-vidminnosti-vid-skladiv>

## REFERENCES

1. Pro zatverdzhennya Derzhavnoyi prohramy stymulyuvannya ekonomiky dlya podolannya nehatyvnykh naslidkiv, sprychynenykh obmezhuval'nymy zakhodamy shchodo zapobihannya vynyknennyu i poshyrennyu hostroyi respiratornoyi khvoroby COVID-19, sprychynenoyi koronavirusom SARS-CoV-2, na 2020–2022 roky [On approval of the State program of economic stimulation to overcome the negative effects caused by restrictive measures to prevent the occurrence and spread of acute respiratory disease COVID-19 caused by coronavirus SARS-CoV-2, for 2020-2022]. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy* (27.05.2020 No. 534). *Ofitsiyyny visnyk Ukrainy*, (55), 1701 (in Ukr.).
2. White, D., & Aquino, J. (2009). Transportation issues in national parks. Conference: From Here to There: Transportation Opportunities for Arizona. Report from the 94th Arizona Town Hall At: Tucson, Arizona. [https://www.researchgate.net/publication/334170941\\_Transportation\\_issues\\_in\\_national\\_parks](https://www.researchgate.net/publication/334170941_Transportation_issues_in_national_parks)
3. Daigle, J. (2008). Transportation research needs in national parks: A summary-and exploration of future trends. *George Wright Forum*, (25), 57–64. [https://www.researchgate.net/publication/281535002\\_Transportation\\_research\\_needs\\_in\\_national\\_parks\\_A\\_summary-and\\_exploration\\_of\\_future\\_trends](https://www.researchgate.net/publication/281535002_Transportation_research_needs_in_national_parks_A_summary-and_exploration_of_future_trends)
4. Avetyan, M. R. (2019). *Orhanizatsiyno-pravova forma hospodaryuvannya* [Organizational and legal form of management]. Extended abstract of candidate's thesis (12.00.04). Vinnytsya (in Ukr.).
5. Klepikova, O. V. (2019). *Pravova orhanizatsiya transportnoyi systemy Ukrainy* [Legal organization of the



- transport system of Ukraine]. Monohrafiya. Kyiv: Vydavnytstvo-Lira-K (in Ukr.).
6. Pronska, H. V. (2013). Vybrane [Selected]. Kyiv: Osvita Ukrayiny (in Ukr.).
  7. Mamutov, V. K. (1968). *Predpriyatiye i vyshestoyashchiy khozyaystvennyy organ* [Enterprise and superior economic authority]. M.: Yurid. lit, (s. 114–115) (in Russ.).
  8. Doynikov, I. V. (2017). Problemy razvitiya predprinimatel'skogo prava v Rossiyskoy Federatsii [Problems of the development of business law in the Russian Federation]. *Vestnik In-ta ekonomicheskikh issledovaniy*, (1), 126–137 (in Russ.).
  9. Milash, V. S. (2014). *Perspektyvy modernizatsiyi dohovirnykh pravovidnosyn u sferi hospodaryuvannya* [Prospects for modernization of contractual relations in the field of management]. Monohrafiya. KH.: KHNUMH (in Ukr.).
  10. Rudenko, M. P. (2015). Hospodarsko-pravovyy status strukturnykh pidrozdiliv subyektiv hospodaryuvannya [Economic and legal status of structural subdivisions of business entities]. *Naukovyy visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Seriya Yurysprudentsiya*, 18(2), 57–61 (in Ukr.).
  11. Shcherbyna, V. S. (2008). *Subyekty hospodarskoho prava* [Business entities]. Monohrafiya. Kyiv: Yurinkom Inter (in Ukr.).
  12. Pro zahalni zasady stvorenniya i funktsionuvannya spetsialnykh (vilnykh) ekonomichnykh zon [On the general principles of creation and functioning of special (free) economic zones]. *Zakon Ukrayiny* (13.10.1992 No. 2673–12). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny*, (50), 676 (in Ukr.).
  13. Pro spetsialnu (vilnu) ekonomichnu zonu "Porto-franko" [About the special (free) economic zone "Porto-Franco"]. *Zakon Ukrayiny* (23.03.2000 No. 1607–3). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny*, (26), 208 (in Ukr.).
  14. Pavlyuk, A. P., Yehorova, O. O., & Markevych, K. L. et al. (2014). *Industrialni parky v Ukraini: udoskonalennya polityky stymulyuvannya u konteksti svitovoho dosvidu* [Industrial parks in Ukraine: improving incentive policy in the context of world experience]. Kyiv: NISD (in Ukr.).
  15. Yepifanova, I. M., & Ilchenko, O. L. (2009). Tekhnolohichni parky yak efektyvnyy napryamok innovatsiynoho rozvytku derzhavy [Technology parks as an effective direction of innovative development of the state]. *Trudy Odesskoho polytekhnicheskoho unyversytetu*, 1(33), 2(34), 230–236. <https://pratsi.opu.ua/app/webroot/articles/1311869845.pdf> (in Ukr.).
  16. *Pro skhvalennya Stratehiyi rozvytku sfery innovatsiyanoi diyalnosti na period do 2030 roku* [On approval of the Strategy for the development of innovation for the period up to 2030]. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny (10.07.2019 No. 526-r). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80#Text> (in Ukr.).
  17. Zeldina, O. (2020). Ponyattya investytsiyno-innovatsiyanoi modeli v umovakh staloho rozvytku ekonomiky Ukrayiny [The concept of investment and innovation model in terms of sustainable economic development of Ukraine]. *Pidpryyemnytstvo, hospodarstvo i pravo*, (7), 83–88 (in Ukr.).
  18. Yershova, H. V. (2017). Innovatsiyna diyalnist v Ukraini: osnovni tendentsiyi ta problemy [Innovative activity in Ukraine: main tendencies and problems]. *Ekonomika i prohnozuvannya*, (4), 137–148 (in Ukr.).
  19. *Stratehiya staloho rozvytku Ukrayiny do 2030 roku (proyekt)* [Sustainable Development Strategy of Ukraine until 2030 (project)]. <https://ips.ligazakon.net/document/view/JH6YF00A?an=329> (in Ukr.).
  20. Osadcha, N. (2014). Problemni aspekty investytsiyanoi diyalnosti v industrialnykh parkakh [Problematic aspects of investment activity in industrial parks]. *Visnyk Ternopil'skoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu*, (4), 63–74 (in Ukr.).
  21. Sadchenko, M., & Krykunov, I. (2018). Problemni kontseptsiyi pravovoho rehulyuvannya industrialnykh ta tekhnolohichnykh parkiv [Problematic concepts of legal regulation of industrial and technology parks]. *Pidpryyemnytstvo, hospodarstvo i pravo*, (12), 239–243 (in Ukr.).
  22. United Nations Industrial Development Organization. *International Guidelines for Industrial Parks* (2019). [https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-11/International\\_Guidelines\\_for\\_Industrial\\_Parks.pdf](https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-11/International_Guidelines_for_Industrial_Parks.pdf)
  23. Website of International Association of Science Parks and Areas of Innovation. <https://www.iasp.ws/our-industry/definitions>
  24. PortXL. World Port Accelerator. <https://portxl.org>
  25. Shcho take lohistychnyy khab: pryklady y vidminnosti vid skladiv [What is a logistics hub: examples and differences from warehouses]. <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladi-i-vidminnosti-vid-skladiv> (in Ukr.).

**Published in:**  
Форум права: 64 pp. 92–101 (5).

**Related identifiers:**  
10.5281/zenodo.4249259  
[http://forumprava.pp.ua/files/092-101-2020-5-FP-Derkach\\_12.pdf](http://forumprava.pp.ua/files/092-101-2020-5-FP-Derkach_12.pdf)  
[http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2020\\_5\\_12.pdf](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2020_5_12.pdf)

**License (for files):**  
[Creative Commons Attribution 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

**Received:** 03.11.2020  
**Accepted:** 19.11.2020  
**Published:** 24.11.2020

**Cite as:**

Деркач, Е. М. (2020). Правові питання інноваційних організаційних форм господарювання суб'єктів транспорту. *Форум Права*, 64(5), 92–101. <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249259>

Derkach, E. M. (2020). Pravovi pytannya innovatsiynykh orhanizatsiynykh form hospodaryuvannya subyektiv transportu [Legal Issues on Innovative Forms of Organizing the Economic Activity of Transport Entities]. *Forum Prava*, 64(5), 92–101. <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249259>