

## **ФОРМИ УЧАСТІ ДЕРЖАВИ В ГОСПОДАРСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ**

**Деркач Елла Михайлівна,**

доктор юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права  
Донецького національного університету імені Василя Стуса

У статті досліджено основні правові форми участі держави в господарській діяльності у сфері транспорту, охарактеризовано стан та перспективи розвитку відповідного законодавства. Зазначається, що відповідно до чинного законодавства низку державних підприємств у сфері транспорту (залізниця, морські порти тощо) уналежнено до об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави, таке майно не підлягає приватизації та відчуженню. Однак у перспективному законодавстві, зокрема проєкті закону «Про особливості регулювання підприємницької діяльності окремих видів юридичних осіб та їх об'єднань у перехідний період» (реєстр. № 6013 від 09.09.2021 р.), запропоновано істотні зміни щодо форм здійснення господарської діяльності у сфері транспорту. До таких пропозицій належать: заборона створення юридичних осіб у формі державного підприємства, реорганізації дійсних державних підприємств у господарські товариства; запровадження нових конструкцій передання державного майна; доповнення чинного законодавства конструкцією договору управління державним майном; затвердження типових умов такого договору Кабінетом Міністрів України. За результатами дослідження встановлено, що внаслідок особливої економічної значущості об'єктів стратегічної інфраструктури транспорту для публічних інтересів і виконання державних функцій зміна форми власності на майно, яке за своєю сутністю є надбанням усього суспільства, держави, звуження титульних прав та дійсних організаційно-правових форм підприємництва становить ризик для цих інтересів в умовах політичної нестабільності та соціально-економічної кризи, може загрожувати економічному суверенітету країни. Об'єкти стратегічної інфраструктури транспорту, які доцільно залишити об'єктами права державної власності з обмеженим господарським обігом, потребують закріплення на рівні закону як такі, що не підлягають приватизації.

**Ключові слова:** державна власність, державне підприємство, приватизація, оренда, управління, стратегічні об'єкти інфраструктури транспорту.

### ***Derkach Ella. Forms of state participation in the economic activity in the field of transport: current and perspective legislative regulation***

*The article highlights the main legal forms of state participation in economic activities in the field of transport, as well as characterizes current and prospective directions for developing relevant legislation. It is noted that according to the current legislation, a number of state-owned enterprises in the field of transport, including railways, seaports, etc., are classified as state-owned objects of strategic importance for the economy and security. Such property is not subject to privatization and alienation. However, in the perspective legislation, e.g. the draft Law "On the peculiarities of regulating the business activities of certain types of legal entities and their associations during transition period" (Reg. № 6013 of 09.09.2021), the significant modifications concerning the forms of economic activity, in particular in the field of transport, are proposed. Such proposals prescribe a ban for creating the legal entities as state-owned enterprises; modification of existing state-owned enterprises into companies; introduction of new structures for transferring state property; supplementing current legislation with the structure of the state property management agreement; approving the standard terms of such an agreement by the Cabinet of Ministers of Ukraine. The study found that due to the special economic importance of strategic transport infrastructure for public interests and public functions some peculiarities in legislation should be taken into account. In particular, modifications in ownership of the state property, as well as narrowing the proprietary rights and existing entrepreneurial organizational*

*and legal forms poses a risk to state interests due to political instability and socio-economic crisis, may threaten the economic sovereignty of the country. The objects of strategic transport infrastructure, which should be left as objects of state property with limited economic turnover, need to be enshrined in law as those that are not subject to privatization.*

**Key words:** state property, state enterprise, privatization, lease, management, strategic objects of transport infrastructure.

Постановка проблеми. Національною економічною стратегією на період до 2030 р., затв. Постановою КМУ від 03.03.2021 р. № 179, акцентовано, що більшість державних підприємств працюють за застарілою організаційною формою. З огляду на це, на найбільших державних підприємствах ініційовано процес корпоратизації; передбачено забезпечення впровадження політики власності державних підприємств, що базується на мінімальному втручанні держави в ринкові відносини та охоплює лише стратегічні сфери та природні монополії, а також затвердження вичерпного переліку державних підприємств, що не підлягають приватизації тощо.

Наразі держава є єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця», поєднуючи функції управління процесом перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом і національного залізничного перевізника. Із метою реалізації інтересів держави у сфері авіаційних перевезень у рамках програми «Велике будівництво» обговорюється створення національного авіаперевізника – «Українські національні авіалінії» (Ukrainian National Airlines). Стратегічне значення для економіки України і безпеки має ДП «Адміністрація морських портів України», яке створене у 2013 р. внаслідок реформи морської галузі України для управління державним майном у морських портах і яке діє відповідно до Статуту, затв. Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.05.2021 р. № 288. Відповідно до ст. 1 Статуту ДП «Адміністрація морських портів України» є державним унітарним комерційним підприємством, що входить у сферу управління Міністерства інфраструктури України. ДП «Адміністрація морських портів України», АТ «Українська залізниця», а також низку державних підприємств у сфері транспорту, зокрема морських портів, аеропортів, уналежнено до об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і без-

пеки держави відповідно до Постанови КМУ від 04.03.2015 р. № 83 [1].

У проєкті закону «Про особливості регулювання підприємницької діяльності окремих видів юридичних осіб та їх об'єднань у перехідний період» (реєстр. № 6013 від 09.09.2021 р.) (далі – проєкт закону № 6013) пропонується низка істотних змін стосовно організаційно-правових форм здійснення господарської діяльності загалом та у сфері транспорту зокрема [2]. Проєктом запропоновано заборонити створення юридичних осіб у формі державного підприємства, а дійсні державні підприємства реорганізувати в господарські товариства; запропоновано нову конструкцію передання державного майна із заміною права господарського відання та оперативного управління державним майном на інші речові права, зокрема оренду такого майна, управління. Зазначене актуалізує наукову дискусію стосовно форм участі держави в господарській діяльності, зокрема у сфері транспорту, та зумовлює проведення відповідного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні проблеми відносин публічної власності висвітлювались у низці господарсько-правових досліджень: у колективній монографії «Публічна власність: проблеми теорії і практики» [3], монографії А.М. Захарченка «Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти)» [4]. Питанням конституційно-правової охорони державної власності присвячено дослідження О.А. Беяневич. Дослідницею акцентовано, що наразі ключовим є визначення тих меж, до яких може бути звужено державний сектор економіки через приватизацію державного майна, щоб держава і надалі могла виконувати свої соціальні функції [5]. Із цивільно-правових досліджень слід виокремити монографію В.М. Махінчука «Державне підприємство в системі ринкових відносин», який у сучасних умовах пошуку оптимальної моделі

розвитку національної економіки обґрунтовує доцільність поступового зменшення частки державної власності в економіці України через визначення вкрай обмеженого (критичного) сегмента ринку для функціонування державних підприємств [6, с. 177]. В.С. Щербина, розглядаючи правові форми контролю над збереженням та ефективним використанням державного майна як елемент його правового режиму, акцентує на значному зменшенні питомої ваги державної власності в економіці країни, враховуючи процеси приватизації (роздержавлення) державного майна в Україні впродовж майже 30 років. Держава залишається власником певної кількості матеріальних ресурсів, що зумовлює необхідність здійснення державою контролю та нагляду за господарською діяльністю [7].

З огляду на викладене, метою статті є обґрунтування пропозицій щодо вдосконалення правової регламентації форм участі держави в господарській діяльності у сфері транспорту.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до ч. 2 ст. 22 ГК України суб'єктами господарювання державного сектору економіки є суб'єкти, що діють на основі лише державної власності, а також суб'єкти, державна частка у статутному капіталі яких перевищує 50% чи становить величину, яка забезпечує державі право вирішального впливу на господарську діяльність цих суб'єктів. Об'єктами управління державної власності є, зокрема, корпоративні права, що належать державі в статутних капіталах господарських організацій (абз. 5 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про управління об'єктами державної власності»). Здійснюючи функції управління державної власності, органи державної влади діють від імені та в інтересах держави, народу України як носія суверенітету та єдиного джерела влади (ст. 5 Конституції України).

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. майно залізничного транспорту загального користування (магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення

процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт) є державною власністю, закріплюється за АТ «Укрзалізниця» *на праві господарського відання та не підлягає приватизації*. АТ «Укрзалізниця» не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що є державною власністю та передане АТ «Укрзалізниця» *на праві господарського відання*, а також учиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна.

Ст. 10 Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. також передбачено обмеження щодо розпорядження майном АТ «Укрзалізниця»: «магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень ... є державною власністю та закріплюються за Товариством *на праві господарського відання*». Таке майно не підлягає приватизації та відчуженню.

Технічним регламентом безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 11.07.2013 р. № 494, закріплено, що інфраструктура залізничного транспорту – технологічний комплекс, що передбачає залізничні колії загального користування (зокрема, під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, способи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також

інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом. Крім цього, передбачено вимоги щодо гарантування безпеки інфраструктури залізничного транспорту.

Проектом закону № 6013 пропонується об'єкти стратегічної інфраструктури залізничного транспорту, які наразі закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації, передати АТ «Укрзалізниця» *в оренду або управління*, що значно зужує повноваження органів державної влади, суб'єктів господарювання державного сектору економіки щодо переданого їм державного майна, створює ризики для національної безпеки України, втрати державою контролю за підприємствами, приватизація яких заборонена, а також ризики щодо передання контролю за такими державними підприємствами поза механізмом приватизації [8]. За договором оренди відповідне майно передається орендарю *в користування* за плату на певний строк (ст. 1 Закону України «Про оренду державного і комунального майна»), а суб'єкти права *господарського відання* володіють, користуються і розпоряджаються майном, закріпленим за ними власником (суб'єктом, що виконує функції власника підприємства), з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника у випадках, передбачених законом; право оперативного управління передбачає *володіння, користування і розпорядження* майном для здійснення некомерційної підприємницької діяльності в межах, установлених законом, а також власником майна (уповноваженим ним органом) [8]. Проектом закону № 6013 передбачено доповнення чинного законодавства (зокрема, Закону України «Про управління об'єктами державної власності») конструкцією договору управління державним майном, який укладатиметься між суб'єктом управління об'єктами державної власності (установник управління) та управителем і не міститиме умов, за яких в управителя чи третіх осіб може виникнути право власності або право довірчої власності на передане

в управління майно; може бути безоплатним та укладатися на певний строк чи безстроково в простій письмовій формі. Крім цього, проектом передбачається затвердження Кабінетом Міністрів України як суб'єкта управління об'єктами державної власності, а також суб'єктами державного сектору економіки типових умов договору управління та договору оренди, за яким передається майно, що раніше було закріплене за державним підприємством на праві оперативного управління чи господарського відання, господарському товариству- правонаступнику [2]. Правове підґрунтя управління майном становлять норми гл. 70 Цивільного кодексу України.

Чинним Законом України «Про приватизацію державного і комунального майна» від 18.01.2018 р. встановлено, що приватизації не підлягають об'єкти, необхідні для виконання державою своїх основних функцій, для забезпечення обороноздатності держави, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України, зокрема магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої (які функціонують), що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень (ч. 2 ст. 4). Зважаючи на ухвалення Закону України «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» від 02.10.2019 р., створено підґрунтя для подальшої корпоративізації АТ «Укрзалізниця».

У контексті зазначеного О.П. Подцерковний акцентує, що корпоративізація має сприйматися не як засіб підвищення ефективності управління підприємством, а як передумова для подальшого залучення інвестицій у державний сектор економіки. Формальне перетворення унітарних підприємств в акціонерні товариства не вирішує жодної економічної проблеми, крім ескалації нових юридичних проблем, які виникають у результаті визнання акціонерним товариством власником на статутне майно [9]. Погоджуючись із судженнями О.П. Подцерковного, А.М. Захарченко зазначає, що організаційно-правову форму державного

унітарного підприємства необхідно обов'язково зберігати в тих випадках, коли єдиний майновий комплекс цього підприємства або більша частина об'єктів, що входять до складу єдиного майнового комплексу, мають залишатися в державній власності (не підлягають приватизації) внаслідок особливої економічної значущості такого майна для публічних інтересів і виконання державних функцій. В іншому разі перетворення державного підприємства і, відповідно, зміна форми власності на належне йому майно, яке за своєю сутністю є надбанням усього суспільства, але де-юре стає приватним, становить ризик для цих інтересів [281, с. 275–276]. Корпоратизація державних підприємств в Україні не є визначальним чинником ефективності (наприклад, за рейтингом «Фінансова стабільність державних підприємств в Україні» унітарне ДП «Укрерорух» очолює рейтинг, а найнижчу фінансову стійкість має корпоратизоване державне підприємство ПАТ «Одеський припортовий завод» [11, с. 29]).

Автори Науково-експертного висновку до Концепції оновлення Цивільного кодексу України обґрунтовують доцільність збереження дійсних організаційно-правових форм підприємництва, права господарського відання та оперативного управління, враховуючи те, що в європейських країнах застосовуються аналогічні правові титули, які за змістом відповідають застосованим в Україні речовим правам, хоч і мають іншу назву. Наприклад, у Республіці Казахстан закріплений інститут права господарського відання (як речове право державних підприємств) та право оперативного управління (як речове право державних установ та казенних підприємств) [11, с. 27–28]. Досліджуючи проблемні аспекти правового положення державних підприємств за законодавством Республіки Казахстан, Ф.С. Карагусов обґрунтовує доцільність збереження організаційної форми державного підприємства для здійснення господарської діяльності в найважливіших галузях економіки, що сприятиме більш високому рівню захисту державної власності, ефективному контролю господарської діяльності підприємства, попередженню фактичної приватизації державного майна через акціонування [12].

Законодавство Республіки Казахстан передбачає такі два способи участі держави в господарській діяльності, як створення державних підприємств та участь держави в статутному капіталі корпоративної організації. У Німеччині, наприклад, залежно від мети господарської діяльності розрізняються і форми державних підприємств: поряд із суб'єктами приватного права (акціонерного товариства) для здійснення значущих видів господарської діяльності можуть функціонувати державні підприємства [12].

О.А. Беяневич стверджує, що обов'язковим елементом системи конституційно-правової охорони державної власності (як публічної власності) є закріплення винятково в законі переліку об'єктів права державної власності, які не є оборотоздатними і які не можуть бути відчужені без внесення до закону відповідних змін. З ухваленням Закону України «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» в системі норм правової охорони відносин державної власності утворено прогалину, яка не може бути заповнена будь-яким іншим способом, аніж на рівні відповідного Закону, яким має бути визначений перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації [5].

30 березня 2021 р. в першому читанні взято за основу проєкт закону «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (реєстр. від 02.09.2020 р. № 4020). До переліку господарських товариств та об'єднань, у статутних капіталах яких частка корпоративних прав, що належать державі, становить 100%, державних комерційних та казенних підприємств, що не підлягають приватизації (Додаток 2 до проєкту закону), ввійшли суб'єкти, які здійснюють контроль за критичними природними монополіями чи ресурсами в галузі транспорту, як-от Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Укрерорух), ДП «Адміністрація морських портів України», ДП «Український авіаційний метеорологічний центр»; суб'єкти, які виконують завдання публічної політики у галузі транспорту, як-от Державне авіаційне підприємство «Україна». До переліку

акціонерних товариств, у статутних капіталах яких частка корпоративних прав, що належать державі, не може бути меншою, ніж 50% + одна акція, а також не підлягає приватизації внаслідок виконання завдань публічної політики в галузі транспорту, належить АТ «Укрзалізниця» (Додаток 1 до проєкту закону).

У законопроєктах «Про залізничний транспорт» (реєстр № 1196 від 29.08.2019 р. та 1196-1 від 06.09.2019 р.) передбачається правовий режим майна залізничного транспорту. Зокрема, пропонується норма, за якою об'єкти стратегічної інфраструктури є державною власністю та закріплюються за оператором інфраструктури на праві *господарського відання*, не підлягають приватизації, продажу під час провадження у справі про банкрутство, на них не може бути звернене стягнення за рішенням суду та іншими виконавчими документами, накладено арешт. Щодо цих об'єктів не можуть здійснюватися правочини, наслідком яких може бути їх відчуження (ст. 13 проєкту закону № 1196-1; ст. 12 проєкту закону № 1196). При цьому інфраструктура залізничного транспорту має утримуватися у технічно справному стані, який забезпечує безпечність і безперебійність перевізного процесу, стає функціонування залізничного транспорту загального користування в умовах надзвичайних ситуацій та в особливий період.

У сфері морського транспорту проєктом закону № 6013 у ч. 3 ст. 23 Закону України «Про морські порти України» пропонується встановити, що «державні стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше державне майно передаються Адміністрацією морських портів України у користування чи управління відповідно до укладених договорів», що створює ризики для безпеки держави, як-от можливість передання Адміністрацією морських портів України державних стратегічних об'єктів портової інфраструктури та іншого державного майна у користування чи управління *відповідно до укладених договорів* [8]. Особливості правового режиму майна в морському порту передбачено розд. V Закону України «Про морські порти України». Згідно з ч. 1 ст. 23 Закону України «Про морські порти України» майно, що

використовується під час провадження діяльності в морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Проте стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають переданню в оренду чи концесію, приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Об'єктами оренди можуть бути причали, а об'єктами державно-приватного партнерства, зокрема концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та інші види причальних споруд, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи тощо, що передаються приватному партнеру або концесіонеру разом із підйомно-транспортним та іншим устаткуванням, що забезпечує навантаження/розвантаження та зберігання вантажів та/або обслуговування пасажирів (ч. 2 ст. 23 Закону). При цьому державні стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше державне майно, закріплене за Адміністрацією морських портів України, належать їй на *праві господарського відання*, що передбачає володіння, користування та розпорядження майном з урахуванням його цільового призначення, а також обмежень правочинностей щодо розпорядження таким майном, визначених законодавством та її статутом (ч. 3 ст. 23 Закону). Згідно зі ст. 25 Закону України «Про морські порти України» стратегічні об'єкти портової інфраструктури в межах морських портів не підлягають приватизації.

Згідно з п. 2 ч. 2 ст. 3 Закону України «Про оренду державного та комунального майна» від 03.10.2019 р. не можуть бути об'єктами оренди об'єкти, які забезпечують виконання державою своїх функцій, забезпечують обороноздатність держави, її економічну незалежність, та об'єкти права власності Українського народу, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України, зокрема магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої (які функціонують), що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації,

централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт.

**Висновки.** Отже, внаслідок особливої економічної значущості об'єктів стратегічної інфраструктури транспорту для публічних інтересів і виконання державних функцій зміна форми власності на майно, яке за своєю сутністю є надбанням усього суспільства, держави, звуження титульних прав та дійсних організаційно-правових форм підприємництва, стано-

вить ризик для цих інтересів в умовах політичної нестабільності та соціально-економічної кризи, може загрожувати економічному суверенітету країни. Об'єкти стратегічної інфраструктури транспорту, які доцільно залишити об'єктами права державної власності з обмеженим господарським обігом, потребують закріплення на рівні закону як такі, що не підлягають приватизації. Досліджувані проблеми залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути предметом подальших наукових досліджень.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави : Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 р. № 83. *Офіційний вісник України*. 2015. № 20. Ст. 555.
2. Про особливості регулювання підприємницької діяльності окремих видів юридичних осіб та їх об'єднань у перехідний період : проект закону (реєстр. № 6013 від 09.09.2021 р.). *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=72707](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72707).
3. Публічна власність: проблеми теорії і практики / за заг. ред. В.А. Устименка. НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. Чернігів, 2014. 308 с.
4. Захарченко А.М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти). Вінниця : Нілан-ЛТД, 2017. 452 с.
5. Беляневич О.А. Правова охорона державної власності у контексті Конституції України. *Економіка та право*. 2020. № 3. С. 3–12.
6. Махінчук В.М. Державне підприємство в системі ринкових відносин. Київ : Юрінком Інтер, 2019. 192 с.
7. Щербина В.С. Правові форми здійснення контролю і нагляду за збереженням та ефективним використанням державного майна учасниками господарських відносин. *Економіка та право*. 2021, № 3. С. 3–9.
8. Висновок Головного науково-експертного управління на проект закону «Про особливості регулювання підприємницької діяльності окремих видів юридичних осіб та їх об'єднань у перехідний період» від 30.09.2021 р. (реєстр. № 6013 від 09.09.2021 р.). *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=72707](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72707).
9. Подцерковный О.П. О необходимости согласования юридических и экономических аспектов корпоратизации. *Підприємництво, господарство і право*. 2004. № 3. С. 32–36.
10. Захарченко А.М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти) : монографія. Вінниця : ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. 452 с.
11. Науково-експертний висновок до Концепції оновлення Цивільного кодексу України: брошура / за заг. ред. В.А. Устименка. Київ : НАН України, ДУ «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова НАН України», 2021. 112 с.
12. Карагусов Ф.С. О некоторых аспектах правового положения государственных предприятий по законодательству Республики Казахстан. *Гражданское общество и развитие гражданского права* / Отв. ред. Р.А. Майданик и Е.В. Кохановская. Киев : Юридическая практика, 2014. С. 515–534.