

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МАРІУПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ПРАВА ТА ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ**

До захисту допустити:
Зав. кафедри
« ___ » _____ 2020 р.

Кваліфікаційна робота
за освітнім ступенем «Магістр»
на тему: «Транспортна система в Україні: правові аспекти»

Студентки економіко-правового
факультету
спеціальності 081 «Право»
освітнього ступеня «Магістр»
Айдіної Ірини Віталіївни
Науковий керівник:
Волік В.В.
доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри права та
публічного адміністрування
Рецензент:
Щербіна А.В.
суддя Орджонікідзевського
районного суду м. Маріуполя
Донецької області

Кваліфікаційна робота захищена
з оцінкою _____
Секретар ЕК _____
« ___ » _____ 20__ р.

Маріуполь – 2020

ЗМІСТ

ВСТУП
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ.....	9
1.1 Генезис розвитку організаційно-правових форм управління транспортном в Україні: історичний аспект.....	9
1.2. Характеристика транспортної системи як об'єкта дослідження...21	21
1.3 Нормативно-правове регулювання транспортної системи в Україні.....	34
Висновки до розділу 1.....	40
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ДІЯЛЬНОСТІ СИСТЕМ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ КОМПЛЕКСОМ.....	41
2.1 Адміністративно-правова характеристика систем управління транспортним комплексом в Україні.....	40
2.2 Правове регулювання організації та діяльності органів державного управління транспортом.....	48
2.3 Закордонний досвід регулювання транспортною системою.....	57
Висновки до розділу 2.....	64
РОЗДІЛ 3. ІННОВАЦІЙНИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ: СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ.....	66
3.1 Основні проблеми транспортної системи України.....	66
3.2 Можливості інтеграції транспортної системи України у світову транспортну систему.....	71
Висновки до розділу 3.....	81
ВИСНОВКИ	82
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасний стан соціально-економічних процесів характеризується бурхливим розвитком транспортної галузі: зростає кількість вітчизняних перевізників і транспортних компаній, що здійснюють свою діяльність на території України, відкриваються нові маршрути, з'являються більш досконалі види транспортних засобів, розширюється правове регулювання відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів і вантажів.

Разом з тим, в даний час у зв'язку з радикальними змінами в різних сферах суспільного життя чинне законодавство, що регулює адміністративно-правові відносини в сфері вітчизняного транспорту, багато в чому не відповідає сучасним реаліям. В результаті проведених в останнє десятиліття економічних реформ був втрачений комплексний підхід до державного регулювання транспортної системи, матеріально-технічна і організаційно-правова база якої в даний час безнадійно застаріває. У процесі здійснення перевезень пасажирів і вантажів виявляються правові прогалини в діяльності як спеціалізованих органів так і органів, що визначають стратегічні напрями забезпечення безпеки життєво важливих інтересів особистості і суспільства, в тому числі і в сфері транспортної безпеки. Про це свідчить значна кількість аварій, подій і нещасних випадків на транспорті, наслідками яких є людські жертви і заподіяння матеріальної шкоди в значних розмірах. Невирішеними залишаються і проблеми, пов'язані з ліцензуванням та сертифікацією транспортного комплексу, а також бюджетного фінансування державних і муніципальних транспортних підприємств.

Нормативно-правові акти (не тільки адміністративного, а й цивільного, трудового, фінансового права) залишають неврегульованими питання, пов'язані з постійно виникаючими новими формами перевізної діяльності. Більш того, недосконале законодавство не сприяє модернізації транспортного комплексу. Для усунення цих негативних явищ необхідні, в першу чергу,

вдосконалення державного регулювання транспортним комплексом, розробка чіткої правової регламентації цього процесу, подальше поглиблення і розвиток демократичних засад, підвищення якості та ефективності роботи всіх державних органів, що мають пряме відношення до транспортної системи.

Вирішення цих питань можливе тільки за допомогою проведення обґрунтованої державної політики в сфері транспорту, метою якої є оптимальне функціонування кожного виду транспорту, забезпечення перевізних потреб громадян і держави.

Як і все українське суспільство в цілому, вітчизняний транспортний комплекс переживає значні організаційно-правові та змістовні перетворення і потребує реформування. На жаль, в даний час ще не створена міцна законодавча основа, необхідна для нормального функціонування транспортного комплексу в сучасних умовах. Назріла необхідність вдосконалення перевізних відносин правовими методами, оскільки без цього неможливий розвиток морського, внутрішнього водного, залізничного, повітряного, автомобільного та міського електричного транспорту.

На підставі викладеного виникає необхідність комплексного дослідження проблем адміністративно-правового регулювання вітчизняного транспортного комплексу, а також пошуку ефективних форм управлінського і законодавчого впливу на транспортні відносини з метою їх стабілізації і оптимізації в сучасних умовах.

Все це зумовило вибір теми, характер і напрям дослідження, в якому зроблена спроба виявити сутність і межі теоретичного пізнання процесів управління у вітчизняному транспортному комплексі, обґрунтувати власне бачення його адміністративно-правових проблем і можливість їх вирішення.

Основою розробки проблеми правової організації управління транспортним комплексом України виступають концептуальні ідеї та положення теорії держави і права, адміністративного, цивільного та муніципального права, теорії державного управління.

Загальнотеоретичної основою дослідження є роботи таких вчених, як В. Б. Авер'янов, Ю. С. Адушкін, В. А. Азаркин, С. С. Алексєєв, А. П. Альохін, Г. В. Атаманчук, З. А. Багішаєв, І. А. Бачило, Д. Н. Бахрах, К. С. Бельський, А.В. Богданов, С. Н. Братановський, В. В. Волік, Л. А. Галанина, Н. І. Глазунова, Ю. М. Козлов, Н. М. Конін, Б. Н. Курашвілі, В. М. Манохін, А. В. Малько, Н. І. Матузов, Ю. Н. Мільшин, Р. Т. Мухаєв, С. В. Новіков, Д. М. Овсянко, А. В. Оболонський, М. П. Петров, Ю. Н. Старілов, А. М. Тарасов, Ю. А. Тихомиров, В. Н. Уваров, Н. Ю. Хаманева, С. Є. Чаннов, В. А. Юсупов і багатьох інших.

У дослідженні були використані праці таких фахівців з правових питань у сфері вітчизняного і зарубіжного транспорту: А. В. Абрамова, В. Г. Артюхова, В. Ф. Березіна, В. А. Богомазова, В. В. Буровцева, В. Г. Вишнякова, В.В. Волік, Н. Н. Громова, А.А.Дзівіцького, В. А. Егізарова, В. О. Ільїна, Д.Н. Коновалова, В. В. Костіна, В. Н. Лівшиця, С. Г. Ляпунова, В.А. Макєєва, І.В. Міцукі, Н. В. Пеньшіна, В. А. Прокоф'єва, Ю. І. Ребрина, С. А. Свиридова, А. А. Страхова, Д. Н. Сергєєва і деяких інших.

Внесок зазначених вище вчених у вивчення проблем, пов'язаних з функціонуванням різних видів транспорту, є досить значимим для науки адміністративного права. Однак, сучасний стан правового поля функціонування транспортної системи об'єктивно передбачає комплексний і всебічний підхід до вирішення даної проблеми.

Зазначені вище обставини зумовлюють, на наш погляд, актуальність обраної теми дослідження та визначають її мету і завдання дослідження.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що існують в транспортному комплексі України, юридична природа цих відносин, а також особливості їх регламентації.

Предметом дослідження є транспортна система України: нормативно-правове регулювання.

Метою дослідження є комплексна розробка адміністративно-правових проблем вдосконалення механізму управління транспортним комплексом в

Україні, форм, методів і функцій правового забезпечення ефективної діяльності органів управління та організацій у зазначеній сфері та визначення на цій основі оптимальної структури правового режиму цього механізму, а також обґрунтування конкретних пропозицій і рекомендацій, спрямованих на вдосконалення організаційно-правової основи забезпечення перевізної діяльності.

На основі наукового, нормативного та практичного матеріалу, з урахуванням багатоаспектності та комплексності проблеми, для досягнення зазначеної мети передбачається вирішити такі основні завдання:

- охарактеризувати транспортну систему України;
- окреслити історичний аспект розвитку організаційно-правових форм управління транспортом в Україні;
- проаналізувати нормативно-правове регулювання транспортної системи в Україні;
- надати адміністративно-правову характеристику систем управління транспортним комплексом в Україні;
- визначити правове регулювання організації та діяльності органів державного управління транспортом;
- проаналізувати закордонний досвід регулювання транспортною системою;
- визначити основні проблеми транспортної системи України;
- дослідити можливості інтеграції транспортної системи України у світову транспортну систему.

Методологічну основу дослідження склали загальнонаукові методи пізнання (діалектичний, історичний, системний, історичний, аналіз і синтез, індукція і дедукція), спеціальні методи (функціональний, статистичний) і приватно-наукові (формально-юридичний, порівняльно-правовий). Так, наприклад, діалектичний метод сприяв виявленню суперечностей між співвідношенням інтересів особистості, суспільства і держави в транспортній

сфері та тенденцій їх подальшого вирішення на правовій основі. Історичний метод дозволив виявити генезис розвитку організаційно-правових форм управління транспортом в різні періоди. Системний метод зумовив можливість побудови теоретичної моделі правового управління транспортним комплексом України як цілісної системи. За допомогою функціонального методу проаналізовано напрямки діяльності (функції) органів державної і муніципальної влади в сфері управління транспортним комплексом. Порівняльно-правовий метод дозволив виявити загальне і особливе в системі організаційно-правового управління транспортом на регіональному та муніципальному рівні.

Нормативну основу дослідження склали вітчизняні нормативні акти, міжнародно-правові норми. В роботі проаналізовані норми міжнародного права (Європейська хартія місцевого самоврядування та ін.). У дослідженні використовувалися підзаконні нормативно-правові акти (в тому числі постанови Уряду України, накази і розпорядження Міністерства транспорту України і т.д.), а також акти локального нормотворчості (зокрема, рішення органів місцевого самоврядування). Крім того, були використані програмно-цільові документи, розроблені Урядом України і Міністерством інфраструктури України, які складають основу правової політики в сфері управління транспортним комплексом (транспортна стратегія до 2030 року та ін.)

Емпіричну базу дослідження склали, матеріали Інтернет-сайтів, статистична інформація, що відносяться, зокрема, правових проблем перевезень на всіх видах транспорту.

Наукова новизна дослідження полягає в тому, що воно є одним з перших комплексних досліджень адміністративно-правових проблем функціонування транспортного комплексу України в сучасних умовах.

Дане дослідження є однією з небагатьох робіт в науковій літературі, в якій комплексно досліджено проблему, що має велике науково-теоретичне і практичне значення для розвитку транспортного комплексу в Україні. Крім

того, особливу увагу приділено маловивченим і суперечливим в науковій літературі проблемам вдосконалення діяльності державних органів у сфері вітчизняного транспорту.

Теоретична і практична значущість дослідження полягає в тому, що розроблена теоретична модель правового управління транспортним комплексом дає комплексне уявлення про специфіку регулювання адміністративно-правових відносин у транспортній сфері на державному і муніципальному рівнях. Крім того, дослідження істотно розширює і поглиблює сучасні уявлення про сутність і механізм взаємодії державних органів управління транспортом, розвитку і вдосконалення адміністративно-правового статусу транспортних підприємств.

Сформульовані при цьому висновки і рекомендації в певній мірі доповнюють і розвивають окремі положення адміністративного і цивільного права, а також теорії державного управління.

Викладені в дослідженні висновки і пропозиції можуть бути використані в удосконаленні правотворчій і правозастосовної діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування в сфері транспорту; в наукових дослідженнях з питань адміністративно-правового регулювання транспортних відносин. Крім того, теоретичні та практичні висновки можуть бути використані в навчальному процесі при вивченні таких дисциплін, як «Адміністративне право», «Цивільне право», «Муніципальне право», «Транспортне право».

Апробація результатів дослідження. Основні положення дослідження доповідалися, обговорювалися на засіданнях кафедри криміналістики в р. (Львів, Харків.....).

Структура та обсяг дослідження. Дослідження складається із вступу, трьох розділів, які поділені на підрозділи, висновків, списку використаних джерел - 63 найменування. Загальний обсяг дослідження становить 86 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ

1.1 Характеристика відносин, що виникають у транспортній системі як об'єкта дослідження

Дослідження процесу формування системи державного управління вітчизняним транспортним комплексом (далі ТК) - не тільки данина історичній традиції. Воно дозволить виявити ту різноманітність юридичних форм державного регулювання в зазначеній галузі, ті їх конкретні прояви, які сьогодні можуть бути актуалізовані і використані.

Вивчення нормативно-правових актів про організацію та діяльність транспорту в різні історичні періоди розвитку держави, специфіки їх організаційної структури та функціонування в їх історичному розвитку сприятиме уточненню сучасних уявлень про місце і роль транспорту в суспільстві, про межі та можливості державної участі в процесах перевізної діяльності, а також про закономірності і цикли розвитку відносин держави і перевізників, пасажирів та вантажів;

Після Великої Жовтневої революції всі засоби транспорту були націоналізовані. Декретом Рад народних комісарів від 21 березня 1918 г. «Про централізацію управління, охорони доріг і підвищення їх провізної здатності» одночасно з централізацією управління мережею шляхів сполучення РРФСР була намічена «подальша децентралізація роботи залізничних управлінь ... з тим, щоб розвантажити центральне управління від дріб'язкових питань і передати цього роду роботу в районні та місцеві залізничні Комітети або Комісаріати» [1, с. 61].

Згідно зі згаданим вище декретом, «вся складна мережа організацій, що відають транспортом, за пропозицією НКПС спрощується; причому зайві організації скасовуються». У декреті підкреслювалося, що всі інші державні, обласні та місцеві організації не мають права втручатися в управління транспортом з огляду на те, що «дороги хоча і проходять по певній території, але по суті своїй екстериторіальні, бо служать потребам всієї республіки». Запроваджувалась також військова: охорона залізниць, загонів, організованих переважно із залізничників.

У 1918 році були націоналізовані і всі приватні залізниці. В роки громадянської війни і військової інтервенції залізниці перевели на воєнний стан. В управлінні транспортом було встановлено крайній централізм: на чолі округів, доріг, залізничних районів і лінійних підприємств поставлені військові комісари.

Для розгляду питань технічного характеру була організована Технічна рада, а для розробки глобальних питань загального характеру, що стосуються транспортної галузі, створюється Центральний комітет з перевезень, що складався з представників не тільки НКПС, а й інших відомств і ВРНГ. На даний комітет покладалася, розробка планів перевезень вантажів по всій мережі, а також проведення регулювальних заходів.

У 1921 році прийнято важливу урядову постанову про об'єднання всіх залізничних, внутрішніх водних і морських шляхів сполучення на території Української РСР в загальну мережу шляхів сполучення і створення єдиного Народного комісаріату шляхів сполучення РРФСР. До складу єдиного НКПС увійшли чотири центральних управління: центральне управління залізничного транспорту, яке курує експлуатацією, утриманням, ремонтом і розвитком залізниць; центральне управління річкового транспорту (з аналогічними функціями в області річкових-шляхів і перевезень); центральне управління морського транспорту; центральне управління місцевого транспорту, яке курує автомобільним, гужовим і трамвайним транспортом, а

також всіма вантажно-розвантажувальними роботами та експедиційним обслуговуванням клієнтури.

Кожне: з перерахованих управлінь, в свою чергу, поділялося на відповідні відділи; Крім основних чотирьох управлінь по видам: транспорту, до складу НКПС увійшли; загальні: функціональні управління - адміністративне; фінансово-економічне, господарсько-матеріальне і ін. В основу організації управління шляхами сполучення закладалася ідея окружної системи, при якій в одному окрузі об'єднувалися всі види транспорту, включаючи місцевий [1, с. 66].

Це був період становлення нових правових і організаційних форм, які найбільш повно відповідають умовам економічного життя країни в ті роки. Транспорт був настільки зруйнований, що для приведення його у належний стан були потрібні величезні капітальні вкладення, яких країна не мала. Деякі фахівці вважали, що без значних витрат транспорт відновити неможливо. Сили і засоби для підйому транспорту потрібно було знайти всередині країни. Обстеження роботи місцевих органів транспорту, проведене НКПС, показало, що однією з існуючих причин поганої роботи, була відірваність його діяльності від інших галузей народного господарства. Потрібно було знайти таку організаційну форму, яка забезпечила б найбільш тісний контакт транспорту, з промисловістю та сільським господарством. Такою формою і з'явилися управління залізниць. Спочатку вони були введені не на всіх дорогах, а тільки на деяких. Надалі, коли досвід дав позитивні результати, він був поширений на більшу частину доріг мережі.

На чолі управління стояв голова, що був одночасно уповноваженим НКПС. Начальник залізниці входив, до складу управління тільки як член управління, що відає технічною експлуатацією дороги. В складі управління були-представлені, не тільки вузькі фахівці залізничної справи, а й представники провідних галузей народного господарства тих районів, які обслуговувалися лініями даної залізниці. При управліннях були створені економічні наради з широким представництвом місцевих господарських

організацій, що сприяло виявленню всіх основних потреб в транспорті місцевих органів [2, с. 121].

Колегіальна форма управління залізничним транспортом, введена в 1921-1922 рр., була досить гнучкою: при збереженні централізованого державного керівництва транспортом з боку НКПС і повної самостійності технічних працівників у вирішенні питань управління роботою окремих служб забезпечувалася координація транспорту з іншими галузями господарства. Вона протягом ряду років виправдовувала себе, сприяючи зростанню вантажообігу доріг, однак потім в ній стали виявлятися суттєві недоліки.

У 1920 році багато масових вантажів державних підприємств дозволялося перевозити безкоштовно, асі січня 1921 року платність перевезень по залізницях була зовсім скасована. У зв'язку з переходом до нової економічній політиці декретом від 9 липня 1921 року «Про оплату за перевезення по залізничним і водним шляхам» з 15 серпня 1921 року платність перевезень була відновлена на всіх видах транспорту. Спочатку застосовувалася тарифна система, встановлена в 1920 році. Платність перевезень вводилася поступово, спочатку для громадян, потім для кооперації і, нарешті, для державних підприємств і установ. Безгрошовий розрахунок був збережений тільки для військових і урядових перевезень [3, с. 44].

З початком війни система управління транспортом країни була перебудована відповідно до потреб воєнного часу. Керівну роль у використанні транспортних потужностей став грати Державний комітет оборони (ДКО), в складі якого в лютому 1942 року створили спеціальний, орган - Транспортний комітет. У веденні і під контролем цього комітету були не тільки військові, але і евакуаційні і народногосподарські перевезення. Фронтіві залізниці вимагали такої структури органів управління яка б забезпечувала високу оперативність прийняття та виконання рішень, заснованих на суворій дисципліні у всіх ланках апарату

управління, своєчасної і точної інформації, повної звітності. Для надання допомоги транспорту були мобілізовані; обласні, міські та районні комітети партії, що грали важливу роль в удосконаленні управління всіма видами транспорту, в поліпшенні на транспорті партійно-політичної роботи, зміцненні дисципліни і організованості. У вирішенні складних завдань управління велике значення мали введення, на всіх залізницях воєнного стану та затвердження РНК СРСР нового Статуту про дисципліну робітників і службовців залізничного транспорту (квітень 1943 г.) [4, с. 771].

Відновлення транспорту почалося ще в роки війни силами спеціальних залізничних формувань, які проводили роботи після відступу фашистських військ. Але це відновлення було тимчасовим, воно створювалося необхідністю транспортного забезпечення наступаючої Радянської Армії. Капітальне відновлення транспорту почалося вже після закінчення війни.

У 1945-1946 рр. вся мережа залізниць була розділена на 10 округів, до складу кожного з яких входило по декілька залізниць. Створення округів позитивно позначилося на проведенні відновлювальних робіт, але в той же час управління надмірно ускладнилося. Утворилося п'ять ланок управління: МПС, округ, дорога, відділення та лінійне підприємство. Створилася подвійність в управлінні основним підприємством - залізної-дорогою підпорядкованість її і Міністерству, і округу. Тому округи були скасовані, а дороги-безпосередньо підпорядковані Міністерству шляхів сполучення. У 1947 році відділення експлуатації реорганізовані в відділення доріг, яким були підпорядковані лінійні підприємства всіх служб зайняті основною; діяльністю і розташовані в межах відділення [4, с. 78].

У роки-післявоєнних п'ятирічок система управління залізничним транспортом змінювалася в основному у зв'язку з укрупненням доріг (число їх зменшилася майже вдвічі), масовою електрифікацією мережі, розвитком контейнерних перевезень і широким використанням електронно-вимірювальної техніки. Істотним змінам піддалися системи управління річковим і автомобільним транспортом.

Правове регулювання транспортною галуззю було піднято на вищий рівень: розвиток залізничного і автомобільного транспорту вимагало прийняття цілісних нормативних актів, які б регулювали перевізний процес. 6 квітня 1964 року постановою Ради Міністрів СРСР затверджено Статут залізниць Союзу ССРСР, постановою Ради Міністрів Української РСР від 8 січня 1969 року затверджено Статут автомобільного транспорту УРСР [4, с. 79].

Помітний вплив на роботу транспорту і керування транспортним виробництвом справила господарська реформа 1965 року, яка висунула на перше місце економічні методи управління і поставила перед кожним транспортним підприємством завдання розвиватися на власній економічній основі, тобто на принципах самоокупності з урахуванням необхідних відрахувань до бюджету. Зменшення кількості планових показників на підприємствах транспорту, орієнтація переважно на такі показники, як прибуток, собівартість продукції, рентабельність і продуктивність праці при заданих планових обсягах перевезень позитивно позначилося на результатах господарської діяльності багатьох транспортних підприємств, які раніше працювали нерентабельно.

За тридцятирічну історію радянського морського транспорту його вантажообіг до 1976 року збільшився в 31 разів, а перевезення в 6,5 рази. Різке зростання вантажообігу обумовлене головним чином широким розвитком зовнішньоторговельних зв'язків із зарубіжними країнами. Морем перевозилося більше половини зовнішньоторговельних вантажів. При цьому в 5 разів збільшилася дальність перевезень, в основному за рахунок закордонного плавання, де середня дальність яких була більш 6 тис. км. Особливості організації праці працівників морських суден вимагали специфічного правового регулювання. У зв'язку з цим 29 червня 1982 року Радою Міністрів СРСР було прийнято Постанову «Про робочий час і час відпочинку працівників плаваючого складу морських суден» [4, с. 81].

На початку 70-х років на транспорті було розпочато перехід на дво- і три-ланкову схеми управління. В середині 80-х років цей процес був продовжений і заглиблений у зв'язку з переходом всіх видів транспорту на нові умови господарювання - самофінансування і самоокупність. Перерозподіл функцій між центральним апаратом транспортних міністерств і їх територіальними підрозділами дозволило ліквідувати деякі управління та служби, скоротити загальну чисельність працівників апарату управління на 33-35%. Однак генеральні схеми організаційних структур, зародження яких відноситься ще до дореволюційного періоду, в принциповій своїй частині були збережені.

Необхідно відзначити, що в 70-і роки минулого століття загрози захоплення і викрадення повітряних суден з СРСР за кордон стали серйозною проблемою світового масштабу. Керівництво країни зажадало від своїх режимно-охоронних органів припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, які все частіше закінчувалися тяжкими наслідками. 12 липня 1973 року по розпорядженню Ради Міністрів СРСР № Г414-рс в Міністерстві цивільної авіації СРСР було створено Управління режиму, призначене для комплексного вирішення завдань щодо своєчасного попередження та припинення можливих спроб викрадення повітряних суден за кордон, здійснення інших злочинних актів проти цивільної авіації [5, с. 54,55].

На цьому етапі режимного забезпечення безпеки цивільної авіації були створені перші нормативні документи по догляду пасажирів, а також щодо запобігання захоплень і викрадень повітряних суден за кордон. Були посилені заходи з охорони авіаційної техніки і особливо важливих об'єктів цивільної авіації, щодо збереження державної та службової таємниці. Покладено початок створенню вітчизняної промисловості технічних засобів огляду та їх впровадження в експлуатацію в аеропортах. Заходи авіаційної безпеки в той час забезпечувала міліція разом зі службами аеропортів.

У 1988 році Уряд СРСР дав доручення Міністерству цивільної авіації СРСР реорганізувати систему захисту діяльності цивільної авіації від актів незаконного втручання. У Міністерстві цивільної авіації Управління режиму було перейменовано в Управління авіаційної безпеки. Юридична відповідальність за допущені викрадення літаків і вчинені акти незаконного втручання була покладена на цивільну авіацію.

У 1991-1993 роки в зв'язку з реформами нормативна база з авіаційної безпеки почала втрачати актуальність. У цей період пріоритетним було нормативно-правове забезпечення, створення повного пакету необхідних документів, що регламентують діяльність в області авіаційної безпеки [6, с. 144].

Кардинальні зміни, що відбулися в суспільстві на рубежі 1991-1992 роках, важко відбилися на транспортній системі як з точки зору техніко-технологічного аспекту, так і організаційно-управлінського.

Необхідно підкреслити, що пострадянський період розвитку вітчизняної транспортної галузі характеризується спонтанним розвитком державних структур, що здійснюють державне управління перевезеннями пасажирів і вантажів. Створення Міністерства інфраструктури з особливою гостротою поставило питання про долі союзних міністерств: Міністерства шляхів сполучення, Міністерства цивільної авіації; і Міністерства морського флоту. Два останні увійшли до складу Міністерства транспорту на правах департаментів.

На Міністерство інфраструктури, що є органом державного управління в галузі повітряного, морського, річкового, автомобільного, міського електричного транспорту та дорожнього господарства, покладалися такі основні завдання:

- проведення державної політики в галузі повітряного, морського, річкового, автомобільного, міського та електричного транспорту і дорожнього господарства, спрямованої на задоволення державних потреб, потреб підприємств, організацій, установ і громадян у перевезеннях;

- розробка концепції розвитку транспортної системи;
- розробка міждержавних цільових програм розвитку повітряного, морського, річкового, автомобільного, міського електричного транспорту і дорожнього господарства;
- здійснення в установленому порядку заходів щодо їх реалізації;
- розробка проектів; законодавчих і підзаконних актів, стандартів і норм, що визначають порядок функціонування на території України повітряного, морського, річкового, автомобільного, міського транспорту, незалежно від форм власності, а також взаємодія зазначених видів транспорту із залізничним транспортом;
- координація в транспортних вузлах взаємодії всіх видів транспорту;
- формування і проведення на підвідомчих видах транспорту науково-технічної, інвестиційної та соціальної політики.

Державна транспортна політика, яка проводилася урядом в кінці 80-х - початку 90-х років характеризувалася високим динамізмом. Згодом був узятий дуже жорсткий курс на найсуворіший режим економії і використання внутрішніх резервів. Збільшення маси, і довжини поїздів, ущільнення завантаження працівників основних експлуатаційних спеціальностей поліпшення взаємодії з промисловим транспортом зіграли свою позитивну роль, дозволивши провести освоєння підвищених обсягів перевезень без залучення великих державних інвестицій.

Разом з тим, на автомобільному транспорті більшість з новоутворених суб'єктів (підприємств і приватних осіб) при відсутності жорсткого державного контролю за їх діяльністю ігнорували вимоги безпеки перевізної діяльності та були націлені на отримання максимального прибутку. У цих умовах було прийнято рішення про впровадження ліцензування як методу державного регулювання транспортної діяльності. Для відпрацювання конкретних питань в 1991 році був проведений експеримент по ліцензуванню перевізної, транспортно-експедиційної та іншої діяльності, пов'язаної із здійсненням транспортного процесу на автомобільному транспорті. В рамках

даного експерименту були створені, бази даних про власників автотранспортних засобів, кількості рухомого складу, структурі парку, стан транспортного обслуговування. Одночасно створювалася і сама технічна база обласних відділень, підбиралися кадри.

З утворенням Співдружності Незалежних Держав (СНД) почалася активна робота по координації діяльності національних транспортних систем. Найбільш продуктивним було створення Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД і його робочого (виконавчого) органу - Дирекції. Рада в своїй діяльності керується законодавством держав-учасниць СНД, рішеннями Ради глав держав і глав урядів Співдружності, а також затвердженим у березні 1992 року Положенням про Раду з залізничного транспорту, де визначені основні функції Ради:

- розробка графіків руху поїздів в повідомленнях між країнами СНД;
- розробка планів: формування поїздів в повідомленнях між країнами СНД;
- розробка і узгодження нормативів використання рухомого складу в повідомленнях між країнами СНД;
- взаєморозрахунки між країнами СНД за міжнародні перевезення;
- утвердження засад документів з безпеки руху поїздів і міждержавних стандартів для забезпечення перевізного процесу на єдиних принципах [6, с. 149].

Підводячи підсумок сказаному, необхідно відзначити, що, незважаючи на різні негативні моменти в історії розвитку вітчизняної транспортної системи, централізоване державне управління вантажними і пасажирськими перевезеннями зіграло вирішальну роль в її створенні, завдяки цілеспрямованому державному регулюванню в даній галузі була сформована транспортна інфраструктура, що відповідає вимогам суспільного життя.

Радянський період характеризувався активним втручанням влади в управління транспортом. Як показує проведений історико-правовий аналіз, в

50-70 роки ХХ століття в СРСР сформувалася життєздатна транспортна система, до переваг якої слід віднести:

- здійснення в масштабах країни, єдиної технічної політики, що забезпечує комплексний розвиток усіх видів транспорту з урахуванням їх фактичної ефективності;

- затвердження єдиних правил перевезень, тарифів, та інших документів, що регламентують роботу всіх видів транспорту при комплексному їх використанні;

- створення правового зв'язку та гарантійних зобов'язань між виробниками транспортних засобів, і підприємствами, що здійснюють перевезення;

- розподіл перевезень між видами транспорту з урахуванням найбільш раціонального використання виробничих потужностей;

- впровадження в усі види, транспорту нової техніки і технологій, що враховує застосування найбільш ефективних форм і способів взаємодії всіх видів транспорту в стикових пунктах з урахуванням потреб мирного і воєнного часу;

- плідне рішення комплексних питань управління транспортом в міжнародних перевезеннях і представництво в міжнародних організаціях з транспортних проблем;

- планування підготовки інженерно-технічних і управлінських кадрів для всіх видів транспорту;

- вирішення питань соціального розвитку транспортної системи, включаючи житлове і культурне будівництво, поліпшення умов праці, вдосконалення системи заробітної плати та ін.

Разом з тим, державне управління транспортом в той час мало ряд негативних тенденцій. Не було єдиного цілісного перспективного плану розвитку транспортного господарства, тому багато проектів, розроблені на замовлення окремих служб, не могли бути реалізовані і не були забезпечені гарантованим фінансуванням.

Вже до початку 70-х років стало очевидним, що система управління транспортним комплексом, яка склалася в країні не відповідала сучасним вимогам. Незважаючи на величезні транспортні витрати якість транспортного обслуговування економіки і населення країни залишалася низькою.

Подібні істотні недоліки в управлінні транспортом стали можливі, зважаючи на недосконалість правової бази. Централізований контроль за якістю перевезень, дотриманням встановлених нормативів був відсутній. Наявність численних органів управління зробили систему управління перевізним процесом громіздкою, неоперативною і тому малоефективною.

Аналізуючи правову природу управлінських відносин, можна відзначити наступне.

По-перше, між вищим і нижчим органами управління на кожному виді транспорту існували в значному обсязі вертикальні управлінські відносини. Метод регулювання цих відносин – імператив. Нижчі ланки управління транспортом перебували в значній залежності від вищестоящих у вирішенні фінансових, кадрових питань, а також питань матеріально-технічного забезпечення.

По-друге, здійснюючи загальне керівництво діяльністю транспортного комплексу, державні органи управління транспортом активно втручалися в діяльність транспортних підприємств, перетворюючи їх, в додаток адміністративно-командної системи.

З кінця 80-х років йшов інтенсивний пошук організаційних форм управління транспортною галуззю, спрямований на її адаптацію до мінливої господарської ситуації в країні. Для цього періоду були характерні дерегулювання в управлінні транспортом пошук нових організаційно-економічних форм, які враховують специфіку створених ринкових відносин.

Сучасна вітчизняна транспортна система сформувалася на основі системи управління транспортом; радянського і пострадянського періоду, перейнявши як позитивні, так і негативні її риси. Нинішній стан справ в

соціально-економічному житті країни свідчить про необхідність реформування транспортної галузі.

1.2. Сутність і принципи державної політики в області управління сучасною транспортною системою

Ефективне державне управління в галузі транспортного комплексу є важливою складовою частиною державної соціально-економічної політики.

В результаті безпрецедентно швидкого для світової історії переходу до нової суспільно-політичної та економічної формації, що почалася в кінці 1980-х років до глибоких основ була деформована вся сформована за радянських часів система управління економічними процесами, весь уклад життя, всі сфери життєдіяльності суспільства.

Об'єктивним результатом реформ 1990-х років стала свобода підприємницької діяльності в будь-яких, не заборонених законом формах і організаційних проявах, що стала необхідною умовою подальшого розвитку української держави.

В умовах демократизації життя суспільства і державно-управлінських процесів за роки реформ (незалежно від того, як їх оцінювати) змінився зокрема, статус перевізників, а також форми і методи державного управління транспортним комплексом, що дозволяє говорити про зміну всієї транспортної парадигми. Стали принципово іншими суб'єктно-об'єктні відносини в транспортному комплексі. Якщо в роки радянської державності перед транспортною системою ставилося основне завдання організувати перевезення максимально більшого числа людей і тоннажу вантажів в населені пункти в межах СРСР, то зараз забезпечити швидкі і безпечні перевезення не тільки в Україні, але і в будь-якій точці світу [7, с. 52].

Протягом останніх століть транспортна система України незмінно перебувала у фокусі економічної політики держави, що пояснювалося в основному її геополітичними цілями в умовах величезної території.

Незмінним залишався патерналістський підхід до розвитку транспортної системи. У силу сформованої традиції сьогодні громадська думка розглядає діяльність з розвитку транспортного комплексу як функцію держави, а не приватної економічної діяльності в рамках ринкової економіки.

Сучасна транспортна система України в значній мірі сформувалася в умовах радянського планового господарства, коли розвиток інфраструктури в основному диктувалася перспективними планами індустріалізації, потребами військової організації та геополітичними інтересами держави. Задоволення попиту кінцевих споживачів транспортних послуг, збалансований економічний розвиток перевізників не були пріоритетними цілями державної політики. В результаті цього відбувалося все більше відхилення траєкторії розвитку транспортної системи України від тієї, яка мала б місце в разі нормального економічного зростання, властивого сучасним промислово розвиненим країнам.

Як уже зазначалося, державна політика в сфері транспорту є складовою частиною державної економічної політики. Тому є важливим зрозуміти основні тенденції її розвитку в нових умовах правового регулювання складних економічних відносин. Зауважимо, що на всьому протязі існування перевезень пасажирів і вантажів головну роль відігравала наявність державної власності на транспортні підприємства і транспортні кошти. Величезне значення для формування сучасних, організаційних транспортних відносин мала приватизація. Так, державна програма приватизації державних і муніципальних підприємств в Україні передбачила можливість приватизації підприємств морського, повітряного, внутрішнього водного і автомобільного транспорту, яка дозволила фізичним, і юридичним особам здійснювати підприємницьку діяльність (перевезення; вантажів і пасажирів, транспортно-експедиторські та інші види робіт) в результаті її реалізації з державної власності в приватну [8, с. 61].

Таким чином, переважна частина радянської транспортної власності в результаті приватизації була перетворена в різні форми. Власність на

транспорті стала розглядатися не тільки як економічна і правова, а й як соціальна категорія. Особливо відзначимо, що власність є визначальним фактором для концептуального поняття системи державного регулювання і правової організації в сфері вітчизняного транспортного комплексу.

Досліджуючи генезис зародження терміну «державна транспортна політика», слід зазначити, що основна причина актуалізації цього поняття серед юристів, економістів, соціологів, політологів була обумовлена об'єктивною необхідністю пошуку відповіді на наступне питання: «Яку роль відіграє держава в управлінні транспортом в нових умовах ринку, що розвивається?».

Зміст цих питань, перш за все, належав до діяльності державних органів управління, зокрема, Міністерства інфраструктури України. Відповідь на це питання могла стати основою побудови моделі правового статусу, цілей, завдань, функцій, правомочностей Міністерства в умовах складного правового поля і правової практики. Таким чином, питання визначення змісту державної транспортної політики носив не абстрактно-теоретичний характер, саме, від його рішення залежав правовий статус Міністерства.

Іншою причиною розробки поняття державної транспортної політики був міжнародний аспект. На початку 1990-х років Україна заявила про своє бажання вступити до Ради Європи - міжнародну політичну, консультативну організацію, членство в якій накладає певні обов'язки на державу. Частина з них пов'язана з базовими конституційними нормами. В Україні гарантуються єдність економічного простору; вільне переміщення товарів; послуг і фінансових коштів. Наявність сформульованої, нормативно закріпленої державної транспортної політики ставало не тільки бажаним, а й необхідним, перш за все для порівняльного - правового аналізу ступеня адекватності її відповідності міжнародним нормам, закріпленим в угодах, підписаних країнами-членами Ради Європи.

З метою повного та всебічного викладу ключових аспектів української транспортної політики необхідно, перш за все, звернутися до розгляду самого поняття «політика». Загальновідомо, що одне з визначень даного терміну дано ще Аристотелем в однойменному праці, де політика визначається як мистецтво управління державою. У Великому енциклопедичному словнику дається досить чітке, визначення політики як сфери діяльності, пов'язаної з відносинами між соціальними групами, ядром якої є проблема завоювання, утримання і використання державної влади; участі в справах держави, визначення форм, завдань, змісту її діяльності. Будь-яка проблема набуває політичного характеру, якщо її рішення пов'язане з проблемою державної влади [9, с. 61].

Аналогічне по суті визначення поняття політики дають сучасні теоретики держави і права. Так, Г. В. Атманчук вважає, що «політика держави є діяльність влади по утриманню влади та користуванню владою»[10, с. 61].

Дещо інше визначення наводиться в сучасному Великому енциклопедичному словнику державного управління: «... сфера діяльності, пов'язана з відносинами між соціальними групами, суттю якої; є визначення форм, завдань, змісту діяльності держави»[11, с. 61].

С.В. Онишко досить однобічно, визначає політику як в сферу діяльності груп, партій, індивідів держави, пов'язану з реалізацією загальнозначущих інтересів за допомогою політичної влади [12, с. 61].

Реалізація державної політики здійснюється за допомогою форм і методів державно-управлінської діяльності між якими існує тісний взаємозв'язок. Разом з тим є підстави для їх розмежування. Так, методи вказують на конкретні прийоми, способи, операції, дії, що застосовуються при здійсненні багатогранних завдань управління, формуванні та реалізації державно-керуючих впливів (наприклад, способи вивчення управлінської ситуації, підготовки обговорення та прийняття рішень і доведення їх до

виконавців, дії співробітників апарату по виконанню своїх службових обов'язків і т.д.).

Форми об'єднують зміст державного управління з методами його формування і реалізації і забезпечують узгодження між взаємодією компонентів суб'єкта і об'єктів державного управління і засобами, способами, прийомами і т.п. підготовки і здійснення цієї взаємодії.

Методи і форми диференціюються залежно від особливостей діяльності з виявлення, фіксації та практичному втіленню в управлінні тих чи інших елементів (проявів) соціального механізму формування та реалізації державного управління. Послідовність застосування методів та форм також визначається) цим механізмом, пов'язана з ним, відображає його різні сторони.

Важливим є питання про визначення методу державного управління. Наприклад, на думку Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, В. В. Зуй, метод управління - це спосіб юридичного або організаційного впливу (регулювання) на керовані об'єкти, або на відносини в сфері управління [13, с. 61].

Далі, в контексті вивчення основних категорій, які формують поняття «державна транспортна політика», для кращого з'ясування сутності проведених державою реформ в організації перевезень пасажирів та вантажів необхідно звернутися до аналізу таких сутнісних понять як «транспортний комплекс», «транспортний засіб».

Відтак, С.В. Онишко визначає транспортний комплекс як об'єкти і суб'єкти транспортної інфраструктури, транспортні засоби [12, с. 33].

У постанові Кабінету міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001р. говориться, що транспортні засоби - це повітряні судна, судна, які використовуються з метою торговельного мореплавства або судноплавства, залізничний рухомий склад, рухомий склад автомобільного та електричного міського наземного пасажирського транспорту в значеннях встановлених транспортними кодексами і статутами [14]. Таке визначення не

є досить коректним, оскільки не визначає всіх особливостей і призначення транспортних засобів.

Разом з тим, проводячи аналіз нормативних актів, присвячених регулюванню транспортного комплексу, можна зробити висновок про те, що законодавцем взагалі не дається повне визначення «державної транспортної політики».

Сучасний період розвитку української економіки, характеризується комплексним цілеспрямованим державним впливом на розвиток усіх видів транспорту. Саме загальне середовище впливу на перевізні відносини має визначальний вплив на транспортні підприємства, їх правовий статус і перспективи розвитку. В першу чергу це стосується найбільшої в Україні транспортної організації - АТ «Укрзалізниця», а також інших державних транспортних підприємств, в меншій мірі - юридичних і фізичних осіб, що займаються перевезеннями.

По-справжньому раціональною та збалансованою загальна державна транспортна політика може стати тоді, коли вона буде векторної сумою трьох пріоритетних транспортних напрямків державної економічної, соціальної та інформаційної політик. Бажаним є включення в зміст сучасної державної транспортної політики таких сфер, як наукова, правова, екологічна діяльність. Тільки в цьому випадку в українському транспортному комплексі будуть акумулюватися в достатніх обсягах знання і інформація, необхідні для його вдосконалення в інтересах українського соціуму.

Однак державна інформаційна політика в порівнянні з економічною поки ще робить перші кроки, у неї немає достатньо розвиненої інфраструктури, на яку вона могла б спертися і немає прямої орієнтації на транспортний комплекс.

Проведений нами аналіз понять «транспортний комплекс», «транспортний засіб» дозволяє перейти до з'ясування суті визначення «державна транспортна політика».

Видається; цікавою наукова позиція з цього питання різних фахівців. Так, В.Ф.Авер'янов вважає що «державна транспортна політика - це сукупність цілей, принципів і норм, якими керується, держава у своїй, діяльності щодо забезпечення, збереження та розвитку транспортного комплексу, а також сама діяльність держави даної області» [15, с. 61].

На думку І.В. Булгакова, державна транспортна політика представляє собою сукупність заходів, спрямованих на забезпечення конституційного права, громадян на свободу пересування. Її головною метою є реалізація прав громадян на отримання якісних перевізних послуг на всіх видах транспорту [16, с. 231].

Незважаючи на деяке звуження сфери транспортної діяльності, яку автор цілком визначає через перевезення пасажирів, не розглядаючи перевезення вантажів, саме це визначення представляється найбільш конструктивним, оскільки в ньому міститься концептуальна тріада: держава - громадянин - право.

Принципи державного регулювання транспорту узагальнюють відправні ідеї законодавчого вираження норм права, що регламентують перевізні відносини на всіх видах транспорту, відображають ступінь пізнання соціальних і правових явищ в цьому найширшому економічному секторі. Їх природа ґрунтується на закономірностях функціонування всієї транспортної системи.

На думку А.А. Пухтецької, принципи - це основні засади, що визначають характер діяльності державних транспортних органів, що охоплюють правові та організаційні аспекти. Однак вони багато в чому залежать від суб'єктивного чинника - особливостей і закономірностей розвитку транспорту [17, с. 136-137].

Принципи повинні відображати специфічні особливості транспортного комплексу як об'єкта державного регулювання, відтворювати структуру закономірностей його розвитку в суспільстві. Весь сенс державного регулювання полягає в обов'язковому обліку виявлених закономірностей, в

забезпеченні необхідних умов (матеріальних, організаційних та ін.) для найбільш повного прояву їх в суспільній практиці. До числа таких закономірностей відносяться: безпосередній зв'язок транспортної інфраструктури з політичною орієнтацією держави; органічний зв'язок перевезення пасажирів і вантажів з іншими видами послуг; тісний зв'язок транспорту з іншими галузями економіки; активна взаємодія з виробничою практикою і наукою; нормативне забезпечення інноваційного процесу.

Зазначені закономірності нарешті обумовлюють формування генеральної мети, завдань, функцій, організаційної структури та принципів управління галуззю. Інакше кажучи, закономірності розвитку транспорту виступають тими об'єктивними критеріями, які виражають фундаментальні основи функціонування системи управління транспортним комплексом.

Вивчення практики діяльності державних органів з регулювання транспортним комплексом змісту дискусій з цієї проблеми дозволяє визначити систему діючих принципів наступним чином.

Принцип демократизації - означає розвиток демократичних засад в управлінні транспортом, розширення гласності, врахування громадської думки, дотримання прав і свобод людини і громадянина під час здійснення всіх видів перевезень. Даний принцип виражається в соціалізації транспортних послуг, які при активному втручанні держави повинні стати більш доступними для всіх верств населення, а , отже, так само підвищується значимість транспортного комплексу в цілому.

Демократизація основ державної транспортної політики активно сприяє забезпеченню відповідності транспортного обслуговування інтересам і запитам населення, а також світовим стандартам. Останнім часом Міністерство інфраструктури України широко практикує обговорення за участю громадськості проектів законів, основних напрямків транспортної політики, різних проблем, пов'язаних з реалізацією прийнятих законів, з інформатизацією суспільства. Цей принцип знаходить своє вираження також у дотриманні балансу інтересів особистості, суспільства і держави, їх

взаємної відповідальності. На наш погляд, демократизація транспортної інфраструктури, відіграє важливу роль в процесі побудови в Україні правової держави.

Принцип єдиної державної політики, який зберігає єдність системи органів-виконавчої влади України і її суб'єктів в питаннях управління транспортної інфраструктурою при реалізації якого організуючий початок в системі виконавчої влади виходить від Уряду, що забезпечує загальне керівництво контроль і координацію діяльності органів влади у зазначеній сфері. Уряд України розробляє і затверджує цільові програми розвитку транспортної галузі.

Принципі децентралізації має два аспекти - фінансово-правовий та організаційно-правовий. Зміст першого полягає в тому, що в даний час Уряд України фінансує транспортні підприємства державного значення; виконавчі органи фінансують транспортні об'єкти свого підпорядкування, а органи виконавчої влади місцевого самоврядування фінансують діяльність всіх муніципальних транспортних підприємств. Об'єкти транспортної інфраструктури, що знаходяться у власності комерційних організацій фінансуються за рахунок їх власних коштів.

У той же час необхідно враховувати, що діяльність державних і муніципальних транспортних підприємств і організацій, крім їх основних цілей, має на меті отримання прибутку. Їм дано право займатися ініціативною господарською діяльністю з метою розширення послуг користувачам послуг і отримання додаткових коштів за рахунок комерційної діяльності та здійснювати приватне самофінансування.

Таким чином як ми бачимо, надається, більша самостійність в управлінні транспортним комплексом органам місцевого самоврядування. Вони самостійно визначають зміст і конкретні форми, роботи, проїзду різних категорій громадян, здійснюють співробітництво з транспортними підприємствами іноземних держав.

Принцип загальнодоступності транспортних послуг - принцип, який впливає з соціальної природи України. Відповідно до Закону України від 25 червня 11.12.2003р. «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні» громадяни України, а також особи, які законно перебувають на її території, мають право на свободу пересування в межах країни (якщо інше не встановлено законодавством) [18]. З цього випливає, що зазначені особи вільні у виборі виду транспорту (річкового, морського, залізничного, повітряного, автомобільного), характеру і зручності перевезень. З одного боку, для оптимальної реалізації даного принципу необхідно створення правового і економічного режиму сприяння діяльності вітчизняних та іноземних перевізників. З іншого, успішне втілення в життя даного принципу обумовлено проведеною державою системою соціально-економічних і організаційних заходів, спрямованих на підвищення доступності всіх видів транспортних послуг, яка виражається в наданні різних категорій льгот.

Принцип оптимального поєднання територіального і галузевого управління. Історично розвиток транспорту йшов за територіальним принципом. Разом з тим, створення в регіонах різних транспортних підприємств (будівництво морських та річкових портів, автостанцій, залізничних вокзалів, аеропортів) викликало необхідність формування територіальних органів управління транспортною діяльністю.

Розвиток усіх видів транспорту призвело до формування мережі підприємств в регіонах, а також спеціалізованих навчальних закладів, що здійснюють підготовку фахівців для роботи в транспортному комплексі. Таким чином, поряд з централізованими органами управління транспортом в країні виникли спеціальні органи управління, сфера управлінської діяльності яких поширюється на певний вид транспорту, точніше на його територіальне зосередження. Але життя висуває вимогу максимального використання наявних транспортних ресурсів для задоволення запитів та інтересів населення. Тут виникає протиріччя: територіальні галузеві органи управління

зацікавлені в кращому транспортному забезпеченні і обслуговуванні в своїй галузі (наприклад, в сфері річкового судноплавства), регіональні ж органи управління транспортом зацікавлені в максимальному використанні наявних в регіоні транспортних ресурсів для задоволення потреб на перевезення всього населення.

Забезпечення державою поєднання територіального та галузевого управління - єдино правильний шлях вирішення цієї суперечності.

Важливим фактором співвідношення керуючої і керованої систем є технічна озброєність управлінської праці. В даний час коли йде процес комп'ютеризації транспортної мережі, оснащення даного комплексу електронними засобами зв'язку, системами оперативної передачі даних, не можна допустити, щоб оснащеність управлінської праці відставала від технічної; оснащеності всього транспортного комплексу (або навпаки).

Таким чином, принципи як основоположні, керівні начала (вимоги), державної політики в галузі управління транспортом висловлюють найбільш істотні сторони структури і функціонування системи управлінням даної соціально-економічної галуззю і виступають в якості офіційних орієнтирів в практиці правового регулювання.

Повертаючись до початку ринкових реформ 1990 років можна з упевненістю сказати, що в ці роки проявилася необхідність організації повноцінного державного фінансування розвитку транспортної системи. Це перш за все, надання пільг по проїзду економічно незахищеної категорії громадян. Розвиток законодавства, спрямованого на соціальну підтримку малозабезпеченого населення за останні 15 років, обумовило значне зростання кількості осіб, які мають право на пільговий проїзд, однак до кінця 2005 року недофінансування цих соціальних програм стало особливо відчутним. Як зазначає В.А.Єгізаров, проблема недофінансування полягає не тільки; в численності «пільгових» груп пасажирів, але в більшій ступені у відсутності механізмів фінансування[19, с. 81].

Для вітчизняного транспортного комплексу, що потребує модернізації на основі розроблених і впроваджених єдиних методів і стандартів в умовах дефіциту коштів, було б особливо бажаним і необхідним наявність центрального управлінського і координуючого органу в особі Міністерства інфраструктури України, здатного виробити і реалізувати раціональну фінансову політику в цілому в області транспорту, і, зокрема, у розвитку кожного виду перевезень. Недоліки державної політики в збалансованому та централізованому фінансуванні пільг виявилися, насамперед, у відсутності даних про кількість пільговиків всіх категорій. Особливо гостро ці тенденції проявилися на міському пасажирському транспорті. Це пов'язано з тим, що крім пенсіонерів і учнів середніх і вищих навчальних закладів, пільги на проїзд на зазначеному транспорті мають більше 60 пільгових категорій, яким право безкоштовного проїзду надано відповідно до законодавчих актів державних органів влади.

На думку Л.В. Титова істотна особливість державних і муніципальних унітарних підприємств міського пасажирського транспорту в тому, що «метою їх функціонування в більшій мірі є виконання соціальної ролі, а не отримання прибутку» [20, с. 61]. Отже, функціонуючи в ринковому середовищі на дотаційній основі, зазначені підприємства знаходяться в серйозній залежності від бюджетного фінансування.

Оцінюючи роль державної політики в аспекті організації повноцінного фінансування діяльності транспортних організацій, хотілося б висловити думку і про те, що першим завданням держави в ситуації, що склалася повинно стати забезпечувальні заходи, виконання пільгового законодавства, а також комплекс привілеїв для недержавних транспортних підприємств, що мають можливість надання пільг по проїзду соціально незахищеним верствам населення. Вирішення цієї проблеми буде сприяти розробка додаткових нормативно-правових актів. Такими, можуть бути:

- закон про національне фінансування міжвідомчих програм в галузі забезпечення транспортного обслуговування населення;

- закон про державний протекціонізм по відношенню до всіх юридичних осіб і індивідуальних підприємців, які надають пільги на проїзд широкому колу соціально незахищеного населення і вкладають кошти в розвиток соціального транспортного обслуговування.

Додатково можуть бути прийняті підзаконні акти, уточнюючі окремі адміністративно-правові аспекти їх змісту:

- заходи щодо дотримання транспортного законодавства, які передбачають відповідальність за неповне та несвоєчасне фінансування пільгового проїзду;

- акти, що регламентують діяльність транспортних підприємств і організацій в умовах ринкових відносин, що передбачають право на пільгове оподаткування.

У Конституції України зазначено, що Україна - соціальна держава, політика якої спрямована на створення умов, що забезпечують гідне життя, і вільний розвиток людини [21]. У зв'язку з цим одним з основних напрямків державної транспортної політики в сучасних умовах повинні стати заходи з розвитку та належного, забезпечення пільг по проїзду на всіх видах транспорту.

Зазначені принципи державної політики в галузі управління транспортним комплексом України є вихідними початками його ефективного функціонування і потребують правового закріплення в Транспортній стратегії України на період до 2030 року, затвердженої розпорядженням Кабінетом Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р [22].

З урахуванням розглянутих вище точок зору, аналізу нормативного матеріалу, що має відношення до правового регулювання транспортного комплексу можна запропонувати наступне визначення державної транспортної політики: «державна транспортна політика - це сукупність цілей, принципів, напрямків, форм і методів, якими керується держава в забезпеченні перевізного процесу на всіх видах транспорту».

1.3. Нормативно-правове регулювання транспортної системи в Україні

Транспорт в рівній мірі, як і культура, освіта, охорона здоров'я є найважливішим стратегічним ресурсом розвитку повноцінного життя в країні і в силу цієї обставини держава повинна в значній мірі взяти на себе функцію щодо фінансового забезпечення суспільства і кожного його члена необхідним доступом до всіх видів транспорту.

Транспорт як сфера економічної діяльності і як галузь народного господарства бере участь безпосередньо в створенні національного доходу. Але як частина економічної системи держави транспортна інфраструктура має свої власні джерела фінансування та накопичення грошових коштів.

Динамічний розвиток соціально-економічної системи міста абсолютно неможливо без ефективно функціонуючої системи міського транспорту. Сучасний рівень розвитку міського транспорту в Україні відстає від потреб населення. Особливо гостро транспортні проблеми проявляються в великих містах, в яких експлуатуються тільки наземні види транспорту. Тому головним шляхом вирішення цієї проблеми є вдосконалення системи правового регулювання роботи міського транспорту.

Правове регулювання діяльності міського транспорту в Україні має багаторівневий характер. Базовим нормативно-правовим актом транспортного законодавства в сфері міського транспорту виступає Закон України «Про транспорт» [23], який визначає правові, соціальні, економічні основи діяльності транспорту, органи, що здійснюють державне управління у сфері транспорту, а так само цілі і завдання такого управління. Так само в системі транспортного законодавства окремо варто виділити Закон України «Про дорожній рух» [24], який визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього середовища. Загально-правові основи функціонування міського транспорту найбільш повно відображені в

Законах України «Про автомобільний транспорт» [25] і «Про міський електричний транспорт» [26].

Крім цього в систему транспортного законодавства входять Укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, які регулюють найбільш важливі сфери транспортних відносин. Джерелами транспортного законодавства так само виступають постанови, укази, правила які приймаються центральними органами державної виконавчої влади. Так, Міністерство інфраструктури України відповідно до чинного законодавства, наділене правом стверджувати, в установленому порядку і видавати обов'язкові для виконання всіма юридичними та фізичними особами розпорядження, правила, інструкції, і інші нормативні акти з питань, віднесених до його компетенції.

Слід зазначити, що існуюча на даний момент система нормативно-правового регулювання сфери міського транспорту не враховує повною мірою сучасну економічну і соціальну ситуацію в країні. Незважаючи на те, що нормативно-правовими актами закріплені основні напрямки державної політики в сфері міського транспорту, на сьогоднішній день існує необхідність вдосконалення правового регулювання діяльності міського транспорту. Недосконалість існуючої системи правового регулювання міського транспорту визначається тим, що за межами даного регулювання залишився ряд важливих питань, які вимагають якнайшвидшого врегулювання.

Значний вплив на сучасний стан правового регулювання діяльності міського транспорту в Україні надали євроінтеграційні процеси в країні. Європейська інтеграція України вимагає значних реформ у багатьох сферах суспільних відносин і виступає визначальним фактором в процесі проведення відповідних галузевих реформ. Таким чином, правове регулювання діяльності міського транспорту зазнало значних змін, більшість з яких тісно пов'язане з євроінтеграційними процесами в країні.

Адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу - процес приведення законів України та інших нормативно-правових актів відповідно до *acquis communautaire*. Адаптація законодавства є пріоритетною складовою процесу інтеграції України до Європейського Союзу. Вона передбачена ст. 51 Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейським Союзом, і виступає важливою складовою політики європейської інтеграції України, а так само - одним з найважливіших аспектів співпраці України і ЄС [27].

В умовах європейської інтеграції національне законодавство України зазнало чимало змін. Перш за все, це стосується програмних документів, які визначають стратегію розвитку транспортної галузі. Серед пріоритетних напрямків реформування, які ще не отримали достатнього відображення в національному законодавстві, можна виділити питання публічності та прозорості транспортних послуг, підвищення відповідальності замовників послуг і перевізників, гармонізації умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень, зростання фінансової стабільності операторів транспортного ринку, поліпшення умов роботи водіїв і забезпечення безпеки під час здійснення перевезень. Імплементация європейського законодавства в сфері міського транспорту має велике значення для розвитку всієї транспортної галузі України, оскільки сприяє переходу транспортних послуг на якісно новий рівень.

Важливим етапом євроінтеграційних процесів в Україні стало підписання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [28]. На виконання цієї Угоди Україна зобов'язується забезпечувати поступову адаптацію законодавства України до *acquis* ЄС відповідно до напрямів, певними в угоді, і забезпечувати ефективно його виконання. Так само Україна повинна погодити своє законодавство, в тому числі адміністративні, технічні та інші норми в сфері транспорту з відповідними нормами, прийнятими в ЄС, в тій мірі, в якій така законодавча адаптація сприятиме лібералізації відносин у сфері транспорту. В Угоді також

відзначається можливість в майбутньому укладення спеціальних угод в галузях транспорту з метою забезпечення скоординованого розвитку і прогресивної лібералізації перевезень між сторонами відповідно до їх комерційними потребами.

Реалізація положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС в сфері транспорту знайшла своє відображення у відповідних змінах в законодавстві України. В даний час основні зусилля уряду України спрямовані на організацію та виконання угоди, початок роботи двосторонніх органів асоціації. На даний момент, вже досягнуто, певний прогрес у виконанні низки заходів в сферах торговельно-економічного та секторального співробітництва. Урядом затверджено плани імплементації низки актів законодавства ЄС в сфері транспорту, зокрема директив з питань встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певної категорії механічних транспортних засобів, про посвідчення водія, про гармонізацію соціального законодавства і т.д. Реалізація цих заходів дозволить підвищити рівень адаптації українського транспортного законодавства до законодавства ЄС, зокрема в питаннях безпеки перевезень, умов роботи співробітників транспортних підприємств, оптимізації системи державного управління у сфері транспорту[29, с. 8].

Галузеві міністерства виконують завдання з адаптації законодавства в межах своєї компетенції, зокрема, ними готуються відповідні плани імплементації актів законодавства ЄС. Досліджуючи плани імплементації певних Регламентів ЄС в сфері транспорту, які розробляються і впроваджуються Міністерством інфраструктури України, можна зробити висновок про те, що сучасний стан українського законодавства ще не в повній мірі відповідає європейському і вимагає значних змін.

На період до 2030 року передбачено заходи державної підтримки розвитку розглянутого нами комплексу, в числі яких фінансування, проведення відповідної податкової, кредитної та тарифної політики. Державна підтримка транспорту здійснюється відповідно до цільових

програм всіх рівнів, затвердженими в установленому порядку відповідно Урядом України, органами виконавчої та місцевого самоврядування.

При цьому одні програми повністю присвячені питанням економічного розвитку і, зокрема, транспортної інфраструктури, інші стосуються цих питань частково. За ієрархічним рівнем розробки і видання програми вони можуть бути регіональними, міжрегіональними, галузевими, міжгалузевими. За своєю суттю програма, в кінцевому рахунку, являє собою в правовому аспекті своєрідний варіант плану державної діяльності. Але, маючи багато спільного з планом, сучасні програми принципово відрізняються від державних планів попереднього періоду. Аналіз наявних в області транспорту програм, прийнятих державними органами, дає підставу вважати їх юридичними службовими документами, в яких концептуальні засади програм поєднуються з їх техніко-економічними обґрунтуванням і орієнтацією на кінцеві результати. Відповідно до програм формується організаційно-правовий механізм їх реалізації.

Транспорт в рівній мірі, як і культура, освіта, охорона здоров'я, є найважливішим стратегічним ресурсом розвитку повноцінного життя в нашій країні і в силу цієї обставини держава повинна в значній мірі взяти на себе функцію щодо фінансового забезпечення суспільства і кожного його члена необхідним доступом до всіх видів транспорту.

Транспорт як сфера економічної діяльності і як галузь народного господарства бере участь безпосередньо в створенні національного доходу. Але як частина економічної системи держави транспортна інфраструктура має своїми власними джерелами фінансування та накопичення грошових коштів.

Таким чином, загальноєвропейські тенденції розвитку законодавства про міський транспорт підтверджують актуальність дослідження цієї проблеми в Україні та спонукають до розробки та прийняття Закону України «Про міський транспорт». Сучасна система нормативно-правового регулювання діяльності міського транспорту покликана забезпечувати

ефективну взаємодію підприємств транспорту, державний захист прав споживачів транспортних послуг, безпеку транспортного процесу і захист навколишнього середовища. Імплементация європейського законодавства в національне, є важливою частиною процесу євроінтеграції України. Впровадження таких змін вимагає багато часу, проте, сприяє якісній зміні існуючої транспортної системи.

Висновки до розділу 1

У теоретичному аспекті державне управління розглянуто як динамічна самоврядна система з сукупністю цілей, принципів, напрямків, форм і методів якими: керується держава в організації перевізного процесу на всіх видах транспорту. Пропонується авторське визначення поняття державного управління транспортним комплексом. Державне управління - це цілеспрямована, планомірна, безперервна діяльність, органів державної влади, спрямована на створення та забезпечення своєчасності і якості морських, річкових, повітряних, залізничних та автомобільних перевезень. Ця діяльність проявляється в виконавчо-розпорядчій формі і має на меті забезпечити задоволення потреб сучасного суспільства у всіх видах перевезень пасажирів і вантажів.

Запропоновано і проаналізовано наступні принципи реалізації державної транспортної політики: принцип демократизації, принцип єдиної державної політики, принцип децентралізації, принцип загальнодоступності транспортних послуг, принцип оптимального поєднання територіального та галузевого управління, принцип державної координації ділового партнерства, принцип забезпечення державою єдності керуючої і керованої систем. Встановлено необхідність їх нормативного закріплення в Транспортній стратегії України на період до 2030 року.

Наголошено про необхідність розробки та прийняття Закону України «Про міський транспорт» в новій актуальній редакції. Сучасна система

нормативно-правового регулювання діяльності міського транспорту покликана забезпечувати ефективну взаємодію підприємств транспорту, державний захист прав споживачів транспортних послуг, безпеку транспортного процесу і захист навколишнього середовища. Імплементация європейського законодавства в національне, є важливою частиною процесу євроінтеграції України. Впровадження таких змін вимагає багато часу, проте, сприяє якійсь зміні існуючої транспортної системи.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ДІЯЛЬНОСТІ СИСТЕМ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ КОМПЛЕКСОМ

2.1 Адміністративно-правова характеристика систем управління транспортним комплексом в Україні

Багатогранність і багатоаспектність вітчизняного транспортного комплексу має на увазі різні рівні його вивчення. У зв'язку з цим представляється необхідним почати розгляд системи управління транспортом України з теоретико-правових основ.

Система в перекладі з грецького - ціле, що складається з частин, сукупність взаємопов'язаних елементів. У науковій літературі поняття «система» означає сукупність елементів, взаємопов'язаних між собою і представляють цілісну єдність [30, с. 8].

Система управління транспортом в Україні - одна з підсистем управління суспільством, що має певну внутрішню організацію і функції, зв'язок з іншими системами і перспективи подальшого розвитку. Ця система характеризується наступними ознаками:

- являє собою цілісний комплекс взаємопов'язаних елементів;
- є підсистемою більш складної системи управління єдиним господарським комплексом, сприяючи виконанню функції встановлення

необхідного зв'язку споживачів транспортних послуг з їх виробниками (транспортними підприємствами);

- знаходиться в єдності з навколишнім середовищем і в той же час відносно самостійна по відношенню до неї, так що вони впливають один на одного;

- має внутрішній (між частинами системи) і зовнішній (між системою і навколишнім середовищем) зв'язок, який визначається складом елементів, підсистем і їх зв'язків та складається з ряду рівнів управління - відносно відокремлених структурних утворень, що розрізняються за своїм статусом (прав і обов'язків);

- володіє певними стійкими властивостями;

- здатна змінюватися відповідно до змінюваної дійсності, тобто здатна до розвитку і самовдосконалення.

Система управління транспортом включає: цілі, суб'єкт, об'єкт та їх зв'язок, принципи функції, методи, інформацію, процес, технологію, організаційну структуру.

Визначальним у поєднанні «система управління» є категорія «управління». Тому вважаємо за доцільне зупинитися на характеристиці сутності цієї категорії. Управління - це завжди вплив. Керуючий вплив означає, перш за все свідомий початок, іманентний зв'язок управління з людиною. Керуючий вплив - це практична діяльність, специфічний вид праці, вчинення дій адміністративно-правового характеру, спрямованих на виконання законів, створення правових актів, їх реалізацію та проведення, організаційних заходів. Однак термін «діяльність» не розкриває до кінця соціальну сутність управління, його специфічне місце і роль у житті людей. Тому можна керуючий вплив характеризувати і як відношення (суб'єктно-об'єктне) що входить в систему суспільних відносин. В ієрархії суспільної структури це відношення, як правило, вертикальне за характером і пов'язане з наявністю можливості владно виражати і здійснювати свою волю. В

юридичній науці увага звертається переважно на правову форму керуючого впливу [31, с. 108].

Управлінням транспортним комплексом як і всією соціально-економічною сферою в Україні носить цілеспрямований характер. Торкаючись цього аспекту, дуже точно визначення дав В.К.Колпаков управління - це свідомий, продуманий, організуючий і регулюючий вплив людей на власну громадську життєдіяльність, який може бути здійснений безпосередньо[32, с. 257].

Дещо інше, але таке, що відповідає сучасним реаліям визначення управління пропонує В.Й. Развадовський. Управління, на його думку, є цілеспрямований, постійно здійснений вплив органу або компетентної посадової особи на конкретну сферу суспільних відносин, що перетворює в життя раціональні ідеї та забезпечує належне функціонування керованого об'єкта[33, с. 89].

Тим часом, основний вплив на адміністративно-правові відносини в сфері транспорту надає державне управління.

У науковій літературі і практиці немає однозначного розуміння терміну «державне управління». Одні тлумачать його розширено, як, практичний організуючий і регулюючий вплив держави на суспільну життєдіяльність людей з метою її упорядкування, збереження або перетворення, що спирається на владну силу, інші - як діяльність держапарату з регулювання суспільних відносин, з управління як громадськими, так і власними справами.

Зустрічається і більш вузьке тлумачення державного управління. Професор О.В. Кучменко зводить його до організуючої, виконавчо-розпорядчої діяльності органів, держави, що здійснюється на основі виконання законів і складається в повсякденному практичному виконанні функцій [34, с. 244].

Вважаємо, що ототожнення сфери державного управління зі сферою функціонування виконавчої влади явно звужує об'єкт поняття. Воно

визначається не стільки по об'єкту і змісту керуючого впливу, скільки за чинним в його межах суб'єктом. Державне управління - це вся діяльність держави з організації державних органів, їх зв'язків і функціонування. Звідси і широкий предмет політичного і державного впливу.

Є. І. Сараєв пропонує своє розуміння державного управління як діяльності «виконавчо-розпорядчого органу з впливу на об'єкт управління для його переходу в стан, необхідний для досягнення мети відповідного територіального утворення, за допомогою прийняття правових актів, організації та контролю виконання цих актів і актів органів законодавчої (представницької) влади» [35, с. 174]. Звісно ж, що таке трактування не зовсім відповідає духу конституційної установки на суверенність народу в організації державної влади. Визначення державного управління через вплив тільки зверху вниз не розкриває суті державного управління. Про це цілком виразно висловлювалися вітчизняні державознавці ще в 80 роки минулого сторіччя.

Так, Н. В. Майданевич підкреслював: «... для соціальних систем на відміну від технічних характерна органічна єдність суб'єктів і об'єктів управління, їх переплетення, відносність, зміна ролями» [36, с. 8].

Цілі державного управління транспортом взаємно доповнюють один одного, але в той же час мають різну спрямованість. Однак по своїй суспільній природі вони не суперечливі, оскільки відображають різні сторони головної мети управління транспортом - вироблення і застосування системи заходів, спрямованих на попередження аварійних ситуацій; забезпечення прав і законних інтересів людини і громадянина під час здійснення всіх видів перевезень; організацію належних умов праці працівників транспортної галузі, створення правових та організаційних основ безпеки перевізної діяльності.

При цьому розвиток транспортного комплексу України актуалізує проблему забезпечення транспортної безпеки, спрямованої на захист інтересів особистості, суспільства і держави.

Питання транспортної безпеки вирішуються на всіх рівнях публічної; влади як Президентом і Урядом України, так і виконавчими органами влади державного і регіонального рівнів. Особливе місце в реалізації державної політики в забезпеченні транспортної безпеки займає Міністерство внутрішніх справ України. Так, наприклад, державну функцію по контролю і нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху здійснює Державна автоінспекція державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху Міністерства внутрішніх справ України, на залізничному, водному і повітряному транспорті питаннями забезпечення правопорядку і безпеки пасажирів займаються підрозділи патрульно-постової служби міліції громадської безпеки.

Однак існує ряд невирішених проблем, обумовлених відсутністю ефективного нормативно-правового регулювання в сфері забезпечення транспортної безпеки, належного матеріально-технічного, науково-технічного та інформаційного забезпечення транспортної безпеки, єдиної системи координації та взаємодії: органів державного транспортного контролю.

Названа вище мета реалізуються за допомогою втілення в життя різних державних і регіональних програм розвитку транспортної галузі які, в свою чергу, містять безліч під цілей. Це ще раз свідчить про складність, багатогранність і специфічності об'єкта регулювання (транспортного комплексу).

Аналіз змісту правових актів органів управління транспортним комплексом України, положень, що регламентують діяльність транспортних підприємств і організацій дозволяє визначити найбільш важливі під цілі управління транспортною інфраструктурою, які можуть бути класифіковані за такими критеріями, як зміст: економічні, соціальні, виробничо-трудові, інтеграційні, інноваційні, забезпечувальні, правові, інформаційні; значимість: стратегічні, тактичні, оперативні; терміновість: короткострокові, середньострокові, довгострокові.

Аналіз практики, вивчення спеціальних робіт дозволяє зробити висновок про те, що для досягнення зазначених цілей перед системою управління транспортом України наявна об'єктивна необхідність вирішення низки міжнародних, державних і регіональних завдань.

До міжнародних завдань відносяться:

- розвиток міжнародного транзиту через територію України з використанням міжнародних транспортних коридорів;
- підвищення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників і збільшення їх частки на світовому ринку транспортних послуг;
- забезпечення розвитку: експорту транспортних; послуг і створення сприятливих умов для вітчизняних транспортних операторів на міжнародних ринках транспортних послуг.

Загальнодержавні завдання:

- створення правової основи для реалізації інвестиційних проектів, особливо значущих для ліквідації «вузьких» місць і відсутніх ланок у транспортній інфраструктурі;
- забезпечення цінової доступності соціально значущих транспортних послуг для населення з низькими доходами (інвалідів, пенсіонерів та ін.);
- створення державно-громадської системи контролю діяльності підприємств транспорту всіх типів і видів власності;
- розвиток транспортної системи в інтересах забезпечення завдань у сфері оборони і безпеки держави;
- координування дій різних відомств щодо забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті;
- координування дій з використання транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони при надзвичайних ситуаціях природного і техногенного характеру, а також при ліквідації їх наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій внаслідок експлуатації транспортної інфраструктури;

- забезпечення єдиного адміністративно-правового та інформаційного простору, створення системи законів та інших нормативних правових актів у сфері регулювання транспорту, яка б органічно поєднувала: державне законодавство, а також на основі договорів чіткіше розмежовувала права і обов'язки країни в сфері транспортного обслуговування;

- підвищення якості перевезення пасажирів і вантажів, розвиток правової бази для добросовісної конкуренції, на ринку транспортних послуг;

- розвиток інновацій на транспорті, впровадження найбільш ефективних технологій перевезень вантажів і пасажирів;

- розвиток соціального партнерства на транспорті;

- розвиток програм багатоцільового механізму управління і фінансування транспортної інфраструктури, стимулювання змішаного приватно-державного фінансування системи транспортних послуг і об'єктів.

Регіональні завдання:

- стимулювання самостійності транспортних підприємств у виборі стратегій розвитку, змісту навчальних програм і послуг, фінансово-господарської діяльності;

- підвищення ефективності управління регіональною системою вантажних і пасажирських перевезень при мінімізації витрат;

- забезпечення цілорічного доступу до опорної транспортної мережі по дорогах з твердим покриттям для сільських населених пунктів, в яких проживає значна частина населення країни.

Зазначені цілі і завдання в системі управління вітчизняним транспортом досягаються на основі реалізації плану, який встановлює послідовність приватних завдань і їх координацію.

Аналізуючи систему державного управління транспортними відносинами, слід зазначити, що процес управління ними здійснюється постійно і безперервно. Завдяки впливу на суспільні зв'язки, що виникають в даній системі, оперативного втручання з метою усунення протиріч досягається ефект збереження динамічної рівноваги всієї системи.

Характеризуючи державне управління транспортом необхідно відзначити і іманентно властивий йому владний характер. Механізм впливу влади знаходить своє вираження в тому, що сукупна воля суб'єкта управління підпорядковує собі сукупну волю керованого об'єкта. Цей вплив проявляється в здійсненні розпорядчих повноважень від імені держави.

Маючи розпорядчі повноваження, органи державного управління українським транспортним комплексом одночасно є і виконавчими, так як вся їх діяльність ґрунтується на взаємозв'язку виконання законів і розпоряджень і застосування з цією метою певних владних розпорядчих повноважень. Виконавча і розпорядча діяльність - основна для апарату державного управління транспортом.

Однак в процесі своєї роботи органам управління доводиться виступати, і в якості суб'єктів майнових відносин, регульованих цивільним правом. Найчастіше такі відносини виникають при укладанні цивільно-правових договорів пов'язаних з договорами перевезення, купівлею або орендою транспортних засобів, будівель і споруд для забезпечення діяльності перевізного процесу та ін.

Управління транспортною інфраструктурою відповідає принципу, законності, оскільки діяльність органів системи управління ґрунтується на положеннях і вимогах законів і законодавчих актів України. Іншими словами, управлінська діяльність здійснюється органами тільки в межах наданих їм повноважень і компетенції.

Управління в розглянутої системі будується на основі вертикальних (субординаційних, ієрархічних) і горизонтальних зв'язків та відносин. Більшою мірою (враховуючи імперативність управлінської діяльності) поширені вертикальні відносини. У процесі розвитку ринкових відносин у транспортній сфері з'явилися нові форми організації - горизонтальні відносини, засновані на рівності учасників транспортно-забезпечувальних відносин. В даному випадку можна говорити про перерозподіл повноважень між суб'єктами (виконавчими органами соціального забезпечення і

обслуговування) і керованими об'єктами (соціальними установами), укладанні адміністративних договорів.

Підводячи підсумок адміністративно-правовому аналізу характерних рис і особливостей державного управління транспортом в Україні, можна дати наступне його визначення. Державне управління транспортним комплексом - це цілеспрямована, планомірна, безперервна діяльність органів державної влади, спрямована на створення і забезпечення своєчасності і якості морських, річкових, повітряних, залізничних та автомобільних перевезень. Ця діяльність проявляється в виконавчо-розпорядчій формі і яка створюється за змістом впливу на керовані об'єкти транспортного комплексу та має на меті забезпечити задоволення потреб сучасного суспільства у всіх видах перевезень пасажирів і вантажів.

2.2. Правове регулювання організації та діяльності органів державного управління транспортом

У процесі управління транспортним комплексом України складаються організаційно-правові відносини, починаючи; від діяльності державних органів управління (Уряд України, Міністерство інфраструктури України) і закінчуючи низовими об'єктами системи управління (транспортними підприємствами всіх форм власності, індивідуальними підприємцями, які надають транспортні послуги населенню).

Організаційна сутність управління транспортом полягає в тому, що з його допомогою досягається координація спільної діяльності, як транспортних організацій, так і їх службовців, які забезпечують виконання поставлених цілей упорядкування відносин між суб'єктом і об'єктом управління, зв'язків між ними.

Для управління характерна як організація кожної ланки управління (внутрішньо організаційна структура), так і організація відносин між ланками (органами) управління (зовнішньо організаційна структура). З урахуванням

аналізу чинного законодавства можна виділити наступні організаційно-правові системи, що виступають в управлінських відносинах у галузі транспорту:

- система державного управління транспортом (Уряд України; Міністерство інфраструктури України, інші відомства, реалізація деяких функцій яких пов'язана з перевезенням, транспортуванням і т.д.);
- система державного регіонального управління транспортом;
- система муніципального управління транспортом.

Зазначені системи мають важливе значення для загальної характеристики механізму державного і громадського управління, так як вони в значній мірі визначають організаційну структуру і функціональну спрямованість, діяльності транспортних організацій, рівень, правового регулювання транспортних відносин.

У зв'язку з цим в загальному механізмі правового регулювання зазначених відносин можливо виділити:

- діяльність з управління державними і муніципальними підприємствами, що входять в транспортну систему;
- діяльність органів державного міжгалузевого регулювання роботи недержавних підприємств транспортного комплексу, щодо розвитку співробітництва з ними і координації їх діяльності. При цьому державне регулювання виражається також шляхом контролю за виконанням законодавства, пов'язаного із здійсненням транспортних перевезень всіх видів.

Визначальним для організації української транспортної системи є система державного управління. На державному рівні вищими органами управління транспортом є Президент України, Уряд України, Міністерство інфраструктури України.

Згідно Конституції України Президент України визначає основні напрями внутрішньої і зовнішньої політики держав, забезпечує узгоджене функціонування і взаємодію органів державної влади. Укази Президента

України, прийняті в цілях розвитку економічних і правових відносин в області транспортного комплексу, розширюють і конкретизують сферу діяльності на різних видах транспорту [31].

Відповідно до статті 2 Закону України від 27.02.2014 «Про Кабінет міністрів України», Уряд забезпечує єдність економічного простору і свободу економічної діяльності, вільне переміщення товарів, прогнозує соціально-економічний розвиток України, розробляє і здійснює програми розвитку пріоритетних галузей економіки [37].

Стосовно до транспортної галузі держави Уряд України як орган загальної компетенції здійснює нормативно-правове регулювання діяльності транспорту, реалізує державну політику в цій сфері, здійснює інші повноваження в даній області

Продовжуючи аналізувати систему державного управління вітчизняним транспортним комплексом, вкажемо, що вона включає в себе як зовнішню, так і внутрішню структури.

Звертаючись до категорії «структура», потрібно відзначити, що вона, відображає будову і внутрішню форму системи. Структура сприяє збереженню стійкого стану системи. Для з'ясування сутності структури органів управління вітчизняним транспортом, характеру взаємодії всіх відомств, встановлення їх зв'язку і співпідпорядкованості представляється необхідним розглянути основи організаційної структури.

Так, в теорії управління поняття організаційної структури трактується по-різному. Однак більшість авторів сходяться на думці про можливість існування організаційної структури в двох варіантах: як «організаційної структури системи управління» і як «організаційної структури органу».

Організаційна структура системи управління вітчизняним транспортом - це сукупність ланок, що знаходяться у взаємодії, наділених певними правами і відповідальністю та виконують функції управління. Функції та структура управління - це дві нерозривно взаємопов'язаних і взаємообумовлених систем управління. Одна з них виражає зміст, інша -

форму процесу. В основі формування структури управління лежить виділення функцій, необхідних для організації і підтримки нормальної діяльності системи (транспортного комплексу). Всі інші елементи системи управління: методи, кадри, техніка, інформація та інші є засобом реалізації тієї чи іншої функції.

Організаційна структура управління транспортом фіксується в штатних розкладах положеннях про структурний підрозділ а також в посадових інструкціях для виконавців. В організаційній структурі управління закріплюються функції управління між структурними підрозділами, встановлюється раціональний взаємозв'язок між ними, визначаючи цим ефективність управління системи.

Розглянувши перший рівень організаційної структури - системи органів державного управління транспортом в цілому, необхідно провести організаційно-правовий аналіз і другого рівня системи – внутрішньої структури органів управління транспортним комплексом.

У загальному вигляді структура органу управління являє собою склад його внутрішніх підрозділів та форми їх взаємозв'язків. Тому саме по собі вдосконалення організаційно-структурних форм не є самоціллю. Мета вдосконалення - найкраще виконання тієї чи іншої роботи (реалізація функцій) цим органом. Безсумнівно, прав Ю.С. Кіцул, який вважає, що функції управління (їх номенклатура, значимість, взаємозв'язок) в першу чергу детермінують структуру апарату [38, с.93].

Як уже зазначалося, безпосереднє управління транспортом здійснює Міністерство інфраструктури України. Міністерство інфраструктури України є правонаступником Міністерства транспорту та зв'язку України (крім прав та обов'язків, пов'язаних із реалізацією функцій у сфері телекомунікацій, користування радіочастотним ресурсом України, надання послуг поштового зв'язку), а також Міністерства культури і туризму України в частині функцій з реалізації державної політики у сфері туризму[39].

Міністерство транспорту та зв'язку України — колишній центральний орган виконавчої влади України. 9 грудня 2010 року міністерство реорганізоване в Міністерство інфраструктури України[40].

Міністерство транспорту та зв'язку України здійснювало керівництво дорожньо-транспортним комплексом, відповідало за його розвиток, координувало роботу об'єднань, підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього господарства, що входили у сферу його управління.

Керівництво підприємствами транспорту і дорожнього господарства Міністерство транспорту та зв'язку України здійснювало через галузеві урядові органи управління.

Основними завданнями міністерства були: здійснення державного керування транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення і розвитку дорожньо-транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного і якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях; забезпечення взаємодії і координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього комплексу, здійснення заходів для створення єдиної транспортної системи України; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту усіх форм власності; забезпечення входження дорожньо-транспортного комплексу України до європейської та світової транспортних систем на принципах Європейської транспортної політики[41].

Департаменти, управління та служби Міністерства транспорту та зв'язку України

- Сектор аналітичного забезпечення роботи Міністра та колегії (Патронатна служба)
- Сектор з питань взаємодії з ЗМІ та громадськістю
- Управління персоналу
- Департамент економіки та фінансів

- Департамент політики розвитку інфраструктури транспорту та туризму
- Департамент безпеки
- Департамент державної політики в галузі залізничного транспорту
- Департамент державної політики в галузі морського та річкового транспорту
- Департамент стратегічного розвитку автомобільних доріг
- Департамент правового забезпечення
- Департамент міжнародного співробітництва
- Департамент державної власності
- Управління фінансового контролю та запобігання економічним правопорушенням
- Управління контролю та діловодства
- Відділ бухгалтерського обліку та звітності, бюджетного фінансування
- Режимно-секретний сектор
- Сектор мобілізаційної роботи[42].

Оптимізація структури органів управління транспортом неможлива без раціонального розподілу і поєднання функцій, їх аналізу та угруповання, усунення дублюючих і внутрішньо суперечливих функцій. Реалізація цих вимог передбачає дотримання таких основних умов, як створення структурних ланок для здійснення цих функцій, визначення штату для кожної структурної ланки.

Мінінфраструктури є центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури. Основними завданнями Міністерства є:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку;

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;

- участь у межах своїх повноважень у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики та політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку.

Міністр інфраструктури здійснює спрямування і координацію діяльності Державної авіаційної служби України, Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті, Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Державного агентства автомобільних доріг України.

Основні пріоритети діяльності

- переведення транспортної галузі, інфраструктури на європейський рівень;
- зменшення ролі держави в роботі державних монополій;
- децентралізація функцій Міністерства;
- акціонування бюджетоутворюючих компаній[42].

Необхідно відзначити, що в період подальшого розвитку ринкових відносин, вдосконалення економічних процесів, диференціації функцій управлінської праці ускладнення в цілому суспільних відносин завдання вдосконалення структури апарату управління можна вважати постійним.

Вважаємо, що основними завданнями, які повинні бути вирішені в результаті структурних перетворень, є:

- правове обґрунтування формованої організаційної структури;
- формування нестандартних структур;
- створення органів функціонально-структурного вдосконалення.

Зупинимось на розгляді цих завдань докладніше:

1. Кожна науково обґрунтована організаційна структура потребує в гранично повному правовому обґрунтуванні раціональний пристрій органу не може підтримуватися протягом тривалого часу без належного рівня

юридичної фіксації всіх елементів структури, в першу чергу ретельної і чіткої регламентації структурних зв'язків і порядку розподілу всередині органу завдань, повноважень і відповідальності.

Основними нормативними актами, що регламентують структурно-штатну організацію управління транспортним комплексом України є статuti, типові положення про орган управління, посадові інструкції та положення.

Досліджуючи можливості створення раціональних організаційних структур в апараті управління транспортом, слід зазначити, окремі недоліки в правовому регламентуванні цього процесу. Нерідко приймаються рішення про створення будь-якого структурного підрозділу без попередньої розробки положення про нього і посадових інструкцій, що в кінцевому підсумку веде до нестабільності організаційної, структури, невиправданим кадровим перестановкам і т. д.

2. Одним, з напрямків в справі: вдосконалення організаційної структури апарату управління транспорту має стати більш широке впровадження програмно-цілевих структур. Специфіка управління транспортною інфраструктурою в країні передбачає наявність систематичного програмно-цілевого керівництва, починаючи з проведення різного роду соціальних заходів і закінчуючи зведенням будівель, споруд для транспортних потреб в Україні. Існує необхідність в створенні тимчасових нетрадиційних структур управління, які б формували, регулювали і координували всі горизонтальні взаємодії, пов'язані з реалізацією програми. Такими спеціальними органами є оргкомітети, ради, штаби по проведенню транспортних заходів. З подальшим розвитком цих програмно-цілевих структур відкривається можливість подолання ряду недоліків: відомчої роз'єднаності, невиправданого пріоритету регіональних інтересів перед державними, а, отже, нераціонального використання людських і виробничо-технічних ресурсів. Крім того, використання програмно-цілевих структур в системі управління транспортом дозволить децентралізувати прийняття рішень, підвищити оперативність управління.

Звісно ж, що в залежності від відповідальності і повноважень керівника всі програмно-цільові структури, що входять до апарату управління транспортом, підрозділяються на два типи:

- лінійний тип, коли керівник органу відповідає за якість і терміни виконання програми, наділяється розпорядчими правами;
- функціональної тип, коли керівник програмно-цільової структури здійснює функціональне управління (не маючи розпорядчих прав) всі його дії є імперативними і здійснюються; через лінійних керівників [38, с.96].

3. Основне завдання, що стоїть перед наукою і практикою - керування транспортним комплексом, створення стабільних організаційних структур здатних реалізувати безліч управлінських функцій. Будучи найбільш стійкою характеристикою системи, структура: «протистоїть» постійним змінам компонентів, утримує ці зміни в межах певної якості. Однак динамізм соціальних процесів породжує суперечності між стабільною формою і мобільними суспільними відносинами. Потрібно проведення структурних перетворень, цей процес здійснюється в два етапи. На першому етапі протиріччя між формою і змістом може бути подолано за рахунок резервів даної структури, її гнучкості, доповнення її неформальною організацією. Однак суперечності між формою і змістом управлінської діяльності продовжують зростати і, врешті-решт, вже не можуть бути вирішені в старих формах. Настає другий етап - етап корінних структурних перетворень [38, с.96].

Звісно ж, що діяльність служби функціонально-структурного вдосконалення повинна здійснюватися в двох напрямках: практично-прикладному та науково-теоретичному.

Перший напрямок забезпечить отримання керівництвом органу управління транспортом своєчасної та достатньої інформації про роботу підвідомчих об'єктів, що забезпечить відповідність змісту впливу органів управління запитам і вимогам керованих об'єктів; створення найбільш ефективних управлінських зв'язків, зміну структури органу управління

відповідно до зміни управлінських функцій. Здійснення цих завдань службою функціонально-структурного вдосконалення управління може бути досягнуто завдяки постійному контролю за структурно-штатним забезпеченням, інформування керівництва органу управління транспортом про необхідність скасування або перетворення структурного підрозділу (штатної посади) у зв'язку зі зміною відповідної функції управління, координування зусиль усіх служб управління, роботі з підбору, розстановці, навчанню і стимулювання управлінських кадрів, розробці раціональних форм методів і стилю управління.

Науково-теоретичне спрямування в діяльності відділу функціонально-структурного вдосконалення має виражатися у визначенні основних напрямів удосконалення управління.

Служба функціонально-структурного вдосконалення управління повинна бути сполучною ланкою між науково-теоретичною роботою і впровадженням її результатів в практику транспортної діяльності. Звісно ж, що служби щодо вдосконалення організації та діяльності органів управління транспортом можна створити як в апараті державних органів управління транспортом, так і на рівні регіонів. Доцільно, створювати такі служби і на великих транспортних підприємствах.

Основними умовами створення пропонованого управлінського органу (штатної посади) повинні бути наступні:

- забезпечення його повної незалежності від інших лінійних і функціональних підрозділів;
- надання всієї необхідної інформації про роботу органів управління транспортною інфраструктурою для того, щоб організаційні питання вирішувалися комплексно з урахуванням взаємовпливу всіх факторів економічного і соціально-політичного характеру;
- концентрування всередині служби всіх функцій з проведення науково-дослідницької роботи;

- розробка і прийняття типового положення про службу функціонально-структурного вдосконалення управління.

З огляду на вищесказане, можна вважати актуальним створення в апараті управління транспортним комплексом спеціальної служби структурного вдосконалення управління, яка сприятиме найбільш повній реалізації функції управління транспортною інфраструктурою в Україні. Доведено, що цю службу (підрозділ) необхідно створити в апаратах державної служби з нагляду в сфері транспорту.

2.3.Закордонний досвід регулювання транспортною системою

Для сучасного етапу політичного, соціально-економічного та інформаційно-технічного розвитку держав характерне зростання ролі транспорту. Державне регулювання перш за все спрямовано на забезпечення безпеки транспортної діяльності, до якого входить юридичне забезпечення безпеки руху, законодавче закріплення правил транспортування небезпечних вантажів та екологічної безпеки. Цілеспрямована державна політика в області адміністративно-правового регулювання транспортної діяльності в країнах з розвиненою ринковою економікою проводиться з метою пом'якшення правових, економічних та соціальних протиріч в сфері транспортних послуг, а також розвитку транспортної галузі в кожній окремій країні.

Аналіз зарубіжного досвіду державного регулювання транспортної системи актуальний для сучасної України в умовах реалізації Транспортної стратегії України [22]. У країнах з розвиненою ринковою економікою накопичено позитивний досвід застосування різних методів державного регулювання, пройдений шлях від абсолютизації державного втручання до реалізації в останнє десятиліття програм максимального дерегулювання ринку транспортних послуг [43, с. 44].

У Сполучених Штатах Америки склалася триступенева система органів регулювання розвитку транспорту: органи федерального уряду, штатів і місцевої влади. Кожен з органів має свої повноваження, визначені Конституцією та Конгресом. Аналіз організаційних структур показує, що в США існує досить розгалужена система федерально-штатних (надштатних), а також регіональних органів і комісій. Помітну роль в регулюванні транспорту приймають на себе вищі ешелони державної влади. Важливим заходом з координації діяльності численних транспортних управлінь, агентств і відомств стало створення 15 жовтня 1966 року Міністерства транспорту США. Його створення було спробою вирішити численні проблеми, що стримують роботу транспортної системи. Досить сказати, що питаннями розвитку та управління транспортом займалися міністерства оборони, торгівлі, житлового будівництва і міського розвитку, сільського господарства, внутрішніх справ, державний департамент і «незалежні» регулюючі агентства.

Міжвідомчі координуючі органи утворили в підсумку додатковий бюрократичний пласт органів адміністративно-правового регулювання. В умовах, коли транспорт став великим господарським комплексом, це стало стримувати розвиток економіки, посилило диспропорції в її розвитку. Вихід в даному випадку був знайдений через створення відповідного міністерства.

Міністерству надавалося право вибору форм і методів стимулювання розвитку транспорту; на нього була покладена одна з складних і в принципі недосяжних в умовах США задач - розробити загальнонаціональну транспортну політику, що сприяє створенню швидкого, безпечного, ефективного і зручного транспорту. Поряд з цим Конгрес зобов'язав міністерство заохочувати систему приватного підприємництва, розширювати впровадження нової техніки і технології, «ліквідувати вузькі місця в існуючій системі транспорту» [44, с. 16].

В системі виконавчої влади США на рівні штатів існують відповідні міністерства, а в штатах, де їх немає, - транспортні управління і служби. У

місцевих органах, муніципальних утвореннях, спеціальних округах, містах і комунах (їх загальна кількість перевищує 82 тис. одиниць) є свої транспортні управління. У механізмі державного регулювання розвитку транспорту помітну роль відіграють урядові дослідницькі центри, а також дослідницькі центри промислових корпорацій: Технічний дослідницький центр корпорації «Дженерал моторс» (м. Детройт), Відділ досліджень і планування перспективного транспорту компанії «Форд-моторс» (м. Детройт і м. Дірнборн), транспортний інститут Карнегі, спеціалізовані відділи «Дженерал електрик» (м. Скенекте-ді) і «Вестінгауз електрик» (м.Пітсбург).

Аналіз системи державного регулювання транспорту в США дозволяє зробити висновок, що американський досвід у зазначеній сфері найбільш прийнятний для держав, що мають федеративний устрій, а приватизація транспортних підприємств в країні проводилася досить швидкими темпами.

У Великобританії раніше існувало Міністерство транспорту, яке в даний час входить до складу Міністерства з питань навколишнього середовища. Основними функціями даного органу є: розробка і координація урядових програм з транспорту; здійснення науково-технічної політики; забезпечення екологічної та технічної безпеки пасажирських і вантажних перевезень; керівництво шляхами повідомлень в особливі періоди (при катастрофах, стихійних лихах і т.д.); допомога комерційним транспортним організаціям у розвитку змішаних повідомлень [45, с. 16].

Міністерство безпосередньо контролює діяльність державної авіакомпанії БОАК. Особливі підрозділи міністерства відають дорожньою мережею, морськими портами, мережею внутрішніх водних шляхів та транспортом Лондона, а також регулюють діяльність підприємств вантажного автомобільного транспорту. Міський транспорт, крім лондонського, підпорядкований муніципалітетам. Морський флот знаходиться у веденні Адміралтейства.

Протягом другої половини ХХ в. Великобританія експериментально використовувала фактично всі можливі форми державного регулювання

транспортної діяльності, але зміни відбулися тільки у внутрішньогалузевій структурі. Значно підвищилася концентрація в секторі мало партійних відправок, з'явилися і зайняли більшу частину ринку перевізники, які надають послуги на якісно вищому рівні, однак при цьому зросли тарифи.

Управління транспортною системою Японії на державному рівні здійснює єдиний орган - Міністерство транспорту. Йому підпорядковані державні компанії з залізничного будівництва, національні авіакомпанії, морські порти, дорожня мережа. Міністерство регулює діяльність приватних залізничних компаній, приватних підприємств морського транспорту і вантажного автомобільного транспорту. З 1987 році в результаті проведеної приватизації державної залізниці весь залізничний транспорт опинився у приватній власності. Держава здійснює регулювання транспортної системи через координацію у сфері народногосподарського планування, зберігає провідну роль у формуванні транспортної політики з урахуванням спільних інтересів акціонерів. Міністерство визначає транспортну політику, забезпечуючи розробку законів з питань транспорту, координує та спрямовує діяльність багатьох приватних транспортних компаній, контролює ціни на перевезення та інші види транспортно-експедиційної діяльності. Свої конкретні функції воно здійснює на основі законів, прийнятих парламентом країни. Незважаючи на значну питому вагу підприємницьких структур у транспортній галузі, регулюючі функції Міністерства транспорту Японії залишаються пріоритетними [46, с. 16]. Основну робочу ланку Міністерства транспорту утворюють бюро і департаменти, такі, як бюро транспортної політики, залізничне бюро, морського транспорту, бюро автодорожнього транспорту, бюро портів і гаваней, бюро цивільної авіації, департамент інформації і досліджень. На регіональному рівні міністерство представляють його ланки - районні та транспортні бюро.

Нормальне функціонування і розвиток транспорту в Японії забезпечується встановленим порядком фінансування та податкової політики. Регіональні транспортні проекти національного значення (наприклад,

будівництво моста через протоку Акасі, автодороги навколо затоки Ісі) отримують законодавчо закріплені пільги для приватних компаній, що беруть участь в їх реалізації за ставками податку на обладнання, з податку на прибуток. Транспортні підприємства платять у вигляді податків більше 55% прибутку. Сума прибутку після сплати всіх податків йде на виплату річних премій, дивідендів для акціонерів, а також на створення резервного фонду. Як показує аналіз транспортної політики Японії, такий порядок фінансування створює умови для розвитку і вдосконалення матеріально-технічної бази підприємств, тобто дозволяє будувати проміжні термінали, оновлювати рухомий склад і вантажно-розвантажувальні засоби. В Японії приділяється велика увага розвитку всіх видів транспорту, тому в бюджеті країни передбачено значні кошти на розвиток транспортної інфраструктури.

У Німеччині на федеральному рівні керівництво транспортом здійснює Міністерство транспорту. У його структуру входять: центральне управління (займається питаннями кадрової політики, соціального забезпечення, фінансів, безпеки і права), управління транспортної політики та економіки, управління залізничного транспорту, управління автомобільного транспорту, управління внутрішнього судноплавства, управління морського транспорту, управління повітряного транспорту, управління автомобільних доріг, управління водних шляхів.

Міністерство формує загальнотранспортну політику федерального уряду, готує основні рішення щодо економічного регулювання на федеральному рівні, а також керує державними транспортними установами і підприємствами (федеральні залізниці, федеральні водні шляхи, федеральні автостради). Міністерство видає дозволи на будівництво суден, контролює транспортну безпеку, допускає до експлуатації літальні апарати, здійснює фінансування будівництва основних автомагістралей. Разом з тим територіальні органи (транспортні міністерства в урядах земель) відають місцевими дорогами, автотранспортом місцевого значення, міським транспортом (делегуючи ці функції муніципальним органам влади), а також

займаються будівництвом і експлуатацією річкових і морських портів [47, с. 77]. Для узгодження федеральної і регіональної транспортних політик, попередньої апробації федеральних законопроектів в галузі транспорту, а також уніфікації транспортних законів, що діють в різних землях, в Німеччині діє особливий консультативний орган - Конференція міністрів транспорту земель, де федеральний міністр присутній як гість.

У Франції з 1974 року державне керівництво і регулювання транспортної системи зосереджене в Міністерстві обладнання територій, оснащення, цивільного будівництва та транспорту з управліннями наземним, водним і повітряним транспортом і іншими органами. Крім міністерства, управління транспортом на загальнодержавному рівні здійснюють також Національне товариство залізниць (державне промислово-комерційне об'єднання, до адміністративної ради якого входять представники урядових установ, підприємці, адміністратори підприємств залізничного транспорту), Національне управління судноплавства (розробляє тарифи на фрахт суден, контролює технічний стан флоту і дотримання правил судноплавства, координує морські перевезення, здійснює функції арбітражу в сфері торгового судноплавства і т.д.), Вища рада з транспорту (складається з представників адміністрації, транспортних компаній і експертів-консультантів, здійснює функції загальної координації розвитку і діяльності транспорту, апробацію рішень державних органів з питань транспорту, тарифну координацію і ін.). Міністерство має також регіональні дирекції з контролю технічного стану транспортних засобів та устаткування, а також регіональні метеорологічні служби [48, с. 77].

У січні 1992 року парламентом Франції прийнятий Закон «Про територіальну організацію держави, місцевої демократії, розвитку місцевого співробітництва і децентралізованому взаємодії територій». Відповідно до даного правового акту загальним принципом, що визначає права втручання держави в справи території, стає де концентрація. Відтепер державні центральні органи діють строго в межах наданої компетенції. Разом з тим

Закон спрямований на посилення територіального представництва держави на рівні регіону. Закон передбачає суттєве розширення функцій управління в рамках «місцевої демократії», зокрема розвиток прав громадян і громадських органів на отримання інформації, на їх участь в управлінні регіонами, на підвищення прав депутатів і на посилення контролю дій місцевих підприємств і організацій з боку місцевих виборних органів [49, с. 199].

Очевидно, що транспорт в розвинених країнах справедливо розглядається як пріоритетна галузь, яка зачіпає загальнонаціональні інтереси. На закінчення слід підкреслити, що закордонний досвід державного регулювання транспорту становить інтерес для України в світлі таких систем утворюючих принципів, як пріоритет державно-правового управління транспортом; верховенство законів у сфері управління транспортною системою (Франція); взаємодія державних органів влади державного і регіонального рівнів з органами місцевого самоврядування в сфері транспорту; поєднання державного управління у зазначеній сфері з дерегуляцією ринку транспортних послуг при сприянні приватного підприємництва.

Висновки до розділу 2

Державне управління транспортним комплексом - це цілеспрямована, планомірна, безперервна діяльність органів державної влади, спрямована на створення і забезпечення своєчасності і якості морських, річкових, повітряних, залізничних та автомобільних перевезень. Ця діяльність проявляється в виконавчо-розпорядчій формі і має на меті забезпечення задоволення потреб сучасного суспільства у всіх видах перевезень пасажирів і вантажів.

У регулюванні транспортного комплексу роль держави полягає у виконанні трьох основних функцій:

- регулюючого органу влади для всієї транспортної системи України;

- системи наглядових і контролюючих органів, які здійснюють діяльність на всіх видах транспорту;

- засновника або власника різних рівнів і складових частин транспортного комплексу;

В Україні діють наступні державні органи управління транспортним комплексом:

- 1) державні (центральні) органи управління транспортною системою;

- 2) державні (територіальні) органи управління транспортною системою;

- 3) державні відомчі органи управління транспортним комплексом, які керують підвідомчими транспортними підприємствами за профілем відповідних галузей, або сфер управління (наприклад, Міністерство оборони України);

- 4) державні органи управління-транспортном на регіональному рівні.

Система органів державного управління транспортним комплексом в Україні побудована, з урахуванням основних напрямків адміністративної реформи в Україні. На державному рівні вона включає наступні органи:

- Уряд України (Кабінет Міністрів України);

- Міністерство інфраструктури України, яке складається з: Державної авіаційної служби України, Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Державної служби автомобільних доріг України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті та реалізації інфраструктурних проектів.

Система управління транспортом розвивалася з урахуванням конкретно-історичних умов. Сучасний етап реформування транспортного комплексу дозволить поліпшити структурування органів управління транспортом, розширити повноваження, оновити функції, визначаючи

пріоритетність зазначеній галузі управління, і державного правового регулювання.

З урахуванням всіх змін, що відбуваються в економічній, політичній, соціальній сферах української дійсності транспортна інфраструктура потребує реформування. Має бути істотна модернізація змісту і структури державного-управління транспортним комплексом відповідно: вимогами постійно розвинених ринкових механізмів науки, галузей, промисловості, оборони тощо.

РОЗДІЛ 3

ІННОВАЦІЙНИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ: СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ

3.1 Основні проблеми транспортної системи України

В умовах динамічного розвитку економіки країни, надійності та регулярності транспортного забезпечення народного господарства, важливу роль відіграє транспортна система, яка є однією з головних баз економіки. Єдина транспортна система являє собою сукупність шляхів сполучення перевізних засобів, всіх видів транспорту, промислових підприємств, транспортних організацій, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів.

Транспортна система України характеризується розвиненою транспортною мережею, що включає в себе 87 тис.км залізниць, більш 745 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, понад 600 тис. км повітряних ліній, 70 тис. км магістральних нафтопроводів, понад 140 тис. км магістральних газопроводів, 115 тис. км річкових судноплавних шляхів [50].

Провідним видом транспорту в Україні є залізничний транспорт. Він ефективно використовується при перевезеннях на далекі відстані. Основні проблеми залізничного транспорту в Україні:

- високі витрати енергії під час перевезення вантажів;
- слабка пропускна здатність залізничних колій;
- низький рівень розвитку швидкісних перевезень.

Автомобільний транспорт в Україні представляє собою найбільш гнучкий і масовий вид транспорту. Цей вид транспорту найбільш зручний, оскільки дозволяє доставляти вантажі безпосередньо від відправника до одержувача без перевантаження, забезпечує доставку вантажів в райони, де немає інших видів транспорту. Найбільш важливі проблеми, пов'язані з автомобільним транспортом:

- високий рівень шкідливого впливу на навколишнє середовище;
- низький рівень забезпечення безпеки дорожнього руху;
- собівартість вантажних і пасажирських перевезень автомобільним транспортом більш висока в порівнянні з іншими видами.

Наявність річок і морів в Україні робить популярним використання водного транспорту. Морський транспорт важливий, перш за все, тим, що він забезпечує значну частину зовнішньоторговельних зав'язків країни. Застосовується найчастіше при перевезенні експортно-імпортних вантажів. Залежність морського транспорту від природних умов (особливо в умовах замерзання морської акваторії), необхідність створення на морських узбережжях складного і дорогого портового господарства, віддаленість від морських узбереж основних економічних районів і центрів країни, обмежують сферу його застосування в Україні.

У транспортній системі України повітряний транспорт відіграє важливу роль, є одним з основних видів пасажирського транспорту. За часткою в пасажирообігу повітряний транспорт поступається лише залізничному і автомобільному транспорту. Повітряний транспорт використовується для внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів на

великі відстані, доставка термінових і дорогих вантажів, а також обслуговування територій, які не мають інших видів транспорту. Проблеми, пов'язані з повітряним транспортом в Україні це:

- висока вартість перевезень;
- залежність від погодних умов;
- слаборозвинена мережа місцевих авіаліній, велика частина авіаперевезень припадає на столицю[52, с.67-68].

Транспортна система України має різний рівень розвитку в різних регіонах країни. Разом з тим, в транспортній системі зберігається ряд невирішених проблем:

1. Відсутня необхідна комплексність в управлінні розвитком і функціонуванням транспортної системи. У період реформ транспорт практично не розглядався як єдиний об'єкт державного управління;

2. Недостатній технологічний рівень транспортних систем. Техніко-економічні характеристики більшості експлуатованих транспортних засобів, в тому числі і нових, що поставляються транспортним машинобудуванням, істотно нижче світового рівня. У транспортній інфраструктурі найістотніше відставання в застосуванні сучасних транспортних технологій, а також в інформатизації транспорту.

3. Проблема забруднення навколишнього середовища. Основним джерелом забруднення атмосфери, ґрунту і водних ресурсів є експлуатація автомобільного транспорту. На автомобільний транспорт, в цілому по країні припадає 40% від загальної частки шкідливих викидів [52, с.12].

Основними факторами, що впливають на забруднення навколишнього середовища викидами від автотранспортних засобів, є:

- розширення автомобільного парку;
- підвищення інтенсивності руху;
- збільшення щільності дорожньої мережі.

Для зниження екологічних проблем в регіонах приймаються цільові програми по зниженню шкідливого впливу транспорту на навколишнє

середовище. Природоохоронні заходи включають в себе розвиток системи моніторингу впливу транспорту на навколишнє середовище, застосування екологічно безпечних видів транспортних засобів, що відповідають рівню світових стандартів.

Без вирішення головних проблем транспортної системи неможливий розвиток економіки країни. Необхідно налагодити узгоджену роботу різних видів транспорту між собою і з господарськими галузями. Розвиток транспортного комплексу є одним із пріоритетних завдань зростання вітчизняної економіки.

Один з основних нормативних документів, яким регламентовано рішення проблем транспортної системи, є Розпорядженням КМУ від 30.05.2018 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»[22]. Цей документ визначає пріоритетні напрямки розвитку транспортного комплексу країни надовгострокову перспективу.

Реалізація транспортної стратегії в Україні дозволить до 2030 року досягти наступних цілей:

- формування єдиного транспортного простору на базі збалансованого випереджаючого розвитку ефективної транспортної інфраструктури;
- забезпечення доступності та якості транспортних послуг для населення відповідно до соціальних стандартів;
- підвищення рівня безпеки транспортної системи;
- збільшення пропускної спроможності і швидкісних параметрів транспортної інфраструктури, в тому числі створення інфраструктури швидкісного і високошвидкісного руху;
- зниження негативного впливу транспортної системи на навколишнє середовище [53, с.163].

Першочерговим завданням транспортної стратегії є створення єдиного центру координації транспортної системи, який дозволить уникнути її розбалансування. Таким чином, вже зараз можна оцінити масштаби реалізації Транспортної стратегії і оцінити їх ефективність. Позитивні зміни, що

відбуваються в транспортній системі в результаті реалізації стратегії, неминуче приведуть до поліпшення економічних показників країни.

В останні роки скорочення обсягів перевезень спостерігалось за всіма найважливішими групами вантажів (виняток склали лише зернові і продукти перемолю). Фінансово-економічна криза негативно вплинула на обсяги переробки вантажів у морських торговельних портах (МТП) України.

Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу підвищується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. В умовах жорсткої конкуренції все це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Українська економіка виявилася занадто вразливою до проявів світової фінансово-економічної кризи. Вона до цих пір не позбулася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, а також значно відстає від розвинених економік за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва, рівнем добробуту населення, здатності забезпечувати сталий розвиток країни. Надмірна відкритість економіки при нерозвиненості внутрішнього споживчого ринку, супроводжується надзвичайно високою сприйнятливістю до коливань зовнішньої кон'юнктури. В умовах кризових явищ економіка однією з перших відчуває нові виклики, пов'язані з фінансовими проблемами. Це безпосередньо впливає на стан транспортних систем.

Рішення завдань з підвищення ефективності функціонування вітчизняної транспортної системи і поліпшення якості транспортних послуг викликає необхідність створення законодавчо закріплених економічних умов, які б стимулювали приплив вітчизняних та іноземних інвестицій в транспортні інфраструктурні проекти.

Підвищення інвестиційної привабливості транспорту може реалізуватися шляхом забезпечення розвитку конкурентного середовища шляхів сполучення, терміналів, портів, аеропортів, мостів. Важливо також створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортних систем з основними вантажовідправниками для припливу на транспорт капіталу з секторів національної економіки, що обслуговуються транспортом. Істотний вплив на стан транспортної системи надасть ефективну взаємодію з приватним сектором і місцевими органами для визначення оптимальних місць розташування стратегічних логістичних центрів, які б об'єднували різні види транспорту і функціонування складської інфраструктури, а також вантажних терміналів.

Істотний вплив на економіку транспортної системи в цілому матиме зміна політики амортизації основних виробничих фондів, щоб вона сприяла прискореному оновленню їх активної частини, тобто застосовувати апробовані нелінійні методи нарахування амортизації.

3.2. Можливості інтеграції транспортної системи України у світову транспортну систему

В даний час транспорт є одним з найважливіших компонентів економіки держави, як розвивається, так і з високорозвиненою економічною і соціальною базою. Транспорт забезпечує функціонування економіки, підвищення ефективності громадського виробництва, створює умови для раціонального розміщення виробничих сил по території країни з урахуванням найбільш доцільного наближення підприємств різних галузей економіки до джерел сировини і районів споживання продукції, спеціалізації і кооперації виробництва, дозволяє розвивати такі галузі, як торгівля, сільське господарство тощо.

Велика роль транспорту в вирішенні соціальних проблем, забезпеченні ділових, культурних і туристських поїздок населення, розвитку культурного обміну всередині країни і за кордоном.

Транспорт забезпечує розвиток міжнародних економічних відносин, сприяючи здійсненню взаємовигідного обміну між різними країнами. Історично на формування транспортних систем різних держав мало вплив їх географічне розташування, природний потенціал, кліматичні, і ландшафтні характеристики. Це призвело до формування транспортних коридорів, які найбільш раціонально використовуються в умовах конкретного регіону і держави. Через територію нашої країни проходять Пан'європейський № 3, Пан'європейський № 5, Пан'європейський № 7, Дунайський (водний), Пан'європейський № 9, а також Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса [54]. Україна, яка перебуває в безпосередній близькості від країн Євросоюзу, має значний транзитний потенціал і зацікавлена в максимальному використанні можливостей з розвитку ринку сервісних послуг.

Розвитку транспорту як складової частини інфраструктури постійно приділяють велику увагу уряду практично всіх країн світу. Морський транспорт працює в своєму власному просторі, географічні та фізичні властивості якого визначають стратегію його управління і комерційного використання. У той час як географічні обставини схильні до мінімальних змін, комерційна і законодавча складові динамічні і вимагають постійної уваги.

Морські перевезення є однією з найбільш глобалізованих галузей з точки зору власності і операцій де інтереси сусідніх країн постійно перетинаються. У 2011 році на морські перевезення довелось 89,6% обсягу світової торгівлі в натуральному вираженні і 70,1% у вартісному вираженні з тенденцією до зростання. У той же час, як стверджують аналітики, недоліки існуючої в Україні тарифної системи гальмують зростання транзитних перевезень [55].

Економічний простір ЄС, хоча і істотно неоднорідний є посправжньому загальним, завдяки єдиним інфраструктурним системам, вільному переміщенню людей, товарів, послуг і капіталів, єдину валюту (євро), погодженням національних економічних політик і наднаціональному управлінню по значній кількості державних функцій. У зв'язку з цим важко недооцінити значення розвитку єдиної транспортної системи для успішного функціонування спільного економічного простору ЄС. Крім того, транспорт є одним з ключових факторів розвитку сучасної економіки. Незважаючи на те, що на початку ХХІ ст. вступаємо в еру інформаційного суспільства і віртуальної торгівлі, значення транспорту не зменшується, хоча інформаційні технології можуть забезпечити в ряді випадків зниження попиту на фізичні транспортні перевезення. Тривале зростання попиту на транспортні послуги пояснюється декількома основними факторами. Для перевезення вантажів зростання обумовлене в значній мірі змінами в економіці і системі виробництва. Цей феномен був посилений переміщенням деяких виробництв, особливо з високими витратами праці, з метою зниження виробничих витрат, навіть якщо місце виробництва знаходиться в сотнях, а то й тисячі кілометрів від місця остаточного складання, або ж далеко від споживача. Нарешті, транспортна діяльність має величезне значення для забезпечення ефективного динамічного використання простору з урахуванням загострення дефіциту простору як такого останнім часом.

Об'єктивною потребою економічного розвитку ЄС в 1990-і роки стало відкриття єдиного транспортного ринку ЄС, що сприяло значному падінню споживчих цін, яке поєднувалося з поліпшенням якості послуг, що надаються і більш широким їхнім вибором, таким чином змінивши стиль життя і споживчі звички європейців. У свою чергу, інтенсифікація взаємодії в транспортній галузі створила додаткові стимули до розвитку промисловості. Інтеграція в сфері транспорту принесла вигоду і самому сектору, який до кінця 1990-х років налічував близько семи мільйонів робочих місць і становив 6% від внутрішнього валового продукту. Найбільше число

підприємств залізничного транспорту функціонує в Німеччині (132) і Італії (131), морського і повітряного транспорту - в Великобританії (тисячу двадцять сім і 971 відповідно), автомобільного транспорту - в Іспанії (131225) [56].

В даний час стратегія розвитку транспорту в ЄС має на увазі вже не тільки безперешкодне функціонування єдиного ринку. На перший план висунуто завдання створення сучасних транспортних систем, що відповідають досягнутим рівням і змін в структурі європейського і світового господарства. Як інструмент реалізації даної стратегії розробляються конкретні заходи транспортної політики в рамках певних тимчасових інтервалів. В даний час подібні заходи спираються, перш за все, на так звану Білу книгу з транспорту.

Одне з найважливіших напрямків сучасної транспортної політики ЄС полягає у вирішенні актуальних проблем у транспортній галузі, обумовлених відсутністю гармонічного розвитку загальної транспортної політики. Перевезення автотранспортом складають 44% ринку вантажоперевезень, тоді як морським транспортом - 41%, залізничним - 8% і внутрішнім водним транспортом - 4%.

В ЄС постійно вживаються заходи щодо більш раціонального використання всіх видів транспорту. Ще більше навантаження буде сконцентроване на головних наскрізних магістралях, які вже сьогодні перевантажені. Швидке економічне зростання, очікуване в країнах - кандидатах до ЄС, і кращі зв'язку з віддаленими регіонами також збільшить транспортні потоки, що дає Україні шанс на якнайшвидшу євроінтеграцію транспортної галузі. В умовах стрімкого зростання перевезень зростає і число так званих «вузьких місць» на головних міжнародних маршрутах. Виникаючі на околицях агломерацій або в районі природних бар'єрів і кордонів, вони впливають на всі види транспорту. З боку країн, що прагнуть увійти в інфраструктуру, необхідно спрямувати зусилля на забезпечення взаємозв'язків, усунення «вузьких місць», щоб забезпечити фізичний рух

вантажів і пасажирів, реалізацію ідеї внутрішнього ринку і територіального згуртування ЄС.

Окремо розглядається політика розвитку інтермодальних коридорів. Для її успішного здійснення потрібно досягнення високої якості залізничної інфраструктури. Фізичні характеристики залізниць в Європі не дозволяють ефективно здійснювати масові вантажні перевезення, ешелонувати контейнери або складати довгі склади з урахуванням того, що напружений рух пасажирських поїздів здійснюється по тій же інфраструктурі, що і вантажних. Україна, в її теперішньому стані стикається з тими ж проблемами. Враховується, що в найближчому майбутньому неможливо організувати залізничну мережу, цілком призначену для вантажоперевезень, тому передбачається використовувати існуючі лінії більшою мірою для транспортування вантажів.

Невід'ємною ланкою мультимодальних коридорів є доступ до портів. Це - необхідна умова розвитку морських перевезень. Велике значення мають і термінали остаточного призначення вантажів. З метою підвищення пропускної спроможності планується відкрити їх для залучення інвестицій в парк функціонуючих судів і здійснення транс'європейських перевезень. Передбачається здійснення специфічних заходів з управління рухом автотранспорту, скоординованих на європейському рівні, з метою загального поліпшення умов перевезення в основних містах, незалежно від причини перевантаженості [57, с. 327]. В цілому політика ЄС в області інтермодальних перевезень спрямована головним чином на вдосконалення об'єктів інфраструктури, що забезпечують згуртування європейського континенту в області міжнародних перевезень, що дає Україні шанс на залучення інвестицій.

Українським транспортникам варто звернути увагу на транспортну політику ЄС. Підхід, на який спирається Біла книга в сфері адаптації загальної транспортної політики, має на увазі ряд цінових заходів, а також дій, пов'язаних з появленням альтернативних видів автомобільного

транспорту) і цільовим інвестуванням в транс'європейські мережі. Впровадження шістдесяти додаткових заходів, що містяться в Білій книзі, направлено на зв'язок між транспортною політикою та економічним зростанням, без дій з обмеження мобільності людей і товарів. Крім програми, запропонованої в Білій книзі, передбачається здійснення ряду послідовних заходів на національному та локальному рівнях [58, с. 28].

Для України має значення прийняття так званої процедури *transportacquis* (приведення законодавчо-правового масиву в області транспорту у відповідність до стандартів ЄС). Для країн-кандидатів на вступ до ЄС, які є учасниками міжнародних угод, особливо в області міжнародних вантажоперевезень і повітряного транспорту така процедура не створює додаткових проблем. Перший критерій оцінки проведення розширення - це здійснення успішного приєднання учасників до транс'європейської мережі, що є попередньою умовою їх економічного розвитку і їх інтеграції в світовий ринок. Інтенсивне технічне співробітництво країн-кандидатів і Комісії вже призвело до створення декількох транспортних коридорів, а також до здійснення проекту глобальної оцінки потреби в інфраструктурі країн-кандидатів (*Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA*). Процес здійснення проекту TINA почався ще в 1996 році з метою переглянути і скоординувати розвиток інтегрованої транспортної системи в країнах-кандидатах. Основна ідея проекту полягає в координації інфраструктурних проектів цих країн з проектами, прийнятими в ЄС з метою продовження на них єдиної транс'європейської мережі.

Становлення транспортної політики ЄС відбувається відповідно до загальної логіки поступального розвитку Європейського Союзу, тенденцій ускладнення і зміцнення господарсько-економічних зв'язків в Європі, процесів закономірною інституалізації і гармонізації сфер регулювання і управління транспортною галуззю. Економічно мотивоване просування до єдиного ринку і єдиного політичного простору попри велику кількість різноманітних інтересів в умовах високої демократичної політичної культури

вилалося у формування складної, але ефективної системи інститутів та інструментів управління ЄС, в тому числі - в транспортній сфері.

Сформовані за час існування Європейського Союзу інститути та інструменти транспортної політики забезпечують координацію дій країн-членів ЄС в цій сфері, проведення ефективної єдиної політики, яка враховує загальносоюзні і національні інтереси. Існуюча система передбачає діяльність постійних та періодичних механізмів координації, розгорнуту концептуальну, правову, фінансову базу діяльності, можливість для гнучкого реагування і своєчасного коректування напрямків і змісту транспортної політики ЄС [59, с. 33]. Велика кількість організаційних і фінансових інструментів реалізації транспортної політики відповідає потребі у використанні якомога ширшого ряду суб'єктів, господарсько-економічної і фінансової діяльності для забезпечення найбільш ефективного застосування всіх наявних можливостей здійснення проектів в галузі транспорту і узгодження всіх існуючих тут інтересів. В цілому функціонування управлінського апарату ЄС в сфері транспортної політики ефективно забезпечує розвиток транспортної сфери країн ЄС на рівні найвищих світових стандартів. «Біла книга» ЄС, в якій викладаються принципи і зміст транспортної політики ЄС, піддається безперервному коригуванню відповідно до виникаючим завданням і викликам часу. Цей документ є базовим концептуально-стратегічний документом транспортної політики ЄС, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку.

Ідея побудови єдиної транс'європейської транспортної мережі, була висунута на засіданні Європейської ради в Маастріхті в 1991 р. Реалізація проекту транс'європейської транспортної мережі стала можливою завдяки розвитку транспортних технологій, інституалізації партнерства країн ЄС на високому організаційному рівні, вибудовування складної системи організаційно-правових та фінансових інститутів, політичної волі старих і нових членів, кандидатів у вступ до ЄС, стратегічних партнерів ЄС. Транс'європейська транспортна мережа стала зразком і результатом складної

координації і високої якості галузевої політики всередині ЄС і на його рубежах.

Критика транспортної політики ЄС з боку екологічних НУО та профспілок показує наявність певного кола проблем розвитку транспорту та транспортної інфраструктури в Європі, які є закономірним наслідком як екстенсивного зростання, так і ускладнення, підвищення якісних характеристик європейської транспортної системи. Критика екологів і профспілок демонструє переважно відкритий стиль регулювання розвитку транспортної галузі в Європі і відкритий характер пошуку напрямків цього розвитку, можливість заяви своїх інтересів і прав різним суб'єктам економічних і цивільних відносин, готовність з боку інститутів, що реалізують транспортну політику ЄС, вислуховувати критику і реагувати на неї [60, с. 120].

Еволюція транспортної політики ЄС у другій половині ХХ і початку ХХІ ст. показують її підпорядкованість логіці поступової демонополізації і лібералізації, поступової інтеграції економік, пов'язаних з цим завданням, здійснення великих інфраструктурних проектів в масштабах загальної території ЄС (трансевропейська транспортна мережа) і за її межами (міжнародні транспортні коридори, головні транспортні осі), поглиблення транспортної інтеграції, гармонізації транспортної сфери, продовження роботи зі створення високоефективної, високоякісної, високотехнологічної, екологічно безпечної єдиної європейської транспортної системи, що відповідає найвищим стандартам, існуючим в теорії і практиці транспортної індустрії.

У міру поглиблення європейського інтеграційного процесу в транспортній політиці, як і в політиці ЄС в цілому, відбувся перехід від негативної інтеграції (просте усунення бар'єрів при транскордонному переміщенні товарів, послуг і факторів виробництва, що посилює конкуренцію, підвищує якість товарів, послуг і факторів виробництва, стимулює зростання ефективності економіки) до інтеграції позитивної

(створення єдиної правової та інституційної системи, що забезпечує подальше збільшення мобільності товарів, послуг і факторів виробництва) [61, с. 171].

Транспортна політика ЄС націлює на широке використання енергозберігаючих та екологічних видів транспорту і технологій, забезпечує найвищі стандарти безпеки та послуг завдяки об'єднанню транспортних мереж, розвитку мультимодальних і інтермодальних перевезень, безперервної модернізації устаткування, координації наукових досліджень, розробки нових транспортних технологій, постійного поліпшення якості обслуговування споживачів і умов праці. Сучасна транспортна система ЄС - це єдина транс- і міжконтинентальна мультимодальна мережа, що забезпечує безперервний вантажо- і пасажиропотік у всіх напрямках і за межі ЄС, високотехнологічна техніка і обладнання, що гарантують споживачам комфорт, швидкості своєчасність доставки, високі стандарти якості обслуговування, умов праці, загальної та екологічної безпеки. Транспортна галузь ЄС створює 10% ВВП. Європейського Союзу, в ній зайнято більше 10 млн. Чоловік, транспортний сектор забезпечує близько 5% зайнятості ЄС. Мобільність не просто незамінний компонент конкурентоспроможної економіки, а й право всіх громадян [62, с. 475].

В якості найбільш важливих глобальних викликів, що постають перед Європейським Союзом перераховані забезпечення рівноваги в соціально-економічній стратегії розвитку, посилення релігійно-етнічної та культурної конфліктності, загрози тероризму. У 2010 Європейська Рада ухвалила нову європейську стратегію, «Європа-2020». У підсумковій заяві саміту говориться, що необхідно забезпечити «стабільне економічне зростання», а «підвищення конкурентоспроможності європейських товарів і соціальної інтеграції європейських громадян повинні ґрунтуватися на розвитку нових екологічних технологій». ЄС поставив завдання збільшення майже вдвічі інвестицій в розробку нових, перш за все «зелених» технологій (з нинішніх

1,9 до 3 відсотків від ВВП), скорочення числа людей, що живуть за межею бідності, щонайменше на 20 млн.

Євросоюз має намір підвищити зайнятість у віці з 20 до 64 років з нинішніх 69 до 75 відсотків. Стратегія «Європа-2020» передбачає велику увагу приділити екології. Викиди двоокису вуглецю повинні бути скорочені на 20% в порівнянні з рівнем 1990 року, частка відновлюваних джерел енергії в кінцевому енергоспоживанні повинна становити не менше 20%, на 20% має знизитися і енергоспоживання [63].

Міністри транспорту країн-членів ЄС схвалили попередній план по створенню на території Євросоюзу єдиної транспортної системи ЄС. План розрахований на термін до 2030 року з доробком проведення модернізації до 2050 року.

Інвестиції до 2020 року оцінюються в 500 млрд. Євро, їх передбачають направити європейські уряди, Євро-комісія, Європейський інвестиційний банк і приватні інвестори. В рамках розвитку мережі передбачається облаштування 10 транспортних коридорів. До 2030 року 15 тисяч кілометрів залізниць повинні бути модернізовані для швидкісного сполучення, 86 головних європейських морських портів з'єднані авто- та залізничними шляхами.

Отже, виходячи з зазначеного, можливо узагальнити, що в рамках виділення коштів на розвиток транспортної мережі Євросоюзом в Україні з'являється шанс підключитися до програм цільового інвестування в транспортну інфраструктуру.

1. Географічне положення України дозволяє розвивати сервісні послуги та нарощувати транзитний потенціал.

2. Для приведення української транспортної системи в відповідність до вимог Євросоюзу необхідно прийняти заходи щодо підвищення екологічних стандартів, стандартів якості та безпеки.

3. Приєднання України до транс'європейської транспортної мережі можливо при приведенні до європейських вимог правових, економічних та екологічних законодавчих актів.

Висновки до розділу 3

Становлення інноваційної транспортної інфраструктури країни багато в чому визначається питаннями стратегічного розвитку держави. Входження в Європейську систему співпраці визначає той комплекс питань, які повинні бути розглянуті, з метою ініціації інноваційних напрямків розвитку транспортної системи України. Одним з таких напрямків є розробка різних програм, спрямованих на розвиток інноваційних технологій в області розвитку дорожньої інфраструктури, застосування інтелектуальних транспортних систем в цілях управління дорожнім рухом, підвищення мобільності населення та вантажів, поліпшення якості життя населення, підвищення безпеки на дорогах і зниження шкідливого впливу

автотранспорту на навколишнє середовище. Ці питання є визначальними для Європейської Асоціації учасників ринку інтелектуальних транспортних систем (ERNICO), недержавного громадського інституту, що забезпечує реалізацію політичних рішень прийнятих країнами Євросоюзу.

Розвиток інтелектуальних транспортних систем передбачає надання інноваційних послуг в процесі пересування, що відносяться до різних видів транспорту і управлінням рухом, забезпечення формування необхідної інформації для учасників дорожнього руху, яка сприятиме більш безпечному, розумному використанню транспортних мереж. Крім формування зазначених транспортних мереж, необхідно розвивати телекомунікації, електроніку та інформаційні технології в транспортній системі, щоб підвищити управління і контроль транспортних систем. Створення та впровадження даних технологій в транспортну інфраструктуру сприятиме підвищенню рівня безпеки дорожнього руху, громадської безпеки, поліпшить захист навколишнього середовища і дозволить знаходити оптимальні рішення при використанні транспортних систем.

ВИСНОВКИ

Дослідивши транспортну систему України стає можливим зробити ряд наступних висновків і пропозицій.

Розвиток системи управління транспортним комплексом в Україні відображає об'єктивні соціально-економічні потреби суспільства і держави на різних історичних етапах і актуалізує як збереження позитивного досвіду, так і подальше перетворення в зазначеній сфері.

Сучасний період характеризується зміною пріоритетів і цілей управління транспортом в напрямку максимального забезпечення потреб громадян, суспільства і держави в усіх видах перевезень, захисту прав і законних інтересів учасників, перевізних відносин.

Розвиток транспортної системи детермінує і певну трансформацію самих цілей, функцій і механізму управління в розглянутій сфері. Актуалізуються, насамперед, такі функції управління, як організація, координація, регулювання - насамперед правове.

Основна ідея державного регулювання транспортного комплексу полягає в тому, щоб об'єднати зусилля держави і суспільства у вирішенні транспортних проблем, надати учасникам перевізних відносин (юридичним особам і фізичним особам-підприємцям, що здійснюють перевезення, працівникам транспортної галузі, пасажиром тощо) більше прав і свобод у виборі змісту, форм і методів в організації перевізного процесу виборі, різних видів транспортного обслуговування. Державна політика в галузі управління транспортним комплексом є сукупність цілей, принципів, напрямків, форм і методів, якими керується держава в забезпеченні перевізного процесу на всіх видах транспорту.

Державна транспортна політика орієнтує державу і суспільні інститути на комплексний і всебічний розвиток транспортної інфраструктури як однієї з основних частин економіки.

У регулюванні транспортного комплексу роль держави полягає у виконанні трьох основних функцій:

- регулюючого органу влади для всієї транспортної системи України;
- системи наглядових і контролюючих органів, які здійснюють діяльність на всіх видах транспорту;
- засновника або власника різних рівнів і складових частин транспортного комплексу.

В Україні діють наступні державні органи управління транспортним комплексом:

- 1) державні (центральні) органи управління транспортною системою;
- 2) державні (територіальні) органи управління транспортною системою;

3) державні відомчі органи управління транспортним комплексом, які керують підвідомчими їм транспортними підприємствами за профілем відповідних галузей, або сфер управління (наприклад, Міністерство оборони України);

4) державні органи управління-транспортном на місцевому рівні.

Система органів державного управління транспортним комплексом в Україні побудована з урахуванням основних напрямків-адміністративної реформи в Україні. Управління транспортною системою представлено діями зазначених органів, спрямованими на визначення і здійснення державної транспортної політики, на правове регулювання відносин у зазначеній галузі, на розробку і реалізацію програм розвитку вітчизняного транспортного комплексу.

Конституційні положення є правовою основою державного управління транспортом в Україні. При цьому трансформовані з конституційних в зазначену сферу такі принципи управління, як демократизація, єдина державна політика, децентралізація, загальнодоступність транспортних послуг, оптимальне поєднання територіального і галузевого управління, державна координація ділового партнерства, забезпечення державою єдності керуючої і керованої систем, визначають формування функціонування та розвиток правовідносин у сфері управління вітчизняним транспортним комплексом.

Говорячи про поняття управління транспортом як про систему цілеспрямованих, систематичних, певним чином організованих впливів на перевізні відносини мають місце на всіх видах транспорту, виражених в правовій формі, зокрема, в законодавчих та інших нормативних правових актах, слід мати на увазі комплексний, поліаспектний характер цих відносин - економічних, політичних, соціальних, інформаційних, освітніх, наукових, майнових, трудових, організаційних і т. п. Це визначає специфіку конкретних способів управління стосовно до виділених груп відносин.

Як основну мету управлінської діяльності в сфері транспортного комплексу України слід назвати забезпечення прав громадян, суспільства і держави при здійсненні повітряних, морських, річкових, залізничних та автомобільних перевезень, створення правових і організаційних основ для безпеки перевізної діяльності та розвиток добросовісної конкуренції на ринку.

Названа мета реалізується за допомогою втілення в життя різних державних програм розвитку транспортної галузі, які, в свою чергу, містять безліч підцілей. Це ще раз свідчить про складність, багатогранність і специфічності об'єкта регулювання (транспортного комплексу).

Система управління транспортом розвивалася з урахуванням конкретно-історичних умов. Сучасний етап реформування транспортного комплексу дозволить поліпшити структурування органів управління транспортом, розширити повноваження, оновити функції, визначаючи пріоритетність зазначеній галузі управління, і державного правового регулювання.

Державне управління транспортним комплексом - це цілеспрямована, планомірна, безперервна діяльність органів державної влади, спрямована на створення і забезпечення своєчасності і якості морських, річкових, повітряних, залізничних та автомобільних перевезень. Ця діяльність проявляється в виконавчо-розпорядчому, за формою і який створюється за змістом впливі на керовані господарюючі об'єкти і має на меті забезпечити задоволення потреб сучасного суспільства у всіх видах перевезень пасажирів і вантажів.

З урахуванням всіх змін, що відбуваються в економічній, політичній, соціальній сферах української дійсності транспортна інфраструктура потребує реформування. Має бути істотна модернізація змісту і структури державного-управління транспортним комплексом відповідно до вимог постійно розвинених ринкових механізмів науки, галузей промисловості, оборони і т. д.

У процесі модернізації управління транспортним комплексом необхідно забезпечити справжню доступність перевізних послуг, їх безпеку для громадян, суспільства і держави. У зв'язку з цим представляється необхідним розвивати ліцензування на транспорті як механізм державного впливу на перевізні відносини, вдосконалювати процедуру отримання спеціального дозволу на здійснення перевезень вантажів і пасажирів.

В рамках виділення коштів на розвиток транспортної мережі Євросоюзом в Україні з'являється шанс підключитися до програм цільового інвестування в транспортну інфраструктуру.

1. Географічне положення України дозволяє розвивати сервісні послуги та нарощувати транзитний потенціал.

2. Для приведення української транспортної системи в відповідність до вимог Євросоюзу необхідно прийняти заходи щодо підвищення екологічних стандартів, стандартів якості та безпеки.

3. Приєднання України до транс'європейської транспортної мережі можливо при приведенні до європейських вимог правових, економічних та екологічних законодавчих актів.

Таким чином, можна констатувати, що на сучасному етапі правової організації управління всі можливості вдосконалення законодавства про державне регулювання транспортним комплексом України ще далеко не вичерпані і підлягають подальшому аналізу і вивчення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Цветов Ю.В. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины и др. К.ОАОИКТП-Центр, 2000.581с
2. Абрамов А. В. Роль транспорта в экономике государства. М., 1994-349 с.
3. Артюхов В. Г. Березин В. Ф. Развитие транспорта: исторический аспект. М., 2000. 187 с.
4. Юрганов А. Л., Кацва Л. А. История России XVI -XVIII вв. М., 1997.514 с.
5. Данилов А. А. Организационно-правовые особенности развития системы железнодорожного транспорта в РСФСР. М., 1979. 276 с.
6. Полянский С. Г. Развитие транспортной системы: история становления. М., 1989. 390 с.
7. Ложачевська О.М. Шляхи розвитку транспортного комплексу України. Матеріали V Міжнародної науково-технічної конференції. Том V - VI: Економіка та менеджмент. К.:НАУ, 2003. С. 51—54.
8. Тихомиров Ю.А. Адміністративне право та процес. Київ., 2014.437 с.
9. Великий енциклопедичний юридичний словник: А—Я /За ред.Ю.С. Шемшученка. Київ: Юридична думка, 2007. 992 с.
10. Атаманчук Г.В. Теорія державного управління. Київ., 1997.357 с.
11. Енциклопедичний словник з державного управління / За ред. Ю.В. Ковбасюка, В.П. Трощинського, Ю.П. Сурміна. К.: НАДУ, 2010. 819 с.
12. Онишко С.В. Державне регулювання національної економіки: навч.посіб. / С.В. Онишко; Держ. податк.адмін. України, Нац. унт держ. податк. служби України. Ірпінь, 2007. 358 с.
13. Адміністративне право : підручник / НУ «ЮАУ ім. Ярослава Мудрого» ; за заг. ред.: Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, В. В. Зуй. 2-ге вид., переробл. та допов. Х. : Право, 2013. 656 с.

14. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету міністрів України. Офіційний вісник України. 2001. № 41. Ст. 1852.

15. Авер'янов В. Ф. Оновлення доктринальних засад українського адміністративного права у світлі євроінтеграційних вимог / В. Ф. Авер'янов // Юридична Україна. 2010. № 3. С. 4–10.

16. Булгакова І.В. Транспортне право України: Академічний курс: Підручник для юрид. спец. вищих навч. закладів / І.В. Булгакова. К.: Вид. Дім “Ін Юре”, 2005. 534 с.

17. Пухтецька А. А. Європейські принципи адміністративного права: монографія / А. А. Пухтецька. К. : Ін-т держави і права НАН України, 2012. 237 с.

18. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні: закон України від 11.12.2003. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 15. Ст. 232.

19. Егiazаров В.А. Транспортное право: Учеб. пособие. М.: Юрид. лит, 1999. 272 с.

20. Титов В.Л. Транспортна галузь: перспективи розвитку в світовому масштабі. Запоріжжя, 2007. 212 с.

21. Конституція України: Закон України від 28.06.1996. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. ст. 141.

22. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядженням КМУ від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

23. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94 ВР. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. ст. 446.

24. Про дорожній рух: Закон України від 28.01.1993 р. № 3353-ХІІ. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. ст. 338.

25. Про автомобільний транспорт: Закон України від 4.05.2001 р. № 2344-ІІІ. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 22. ст. 105.

26. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 51. ст. 548.

27. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: Угода від 14.06.1994. Офіційний вісник України. 2006. № 24. стор. 203. ст. 1794.

28. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Міжнародний документ від 27.06.2014 р. Офіційний вісник України від 26.09.2014. 2014. № 75. т. 1. стор. 83. – ст. 2125. 29. Косарев О. Й. Шляхи і проблеми розвитку та інтеграції української автотранспортної системи до європейської. Актуальні проблеми економіки. 2009. №8 (98).С.5 – 11.

30. Смирнов І. Г. Транспортна логістика: навчальний посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2012. 224 с.

31. Бандурка О. М. Управління в органах внутрішніх справ України:[підручник]. Харків : Ун-т внутр. справ, 1998. 480 с.

32. Колпаков В. К. Адміністративне право України: [підручник]. Київ: Юрінком Інтер, 1999. 736 с.

33. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Теорія управління;адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» /Віктор Йосипович Развадовський. Харків, 2004. 508 с

34. Кучменко В. О. Механізм функціонування міського пасажирського транспорту, як інструмент муніципального управління. Вісник ЖДТУ. 2011. № 4. С. 243-248.

35. Сараєв Є. І. Організація дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження. Науковий вісник Ужгородського національного університету, серія право. 2014. Вип. 26. С. 174-178.

36. Майданевич Н. В. Адміністративно-правове регулювання відносин у сфері електроенергетики : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец.12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Наталія Василівна Майданевич. Київ, 2015. 24 с.

37. Про Кабінет міністрів України: Закон України від 27.02.2014. Відомості Верховної Ради. 2014. № 13. Ст.222.

38. Кіцул Ю.С. Адміністративно-правове регулювання діяльності місцевих органів виконавчої влади: [монографія]. Львів: Львівський ДУВС, 2014. 200 с.

39. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 09.12.2010 № 1085/2010. Офіційний вісник України.2010. № 94, Ст. 3334.

40. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова КМУ від 30 червня 2015 р. № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text>

41. Міністерство інфраструктури України. Матеріал з Вікіпедії. URL:https://uk.wikipedia.org/wiki/Міністерство_інфраструктури_України

42. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт.URL: <https://mtu.gov.ua/>

43. Kantorowicz H. LaDefiniciónDelDerecho / HermanKantorowicz. Madrid: Revistadeoccidente, s. a., 1964. 172 p.

44. Мішина Н. В. Муніципальне управління в США та вСполученому Королівстві Великобританії і Північної Ірландії: порівняльно правове дослідження: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.02«Конституційне право» / Наталя Вікторівна Мішина; Одеса, 2002. 20 с.

45. Чернеженко О. М. Сучасний стан муніципальної системи Великобританії. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. 2015. Вип. 1. Т. 1. С. 105-111.

46. Кузнецова К. Городской общественный транспорт в развитых странах: особенности организации и способы финансирования. Российский экономический журнал. 2013. № 2. С. 111-117

47. Ковбасюк Ю. В. Система державного управління Німеччини: досвід для України. Київ: НАДУ, 2010. 60с.

48. Остапец О. Г. Государственное регулирование транспорта в зарубежных странах. Вестник Поволжского института управления. 2008. № 3. С. 78-83.

49. Константинов, В. Т. Правовые аспекты современного развития транспорта в Германии и Франции. Москва, 2005. 314 с.

50. Державна служба статистики України. Офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

51. Ларін О.М. Розвиток транзитного потенціалу автотранспортних систем регіонів: наукова монографія. Київ: ВІНТІ РАН, 2010. 344 с.

52. Ткаченко, А. М. Логістика і територіальний розвиток. *Управління сучасним містом*. 2013. № 1.3 (9). С.9 – 17.

53. Чупайленко О.А. Напрями включення України в міжнародну систему транспортно-логістичних кластерів. *Пріоритетні напрями регіональної політики в економічній сфері*: [колективна монографія]. Т. 2. ; заг. ред. Т.О. Журавльової. Павлоград : АРТ Синтез-Т, 2014. С. 161–168.

54. Международные транспортные коридоры МТК, проходящие по территории Украины, их создание, маршруты, протяженность, описание, технические характеристики. URL: <http://www.aviorlogistics.com/globalization/international-transport-corridorsine.html>

55. Грузовой транзит на морском транспорте: состояние, проблемы, перспективы для Украины. URL:

<http://reftrend.ru/9721.html>

56. Port Benchmarking for Assessing Hong Kong's Maritime Services and Associated Costs with other Major International Ports.

URL: http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/port_bm_study.pdf

57. COMPETITION IN PORTS AND PORT SERVICES. *Organisation for Economic Cooperation and Development*. DAF/COMP(2011)14, 2011, 327 p.

58. Войтоловский Г.К. Об эволюции госуправления морской деятельности. *Морской сборник*. № 5. 2008. С. 26-32.

59. Корнеев А. Материалы экспертизы общей концепции и обоснования целесообразности строительства «Трансконтинентальной транспортно-энергетической магистрали Азия-Северная Америка» (ТТЭМ). СПб: Институт США и Канады РАН, 2007. 178 с.

60. Войтоловский Г.К. Теория и практика морской деятельности: Серия научных публикаций. Вып. 17. СПб., 2010. 231 с.

61. Intesco Research Group «рынок морских и речных грузоперевозок: комплексный анализ и прогноз до 2016 года» 16.01.2014 г. С. 170-172.

62. Зеркалов Д.В. Международные перевозки грузов. Киев: Изд-во «Основа», 2009. 475 с.

63. Financial Times (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June.