

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія соціально-гуманітарних, філологічних дисциплін та  
фізичної підготовки**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

**з навчальної дисципліни «Транспортне право»  
вибіркових компонент освітньо-професійної програми першого  
(бакалаврського) рівня вищої освіти  
Авіоніка**

**за темою № 3- Організаційно-правові засади діяльності транспорту в  
Україні**

**Вінниця 2023**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
Університету внутрішніх справ  
Протокол № 2 від 22.02.2024

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного  
Університету внутрішніх справ  
Протокол № 6 від 17.01.2024

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією Науково-методичної ради  
ХНУВС з гуманітарних та соціально-  
економічних дисциплін  
Протокол № 2 від 22.02.2024

Розглянуто на засіданні циклової комісії соціально-гуманітарних,  
філологічних дисциплін та фізичної підготовки КЛК ХНУВС

Протокол № 14 від 05.01.2024

**Розробник:** викладач циклової комісії соціально-гуманітарних , філологічних  
дисциплін та фізичної підготовки, спеціаліст вищої категорії Хомяк О.В.

**Рецензенти:**

1. Викладач циклової комісії соціально-гуманітарних, філологічних  
дисциплін та фізичної підготовки КЛК ХНУВС, к.пед.н., доктор  
філософії, спеціаліст вищої категорії, Кірюхіна М.В. .
2. Доцент кафедри юридичних наук Кременчуцького національного  
університету імені Михайла Остроградського кандидат юридичних  
наук Латишева В.В.

### **План лекції**

1. Поняття та структура транспортної системи України
2. Державне управління в галузі транспорту, його цілі й завдання
3. Суб'єкти (органи), які здійснюють управління транспортом, їхня структура й повноваження
4. Форми і методи управління транспортом

### **Рекомендована література:**

#### **Основна:**

1. Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський. Транспортне право України. К.: Дрінком Інтер, 2002.
2. Ю.В. Корнєєв. Транспортне право України, ЦУЛ, 2020.

#### **Допоміжна**

1. Гіжевський В.К., Мілашевич А.В. Правове регулювання транспортною системою України.- К., 2000.
2. Конституція України. 1996
3. Про дорожній рух. Закон України від 30 червня 1993 р // Відомості Верховної Ради України. – 1993. - № 31. – Ст.338 ( із змінами та доповненням)
4. Про транспорт. Закон України від 10 листопада 1994 р // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - № 51. – Ст.446 (із змінами)

### **Інформаційні ресурси**

1. [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua) – сайт Верховної Ради України.
2. [www.kmu.gov.ua](http://www.kmu.gov.ua) – сайт Кабінету Міністрів України.
3. [www.nbuv.gov.ua](http://www.nbuv.gov.ua) – електронний каталог Національної бібліотеки України ім. Вернадського.

### **Текст лекції**

#### **1. Поняття та структура транспортної системи України**

Транспорт, як галузь економіки являє собою систему організації суспільного виробництва, засновану на єдності його елементів, включаючи підприємства, організації, фірми й певні виробничі комплекси, такі як залізничний транспорт, автомобільний транспорт та ін.

Транспортні виробничі комплекси характеризуються однорідністю операцій, що виконуються, та подібністю технологічних циклів. У своїй сукупності вони утворюють важливу галузь економіки - транспорт, який є самостійною галуззю господарства, але який може нормально функціонувати

й розвиватися тільки за умови взаємодій з іншими галузями економіки, що зумовлено суспільним характером виробництва.

Сукупність транспортних виробничих комплексів з урахуванням юридичних і економічних чинників складають єдину, цілісну транспортну систему, яка покликана задовольнити потреби населення й виробництва в перевезеннях. У цьому понятті міститься цілий комплекс відповідних елементів і транспортних ланок, які в сукупності становлять єдину транспортну систему України, призначену, згідно з ст. 21 Закону України «Про транспорт»:

- 1) задовольняти вимоги суспільного виробництва й національної безпеки;
- 2) мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування та технологічної підготовки вантажів для транспортування;
- 3) забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Ця система дуже складна й налічує певну кількість підсистем, які є організаційною основою значної кількості підприємств, установ і організацій, що діють безпосередньо в галузі транспорту. Так, наприклад, якщо розглядати автомобільний транспорт та його склад, то згідно зі ст. 30 Закону України «Про транспорт», до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації і соціально-побутові установи, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, які забезпечують роботу автомобільного транспорту. Відповідно до Закону України «Про транспорт» (статті 21-37), до транспортної системи України належать:

- 1) транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- 2) промисловий залізничний транспорт;
- 3) відомчий транспорт;
- 4) трубопровідний транспорт;
- 5) шляхи сполучення загального користування.

Кожний із зазначених видів транспорту, своєю чергою, має свою структуру, свою внутрішню побудову, яка складається з цілого ряду матеріальних елементів, серед яких:

- 1) підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів; підприємства трубопровідного транспорту; підприємства промислового залізничного й відомчого транспорту,
- 2) залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення, трамвайні та тролейбусні лінії, канатні дороги;

3) засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного й міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ і організацій);

4) пасажирські вокзали, залізничні станції, автовокзали, автостанції, порти, пристані, аеропорти, аеродроми;

5) землі транспорту, захисні та укріплюючі насадження, берегоукріплюючі споруди, снігозахисні споруди, придорожні лісосмуги тощо;

6) промислові, будівельні підприємства; підприємства промислового залізничного транспорту; судноремонтні, суднобудівні-судноремонтні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації; ремонтно-експлуатаційні депо; заводи з ремонту рухомого складу та виготовленню запасних частин; підприємства зв'язку, споруди локомотивного, вагонного, колійного, вантажного, пасажирського енергетичного господарства й сигналізації; системи управління повітряним рухом, навігаційного господарства; водопостачання, каналізації; гідротехнічні споруди тощо;

7) науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, навчальні заклади, технічні школи; заклади підготовки й перепідготовки кадрів, підвищення їх кваліфікації; кваліфікаційно-експертні заклади;

8) підприємства, установи й заклади соціально-культурної сфери (заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, дитячі дошкільні заклади); постачальницькі й торговельні підприємства; інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують діяльність і розвиток транспорту.

*Отже, сукупність внутрішньо узгоджених, взаємопов'язаних, соціально однорідних транспортних засобів, з допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру і складає єдину цілісну транспортну систему.*

Важливе значення Законодавець приділяє функціонуванню єдиної транспортної системи в особливий період. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20 жовтня 1998 р. встановлює правові та організаційні основи функціонування, виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки самої мобілізації.

Єдину транспортну систему України в особливий період складають транспорт і транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань. Управління єдиною транспортною системою в особливий період здійснюється Міністерством транспорту України. Основними завданнями єдиної транспортної системи в особливий період є:

- забезпечення потреб в перевезеннях;
- своєчасна поставка транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням;
- проведення ремонту транспортних засобів;
- технічне перекриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення;
- виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту.

*Таким чином, єдина транспортна система країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку, та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.*

## **2. Державне управління в галузі транспорту, його цілі й завдання**

Державне управління - складне й багатогранне явище. З ним пов'язано з'ясування суті, змісту та форми держави, розкриття функціональних, організаційно-структурних і політико-правових параметрів виконавчої влади як окремої гілки державної влади, особливість якої полягає в тому, що саме в процесі її реалізації відбувається реальне втілення в життя законів і нормативних актів на управління важливими процесами суспільного розвитку.

Державне управління має своїм основним призначенням здійснення виконавчої влади, в процесі якої реалізуються завдання, функції та інтереси держави. Разом з тим для безпосереднього управління галузями економіки, соціально-культурною сферою й адміністративно-політичною діяльністю характерною є розпорядча діяльність. Виконавча й розпорядча діяльність органів виконавчої влади має свої характерні риси:

по-перше, ця діяльність має загальнодержавний характер і охоплює найбільш важливі сторони життя суспільства;

- по-друге, ця діяльність спрямована на виконання законів України, інших нормативних актів, а також міжнародних правових актів;
- по-третє, ця діяльність носить організаційний зміст, за допомогою якого здійснюється безперервний, постійний, цілеспрямований вплив на волю громадських колективів з метою регулювання й координації їх спільної праці;
- по-четверте, ця діяльність носить юридично-владний розпорядчий характер.

*Таким чином, під державним управлінням розуміється організаційно-владна виконавчо-розпорядча діяльність органів державного управління, яка функціонує на основі і для виконання законів та перебуває у повсякденному практичному здійсненні функцій держави.*

Нормальне й безпечне функціонування транспортної системи, як одне з найскладніших галузей виробництва, можливе лише за умови відповідного державного регулювання, всебічної державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки.

Законодавством України визначена мета та завдання державного управління в галузі транспорту на принципах, закріплених Конституцією України і досить повно висвітлених в юридичній літературі.

Управління в галузі транспорту має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту і споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координації роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту й охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту (ст. 3 Закону України «Про транспорт»).

Ще конкретніше визначені цілі й завдання державного регулювання в галузевих нормативних актах. Стаття 4 Закону України «Про залізничний транспорт» установлює, що з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови й порядок організації діяльності залізничного транспорту. Крім того, управління процесом перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями проводяться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарського суб'єкта.

В Законі України «Про автомобільний транспорт» (ст. 6) закріплено, що основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної і соціальної політики.

Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство інфраструктури України та Комітет по використанню повітряного простору України за такими напрямками: забезпечення розвитку цивільної авіації; нагляд за безпекою польотів повітряних суден; сертифікація, реєстрація та ліцензування; регулювання використання повітряного простору й обслуговування повітряного руху; захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність та інші (ст. 3 Повітряного кодексу України). Аналогічні цілі та завдання державного регулювання торговельного мореплавства закріплені у ст. 3 Кодексу торговельного мореплавства України щодо розвитку мореплавства, його правового забезпечення та умов праці на морському транспорті.

*Отже, як бачимо, державне регулювання відносин передбачено на всіх видах транспорту. Воно має своїм завданням організаційно забезпечити подальший розвиток і вдосконалення діяльності транспортної системи України і на цій основі сприяти більш повному задоволенню матеріальних і культурних потреб суспільства.*

Зазначені цілі й завдання управління реалізуються в процесі повсякденного функціонування спеціально уповноважених на це органів управління, які пов'язані з підприємствами транспорту управлінськими відносинами і наділені управлінськими функціями.

У процесі управління здійснюються різноманітні за своїм призначенням і характером функції, які формуються на основі обміну організаційних, економічних і технічних потреб транспортного процесу та його управління, а також відповідно до чинного законодавства і компетенції органів управління.

Найбільш узагальненими функціями державного управління для всіх видів транспорту є такі.

1. Функції, пов'язані з експлуатаційною діяльністю транспортних засобів, до яких належать:

- координація роботи підприємств, установ і організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства та їхніх об'єднань;
- підготовка та направлення рухомого складу транспортних засобів відповідно до планів перевезень і укладених договорів;
- складання й узгодження графіка руху транспортних засобів;
- забезпечення розвитку ремонтної бази транспортних засобів і рухомого складу, розроблення і впровадження в практику сучасних засобів автоматики, телемеханіки, зв'язку, енергетики, обчислювальної техніки;
- розроблення та впровадження нових маршрутів вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні;
- встановлення технічних вимог до нових видів рухомого складу й обладнання, формування замовлень для промисловості та контроль за їх виконанням;
- придбання нового рухомого складу й контейнерів, забезпечення їх капітального ремонту й модернізації.

2. Функції, пов'язані з правовим забезпеченням діяльності транспортної системи:

- розроблення й затвердження в установленому порядку Правил перевезень вантажів, технічних умов навантаження і кріплення вантажів, Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, Правила дорожнього руху, правила надання послуг, інші нормативні акти пов'язані з забезпеченням на транспорті норм санітарного стану і гігієни, безпеки руху транспортних засобів, охорони праці та пожежної безпеки, сертифікації і технічної експлуатації рухомого складу, правил поведінки громадян на транспорті та їх безпеки;
- затвердження статусів (положень) підприємств, укладання та розірвання



контрактів з керівниками підприємств, підготовка та укладення договорів;

- участь у розробці й підготовці міжнародних договорів, представлення інтересів транспорту України в міжнародних організаціях; відповідно до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 р. забезпечення ліцензування діяльності про надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів на всіх видах транспорту.

3. Функції, пов'язані з фінансово-економічною діяльністю:

- формування ринку послуг, утворення нових організаційних структур усіх форм власності;
- формування й реалізація єдиної тарифної та цінової політики на транспорті, організація проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів, здійснення інноваційної та інвестиційної політики;
- управління майном, що перебуває в загальнодержавній власності та закріплення його за підприємствами; здійснення контролю за ефективністю використання й збереженням закріпленого за підприємствами державного майна.

4. Функції, пов'язані з соціальним розвитком, охороною навколишнього середовища:

- здійснення добору кадрів, організація роботи з підготовки та перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників транспортного комплексу й дорожнього господарства;
- формування галузевих програм наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок, впровадження в практику досягнень науки і техніки та нових технологій; здійснення заходів, спрямованих на створення безпечних умов праці, соціальний захист працівників транспорту, поліпшення житлових і культурно-побутових умов;
- розробка та здійснення заходів, спрямованих на зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє природне середовище.

5. Функції, пов'язані з адміністративно-політичною діяльністю:

- вжиття заходів щодо розвитку єдиної транспортної системи України, створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів і інфраструктури транспортного комплексу, і дорожнього господарства України;
- вжиття заходів щодо реалізації галузевого співробітництва України з європейським Союзом, підготовки пропозицій про укладення й денонсацію міжнародних договорів;
- здійснення управління єдиною транспортною системою України в особливий період;
- контроль за станом профілактики і попередження правопорушень, додержанням законодавства України та міжнародних договорів;
- розробка та здійснення заходів стосовно захисту державної, службової і комерційної таємниці;

- організація та забезпечення мобілізаційної підготовки і цивільної оборони на транспорті, розробка заходів на час ліквідації наслідків аварій, стихійного або іншого лиха.

Вивчення та аналіз зазначених функцій показує, що транспорт є самостійною галуззю економіки, до складу якої входять комплексні системи - авіаційний, автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний транспорт, міський електротранспорт, метрополітен тощо, які крім процесу транспортування включають організаційні (управлінські) процеси, процеси матеріального та нематеріального виробництва; охоплюють значну кількість працюючих; розташовуються на всій території України та мають у своїй структурі підприємства й організації різних форм власності. Отже, і його правове регулювання потребує значної комплексної нормативної бази, яка б змогла презентувати себе як окрема комплексна галузь національного права України і ніякі цивільно-правові договори перевезення не врегулюють зазначені у функціях організаційні (управлінські) питання. Тому транспортне право може існувати як самостійна галузь права. Ці обставини необхідно підкреслювати тому, що в літературі існує думка, згідно з якою підставою утворення галузі права може бути тільки наявність окремо кодифікованої самостійної галузі законодавства.

*Державне управління транспортом - це врегульована нормами права юридично владна діяльність органів виконавчої влади й місцевого самоврядування в межах своєї компетенції, яка спрямована на задоволення в повному обсязі матеріальних і культурних потреб суспільства та зміцнення обороноздатності країни.*

### **3. Суб'єкти (органи), які здійснюють управління транспортом, їхня структура й повноваження.**

В юридичній літературі під суб'єктами управління розуміють носія прав і обов'язків у тій чи іншій сфері правовідносин, здатного своїми діями реалізовувати надані права й виконувати покладені на них обов'язки. Це означає, що суб'єкт права повинен мати комплекс передумов, які б дозволяли надати йому певні суб'єктивні права і обов'язки. До таких передумов належать:

1) наявність певної організаційно-правової форми, в якій здійснюється господарська або управлінська діяльність. Організаційно-правова форма передбачає, по-перше, певну структуру суб'єкта (органа управління), яка регулюється нормами права, статутним або штатно-посадовим розкладом. По-друге, порядок створення, діяльності, реорганізації та ліквідації, який в основному встановлюється законодавством України;

2) зовнішня відокремленість, яка характеризується наявністю системоутворюючих ознак, а саме: юридично відокремлене і закріплене майно, самостійний баланс, поточний та інші рахунки в банках, установчі документи (договір, статут, акт про створення суб'єкта, положення) та інші атрибути;

3) здатність виражати і здійснювати волю у відносинах з державою, або державну волю в процесі управління, можливість набувати від свого майнові й особисті немайнові права, вступати в зобов'язання і виступати в судових органах.

*Отже, суб'єкти управління транспортом - це органи, організації та їхні посадові особи, створені у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділені правами й обов'язками, щоб своїми діями реалізовувати надані права і виконувати покладені на них обов'язки.*

Управління транспортом як цілісною єдиною системою персоніфіковано, уніфіковано та розподілено між органами державної влади відповідно до їх компетенції Управління транспортом здійснюють:

- Верховна Рада України;
- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України;
- спеціально уповноважені на це органи транспорту відповідно до чинного законодавства;
- місцеві органи виконавчої влади (держадміністрації та органи місцевого самоврядування).

Кожний із зазначених органів здійснює управління в межах своєї компетенції та притаманними йому методами. Вищі органи законодавчої і виконавчої влади приймають відповідні закони, постанови, статuti, інші нормативні акти, спрямовані на забезпечення діяльності різних видів транспорту і транспортної системи в цілому. Спеціально уповноважені транспортні органи та місцеві органи виконавчої влади й органи місцевого самоврядування забезпечують виконання законів, нормативних актів вищих органів влади й приймають свої нормативні акти, а також акти застосування норм права, спрямовані на безпосереднє виконання завдань, пов'язаних з перевезенням пасажирів і вантажів, з організацією роботи транспорту в цілому.

До компетенції Верховної Ради України з питань діяльності транспорту віднесено:

- 1) прийняття законів;
- 2) затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля;
- 3) визначення основних засад використання транспорту і зв'язку;
- 4) організація і діяльність органів виконавчої влади;
- 5) засади місцевого самоврядування;
- 6) правові засади і гарантії підприємництва;
- 7) правовий режим воєнного і надзвичайного стану. Верховна Рада України може приймати до свого розгляду й інші питання в цій галузі. Верховна Рада України є єдиним органом законодавчої влади в Україні.

Щодо органів виконавчої влади, виділяють структурні ланки трьох організаційно-правових рівнів:

1) вищий рівень - Кабінет Міністрів України (у функціональній взаємодії з Президентом України);

2) центральний рівень - міністерства, державні комітети, інші підвідомчі Кабінету Міністрів України органи виконавчої влади;

3) місцевий рівень, на якому діють:

а) органи виконавчої влади загальної компетенції - Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, районні. Київська і Севастопольська міські державні адміністрації;

б) органи спеціальної - галузевої - компетенції, котрі безпосередньо підпорядковані центральним органам виконавчої влади й перебувають у так званому подвійному підпорядкуванні.

Враховуючи специфіку управління транспортом, на нашу думку, до центрального організаційно-правового рівня можна віднести урядові органи, які діють у складі Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, йому підпорядковуються і виконують функції державного управління окремими підгалуззями транспортного комплексу - автомобільним, авіаційним, залізничним, морським та річковим транспортом.

Згідно з Конституцією України, Кабінет Міністрів є вищим органом у системі органів виконавчої влади, який здійснює управління об'єктами державної власності відповідно до закону, забезпечує рівні умови розвитку всіх форм власності, спрямовує та координує роботу міністерств та інших органів виконавчої влади.

У своїй виконавчо-розпорядчій діяльності Кабінет Міністрів здійснює такі функції:

1) видання статутів окремих видів транспорту;

2) регулювання безкоштовних перевезень пільгових категорій громадян;

3) визначення діяльності транспортно-експедиційних організацій та виконання ними комплексу послуг;

4) порядок ліцензування транспортної діяльності;

5) спеціальні питання охорони й супроводження вантажів;

6) видання спеціальних положень (наприклад, щодо координації діяльності транспорту);

7) утворення й реорганізація центральних транспортних органів, призначення й звільнення їх керівників;

8) порядок встановлення охоронних зон, їх розміри й режим;

9) визначення тарифної політики.

Крім цих напрямків, які є загальними для транспортного комплексу в цілому. Кабінет Міністрів здійснює свою діяльність і в окремих галузях транспорту.

Так для залізничного транспорту загального користування Кабінет Міністрів:

а) визначає порядок на заставу майна, що перевозиться;

б) встановлює державні замовлення у відношенні перевезень пасажирів, вантажів, вводить нові потужності та забезпечує модернізацію технічних засобів;

в) затверджує положення про відомчу воєнізовану охорону;

г) встановлює порядок з мобілізаційної підготовки залізничного транспорту;

г) затверджує спеціальні переліки категорій робітників залізничного транспорту.

У сфері дорожнього руху:

а) контролює виконання законодавства про дорожній рух;

б) визначає єдиний порядок організації дорожнього руху та його безпеки;

в) встановлює єдині вимоги з проектування, будівництва, утримання й охорони автомобільних шляхів, вулиць та залізничних переїздів, затверджує програми їх будування;

г) затверджує положення про службу безпеки дорожнього руху;

г) затверджує правила дорожнього руху;

д) визначає правила ввозу транспортних засобів на територію України;

є) встановлює порядок сертифікаційних випробувань для серійного виробництва транспортних засобів;

є) встановлює порядок видачі посвідчень на право управління транспортними засобами.

У сфері діяльності водного транспорту:

а) затверджує перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних;

б) вирішує спеціальні питання проведення технічного нагляду за суднами;

в) встановлює порядок ведення Державного суднового реєстру України й Суднової книги України,

г) визначає перелік Морських портів, які відкриті для заходу іноземних суден.

У сфері діяльності авіаційного транспорту:

а) затверджує положення про розмір державних зборів;

б) встановлює визначені межі польотів, наприклад мінімальну висоту польоту;

в) вирішує спеціальні питання страхування.

У сфері діяльності трубопровідного транспорту:

а) визначає і встановлює порядок ліцензування діяльності в цій галузі;

б) визначає органи, які здійснюють управління майном підприємств, установ і організацій трубопровідного транспорту;

в) затверджує Правила охорони магістральних трубопроводів;

г) визначає особливості застосування Закону України «Про трубопровідний транспорт» у частині функціонування промислового трубопровідного транспорту;

г) на основі законодавства України видає інші акти, які стосуються галузі трубопровідного транспорту.

Отже, ми бачимо, що «управлінська воля» Кабінету Міністрів охоплює базові сторони діяльності транспорту, впливаючи на які, досягається вирішення поставлених перед транспортом завдань.

Кабінет Міністрів України може приймати до свого розгляду й інші питання, як, наприклад, питання, пов'язані з запровадженням у державі особливого періоду, мобілізаційної роботи, підготовки й укладання міжнародних договорів, галузевого співробітництва з Європейським Союзом та інші.

Центральним державним органом регулювання діяльності транспортного комплексу України (незалежно від форм власності та відомчої підлеглості суб'єктів транспортної діяльності) є Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України постановою КМУ. Воно несе відповідальність за розробку та реалізацію Державної транспортної політики, головною метою якої є захист економічних і соціальних інтересів нації:

-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 і 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.

На основі вищенаведеного та на основі транспортного законодавства України і підзаконних нормативно-правових актів, слід зазначити, що вся оперативна управлінська діяльність в галузі транспорту покладена на Міністерство й будь-які питання господарської діяльності транспортних підприємств не відбуваються без прямого чи побічного впливу (участі) Міністерства. Для прикладу: річкові порти в Україні - це акціонерні товариства, які можуть самостійно проводити свою господарську діяльність. Проте, завдяки покладеним на Міністерство державно владним повноваженням, він активно впроваджує економічну й соціальну політику в діяльності річкових портів.

Центральні органи виконавчої влади, діяльність яких спрямовується Міністерством :

- Державна авіаційна служба України
- Державне агентство автомобільних доріг

- Державна служба України з безпеки на транспорті
- Державна служба України з морського та річкового транспорту
- АТ «Укрпошта»
- ДП Укрсервіс Мінтрансу»

Ця структура дозволяє спеціалізуватися в одній галузі транспорту, а також і взаємопов'язувати ці галузі через спільне керівництво (одне Міністерство), проведення спільної політики, характерної для транспортного комплексу в цілому.

## **2. Форми і методи управління транспортом**

В юридичній літературі форма управління розглядається як зовнішній вияв конкретних дій для реалізації поставлених завдань і як спосіб вирішення органічно пов'язаної зі змістом (розкривається у функціях і компетенції) діяльності суб'єктів управління; як той чи інший спосіб зовнішнього вираження (оформлення) змісту управлінської діяльності. Аналіз зазначених положень свідчить про те, що «форма» в усіх випадках виступає як зовнішній вияв певного змісту діяльності. Ці властивості притаманні і сфері управління транспортом.

Дійсно, управління транспортом - це цілеспрямована діяльність відповідних органів з виконання завдань і функцій у межах компетенції, визначеної нормативними актами. Але сам процес діяльності з виконання завдань і функцій реалізується у відповідних формах. Якщо функції розкривають (вказують) основні напрями діяльності і цілеспрямованого впливу на об'єкти управління транспортом, то форми управління вказують на шляхи здійснення такого впливу: як і якими шляхами можливе досягнення виконання поставлених завдань.

Форми управлінської діяльності залежать від характеру відносин у сфері управління та обсягу і змісту компетенції органу управління. У цьому зв'язку кожен орган чи посадова особа (суб'єкт) управління транспортом наділені відповідною компетенцією, яка дає змогу вибирати варіанти поведінки залежно від конкретних ситуацій, зробити зовнішній вияв певного змісту конкретних дій, тобто визначити зміст управлінської діяльності в тій чи іншій формі. Прикладом таких дій можуть бути: видання акта управління, проведення наради, призначення ревізії, здійснення контролю та інші форми управлінської діяльності, які складають своєрідне системне утворення. Ці дії, як правило, передбачені та до певної міри регламентовані нормами права, які містяться найчастіше у положеннях про органи управління транспортом, статутах, настановах, посадових інструкціях, правилах та інших нормативних актах.

Законом України «Про дорожній рух» закріплено положення, відповідно до якого до компетенції Кабінету Міністрів України (ст. 4) входять: підготовка проектів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України; контроль за виконанням законодавства про дорожній рух; визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки; встановлення єдиних

вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні і визначення порядку видачі ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів та надані інші повноваження.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України у межах своїх повноважень на основі та на виконання актів законодавства видає накази, організовує і контролює їх виконання. У випадках, передбачених законодавством, накази, рішення, інші нормативні акти Міністерства є обов'язковими для виконання центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами й організаціями всіх форм власності та громадянами. За потребою видає разом з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади спільні акти.

Державний Департамент морського і річкового транспорту має право: залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розгляду питань, що належать до їх компетенції; здійснювати контроль, провадити перевірки та інспекції на підприємствах, установах і в організаціях з питань, що належать до його компетенції; одержувати необхідну для виконання покладених завдань інформацію; скликати в установленому порядку наради з питань, що належать до його компетенції. Укрморрічфлот видає накази організаційно - розпорядчого характеру.

Головна державна технічна інспекція міського електротранспорту здійснює методичне і організаційне керівництво регіональними підрозділами технічної інспекції міського електротранспорту, визначає основні напрями їх діяльності і узагальнює досвід роботи; сприяє організації підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів підприємств міського електротранспорту; бере участь у проведенні технічної експертизи нових зразків трамвайних вагонів і тролейбусів. Головна державна технічна інспекція має право: проводити в установленому порядку перевірку умов утримання і експлуатації рухомого складу, обладнання та устаткування міського електротранспорту; ознайомлюється з документами, що стосуються технічного стану об'єктів міського електротранспорту, одержувати інформацію, необхідну для виконання своїх завдань; надсилати керівникам підприємств міського електротранспорту обов'язкові для виконання розпорядження; (приписи) щодо усунення недоліків та порушень у роботі міського електротранспорту забороняти (припиняти) експлуатацію рухомого складу на окремих маршрутах і дільницях; порушувати перед керівниками підприємств міського електротранспорту питання про накладення стягнення на осіб, винних у порушенні вимог нормативних актів.

Вивчення нормативних актів, якими закріплюється правовий статус і компетенція органів управління транспортом, аналіз їх повноважень стосовно ступеня правової регламентації і порядку використання управлінських форм показують, що вона неоднакова.



Форми, пов'язані з реалізацією нормотворчих, право установчих і правозастосовчих функцій, регламентовані повніше (більш жорстко), ніж функції з економічно-організаційних та матеріально-технічних заходів. Ця діяльність пов'язана з виданням правових актів, які тягнуть за собою виникнення, зміни або припинення транспортних відносин і потребує чіткого юридичного вираження та регламентовану процедуру здійснення. Такі форми управлінської діяльності в юридичній літературі прийнято називати *правовими формами*, головною особливістю яких є юридичне воле виявлення суб'єкта управління, притаманне державному управлінню, а саме: односторонньо владне, офіційне рішення управлінського характеру.

Органу управління надається можливість розвитку ініціативи і самостійного вибору управлінських форм. Такі форми не порушують, не змінюють і не припиняють транспортних правовідносин. В юридичній літературі їх прийнято називати не правовими формами.

Нагадаємо, що неправові форми, як і правові форми, пов'язані з компетенцією органу управління транспортом, їх здійснення базується на правовій основі і вони можуть виникати внаслідок розвитку правових форм.

**Види форм управління транспортом.** В юридичній управлінській літературі загальновизнаної класифікації немає, але найбільш поширеними є два варіанти: 1) залежно від юридичних наслідків; 2) за ступенем правової регламентації процесу їх застосування. Ці положення повною мірою стосується управління і в сфері транспорту.

Отже, залежно від юридичних наслідків форми управління транспортом можна поділити на правові і неправові, визначення характеристика яких наведена вище.

За ступенем правової регламентації процесу їх застосування можна виділити такі форми:

- 1) видання провідних актів управління транспортом і застосування норм транспортного права;
- 2) укладення договорів;
- 3) здійснення організаційних заходів;
- 4) здійснення матеріально-технічних операцій.

До речі, як зазначають С. Т. Гончарук та інші науковці, можлива й така класифікація, а саме: Правові форми управління - це видання правових актів управління, інші юридичне значущі дії та укладення адміністративно-правових договорів. Неправові форми управління - це здійснення матеріально-технічних операцій і організаційних заходів.

Аналіз діяльності транспорту показує, що виконання завдань і функцій, покладених на транспорт, може здійснюватися в будь-якій із зазначених нами форм, поняття, зміст і юридичне значення яких ми розглянемо.

**1. Видання правових актів** управління транспортом є особливою формою діяльності органів управління транспортом, спрямованою на виконання законів шляхом встановлення додаткових положень (норм права) підзаконного характеру, що, власне, передбачається самими законами. У

законах України «Про автомобільний транспорт» (ст. 7), «Про залізничний транспорт» (ст. 3) і Кодексі торговельного мореплавства України (ст. 3), Повітряному кодексі України (ст. 7) встановлюється, що нормативні документи, які визначають правила, порядок і умови перевезення вантажів, пасажирів, пошти й багажу, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину шляхів одного виду транспорту іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України. Ці положення продубльовані Статутом залізниць України, в Положеннях про Міністерство транспорту України, про Державну адміністрацію залізничного транспорту України та державні департаменти інших видів транспорту.

*Прийняття нормативних документів (актів)* здійснюється зазначеними органами відповідно до їх компетенції. Наприклад, Правила перевезення вантажу, пасажирів, багажу і пошти, Технічні умови навантаження і кріплення вантажів затверджуються Міністерством, а правила пожежної безпеки, санітарні норми та правила, правила безпеки громадян на транспорті, інструкції по перевезенню окремих видів вантажів, інструкції про порядок розслідування та обліку нещасних випадків невинного характеру та інші документи можуть затверджуватися наказами посадових осіб, відповідних адміністрацій, департаментів транспорту і навіть їх структурними підрозділами (залізницею, пароплавством, портом та ін.).

За допомогою такої нормотворчості конкретизуються і деталізуються загальні норми законів. Зазвичай їх зміст не змінюється, але забезпечуються умови реалізації вимог закону. Такі акти встановлюють конкретні умови, правила і порядок перевезення, права і обов'язки вантажовідправника, вантажоодержувача, перевізника, пасажирів, інших учасників транспортного процесу, їх відповідальність. У таких нормативних актах часто містяться обмеження і заборони, обумовлені специфікою вантажу, що перевозиться, його характеристикою (великогабові, громіздкі, довговимірні, вибухові, легкозаймисті, радіоактивні, отруйні, сильнодіючі хімічні речовини і матеріали), перевезення яких визначається відповідними Інструкціями, правилами з застосуванням обмежень завантаження, складування або зовсім заборонаю перевезення тим чи іншим видом транспорту.

Прийняття нормативних актів це не тільки виконавчо-розпорядча діяльність, а й діяльність, яка виступає як регулятор транспортних правовідносин, дозволяє органам (суб'єктам) управління транспортом активно впливати на процес перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти і, врешті-решт, впливати на своєчасне, якісне виконання цивільно-правового договору перевезення.

Діяльність органів управління транспортом не обмежується прийняттям нормативних актів. Орган управління, його посадова особа обов'язково використовують правозастосовчу форму реалізації норм права.

*Застосування норм транспортного права* (видання індивідуальних актів, управлінське розпорядництво) як складова правової форми управління характеризується виданням відповідного індивідуального акта. Саме за допомогою таких ,актів закони та інші правові норми застосовуються до конкретних обставин. Вони відіграють роль юридичних актів, з якими пов'язується виникнення, зміна або припинення транспортних відносин. Наприклад, наказ начальника залізниці або уповноваженої ним посадової особи про завантаження вагонів понад план або поза планом та забезпечення їх перевезення.

*Індивідуальні акти* - це акти правозастосовчі, звернені до конкретних осіб, мають разове застосування і властивістю їх є те, що вони не містять норми права, а спрямовані на реалізацію конкретних юридичних повелінь повноважних суб'єктів (органів) управління транспортом.

Як прийняття нормативних актів, так і видання індивідуальних актів в юридичній управлінській літературі прийнято називати правовими актами управління, вони мають такі характерні властивості:

- а) виражають собою юридичний варіант управлінського рішення, основну правову форму волевиявлення суб'єктів управлінської діяльності;
- б) видаються тільки повноважним суб'єктом в межах його компетенції;
- в) є підзаконними, носять офіційний характер, визначають правила належної поведінки у сфері діяльності;
- г) спричиняють юридичні наслідки - встановлюють, змінюють чи відміняють певні норми права; або слугують юридичним фактом, що породжують, змінюють або припиняють конкретні правовідносини;
- г) є юридичним різновидом службових документів, які постійно використовуються в управлінській діяльності, прийняті у визначених законом формах і порядку та належним чином оформлені.

*Отже, правовий акт управління стосовно транспортного права - це засноване на законодавстві юридично-владне волевиявлення повноважного суб'єкта управління, що спрямоване на встановлення транспортних норм права або породжує, змінює чи припиняє конкретні правові відносини з метою реалізації задач і функцій транспортної діяльності. Таким чином, форма управлінської діяльності певною мірою дає змогу виокремити транспортне право в окремому специфічну (комплексну) галузь права.*

**2. Укладення договорів** - це особлива, специфічна форма діяльності транспортних органів. Насамперед зазначимо, що поняття договору, яке досить інтенсивно використовується у цивільно-правовій та адміністративно-правовій літературі, набуло значного поширення в юридичній практиці і будь-яких сумнівів не викликає.

Проте змінювані в процесі історичного розвитку суспільні відносини і практика їх регулювання залишають без докладного аналізу транспортні договори. Свого часу це питання досить активно дискутувалося науковцями, щоправда в основному з проблеми співвідношення: плану - як адміністративно-правового акту і договору перевезення та договору

перевезення - як цивільно-правової угоди, але в основу якої покладено план перевезення.

З цього питання автори висловлювали різні думки (погляди): від думки, що проблема співвідношення плану і договору повинна дістати однакове рішення незалежно від видів господарської діяльності до думки, що неможливо переносити на відношення саме з перевезення вантажів ті конструкції, які вироблені наукою в інших галузях господарської діяльності. Звичайно, на той час існували жорсткі планово-економічні відносини і план відігравав важливу роль. Виконання плану було одним з найважливіших показників господарської діяльності. План розглядався як метод державного управління майновими відносинами, з одного боку, а з іншого - як юридичний факт, з яким закон пов'язує необхідність виникнення конкретних правовідносин, тобто обов'язковість укладення відповідного договору. У такому разі договір був засобом конкретизації і реалізації плану, причому стосовно перевезення вантажів діяльність транспорту завжди була плановою.

В умовах ринкових відносин підсилюється роль договору не тільки на стадії виконання, а й на стадії організації та формування відносин. Проте основне питання даної проблеми полягає в тому, що договірні відносини мають характеризуватися юридичною рівністю волевиявлення сторін, а природа транспортно-правових відносин (які характеризуються природно-монопольним становищем) поряд з юридичною рівністю сторін передбачає владні повноваження транспортного органу. Наприклад, статтею 17 Статуту залізниць України встановлюється, що перевезення вантажів залізничним транспортом організовується на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезення вантажів встановлюється Правилами. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень. Аналогічні умови укладення договорів існують на автомобільному та інших видах транспорту.

*Отже, владність повноважень транспортного органу виявляється в тому, що форма договору встановлюється Правилами, затвердженими Міністерством інфраструктури України. Порядок розроблення, термін подання заявки, затвердження планів і облік виконання перевезень вантажів теж: встановлюється Правилами, а військових перевезень - спеціальними інструкціями. В окремих випадках повітряний перевізник на підставі загальних правил має право встановити свої правила повітряних перевезень (ст. 62 Повітряного кодексу України).*

Крім того, начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника (без додаткової оплати): дозволяють завантаження понад план та поза планом; змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами; дозволяють внутрішньо станційні перевезення вантажів (ст. 21 Статуту залізниць України). Тобто транспортний орган одноособово вирішує зазначені питання, виявляє свою юридичну владність і ставить у підвладне положення вантажовідправника. Певними повноваженнями наділені

начальники залізничних станцій, річкових і морських портів, аеропортів, які аж ніяк, на нашу думку, не є органами виконавчої влади, а тому неможливо ці відносини вважати й суто адміністративно-правовими, оскільки такі відносини виникають лише у сфері виконавчо-розпорядчої діяльності органів державного управління<sup>1</sup>, де однією із сторін є орган виконавчої влади. Тим більше, що значна кількість транспортних органів є підприємствами різних форм власності.

Аналіз нормативних актів, які регулюють порядок, умови та правила перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти показує, що поряд з нормами цивільною і адміністративного права існують норми, а разом з ними і відношення, притаманні тільки транспортним.

Договір перевезення хоч і зберігає цивільно-правові форми, але за змістом побудований на основі не завжди вільного волевиявлення сторін, характеризується створенням немов би владних повноважень транспортного органу щодо форми і змісту, а тому на певній стадії (формування, організації, виконання) відносин набуває нової якості - стає суто транспортним договором з усіма його наслідками.

Отже, специфіка і необхідність одноманітного забезпечення умов, порядку і правил перевезення, їх безпеки впливають норми транспортного законодавства в окремий вид правових норм, ЯКІ складають комплексну (окрему) галузь права - транспортне право.

**3. Здійснення організаційних заходів** в юридичній управлінській літературі розглядається як не-правові форми діяльності відповідних органів, як такі дії, що не вимагають чітко визначеного юридичного оформлення.

До таких дій належать як інструктування, наради, збори, надання практичної допомоги стосовно організації процесу перевезення працівниками транспорту, так й взаємодія з вантажовідправниками і вантажоодержувачами в питаннях поширення позитивного досвіду щодо маршрутизації перевезення вантажів, проведення контрольних заходів раціонального використання транспортних засобів, їх завантаження до повної місткості та вантажопідйомності; впровадження новітніх досягнень науки й техніки в процесах перевезення.

**4. Здійснення матеріально-технічних операцій** - також не-правова форма діяльності, яка не потребує чіткого юридичного оформлення, має допоміжне призначення в забезпеченні управлінського процесу на транспорті.

До матеріально-технічних операцій належать інформаційна робота; підготовка матеріалів до видання нормативних актів; науково-дослідницька робота; статистика і облік; діловодство; ведення архівів та інша робота. Збір і обробка інформації, статистика і облік, їх дані можуть слугувати підставою для прийняття відповідного акта управління транспортом.

**Методи управління транспортом.** Управління транспортом здійснюється різноманітними способами, прийомами і засобами, що в юридичній літературі прийнято називати методами управління, з допомогою яких компетентний орган або повноважний суб'єкт здійснює практичний

вплив на поведінку керованого об'єкта з метою досягнення певного управлінського результату.

Залежно від способу впливу та потреб процесу управління методи управління транспортом можна поділити на методи переконання, заохочення і примусу. Причому, як вважає В.К. Колпаков, переконання, заохочення і примус передбачають використання одних і тих самих економічних, політичних, моральних, ідеологічних, адміністративних, організаційних, психологічних засобів.

*Переконання* - універсальний метод управління, що застосовується в усіх сферах і галузях управління. *Метод переконання* - це спосіб цілеспрямованого впливу на свідомість і поведінку учасників транспортних відносин, який проявляється в комплексі роз'яснювальних, рекомендаційних і заохочувальних заходів з метою забезпечення правомірності їхньої поведінки. Наприклад, проведення заходів з вивчення положень правил перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти або проведення заохочувальних заходів щодо своєчасного навантаження та розвантаження рухомого складу транспорту, виконання планів перевезення вантажів тощо.

Метод переконання реалізується шляхом застосування роз'яснювальних заходів, надання необхідної допомоги, а також заходів морального та психологічного впливу: проведення бесід; правового виховання; агітація; спонукання тощо.

*Заохочення* - це заходи матеріального та морального впливу як необхідної умови мотивації належної поведінки учасників транспортних відносин. Наприклад, стосовно вантажовідправників, перевізників і вантажоодержувачів є установлені законодавством міри матеріального впливу (штрафи, пеня, збори) у разі не подачі рухомого складу під завантаження або затримки рухомого складу вантажовідправником під завантаження та вивантаження тощо.

До заохочення можна віднести нагородження працівників транспорту цінним подарунком чи грошима, оголошення подяки, нагородження грамотами, нагрудними знаками, представлення до державної нагороди і т. ін. Заохочення реалізується застосуванням опосередкованих організаційно-правових заходів і засобами економічного впливу.

Методи переконання і заохочення тісно пов'язані, взаємодіють і співвідносяться між собою, коригуються з такими формами управління, як здійснення організаційних заходів управління та виконання матеріально-технічних операцій.

*Примус* - один з основних методів в теорії управління, який полягає в застосуванні уповноваженою особою (органом) виконавчої влади та іншими компетентними суб'єктами комплексу примусових заходів морального, матеріального та фізичного впливу на волю і поведінку учасників управлінських відносин, спрямованих на виконання поставлених завдань. Зазначений метод є найбільш жорстким засобом впливу і, звичайно, застосовується у поєднанні з іншими управлінськими методами.

Метод примусу реалізується встановленням певних норм права; виданням індивідуальних управлінських актів; здійсненням загального керівництва підпорядкованими об'єктами; застосуванням у передбачених законом випадках заходів усіх видів державного примусу. Метод примусу коригується з правовими формами управління.

Щодо примусу у сфері транспортних відносин, то слід зауважити, що застосовуються всі види державного примусу, відомі юридичній науці, а саме: кримінальний примус, цивільно-правовий примус, адміністративний примус. Ця обставина пояснюється тим, що транспортне право у матеріальній сфері права є комплексною галуззю, а відтак захист транспортних правовідносин здійснюється не тільки специфічними нормами транспортних правил, а й нормами кримінального, цивільного, адміністративного та інших галузей права.

*Кримінальний примус* – це сукупність правових заходів, спрямованих на забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки від злочинних посягань та запобігання злочинам.

Кримінальний примус практично рівнозначний кримінальній відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, тому зміст його полягає в покаранні за вчинення злочинів у сфері транспортної діяльності та попередженні вчинення цих злочинів під загрозою бути притягнутим до кримінальної відповідальності (статті 276-292 Кримінального кодексу України) і в певних випадках до покарання у вигляді позбавлення волі.

*Цивільно-правовий примус* - це система засобів впливу на поведінку суб'єктів транспортних правовідносин, з допомогою яких забезпечується зміцнення майнового становища учасників цих відносин, формування у них впевненості в реалізації поставлених завдань.

Одним із таких засобів впливу є застосування майнових санкцій, а саме цивільно-правової відповідальності. У такому разі цивільно-правовий примус виступає як спосіб забезпечення належного виконання зобов'язань, передбачених договором перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, а також договором на подачу і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії або договором на експлуатацію залізничної колії.

Визначення способів забезпечення виконання зобов'язань закріплено у Цивільному кодексі України (ст. 178), до яких належать: неустойка (штраф, пеня), застава, порука, завдаток та гарантія.

Такий перелік є вичерпним, а тому інші механізми, за допомогою яких забезпечується виконання зобов'язань, формально до цивільно-правового примусу не належить. Це може бути адміністративний (управлінський) чи Інший специфічний примус, притаманний іншій певній галузі права

*Адміністративний примус* - це сукупність заходів попередження, припинення та відповідальності за порушення нормативно-правових положень у сфері транспортної діяльності, які застосовуються в

односторонньому порядку уповноваженим на те органом (посадовою особою) і в передбачених правовими нормами випадках. Як правило, заходи адміністративного примусу застосовуються органами державного управління (виконавчої влади). Але часто законодавець установлює, що ці права мовби делегуються або від імені держави (органу виконавчої влади) виступають посадові особи підприємств цих органів, яких до органів виконавчої влади можна піднести лише умовно. Наприклад, за порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на транспорті в галузі шляхового господарства (гл. 10 КпАП) право накладення стягнень як заходу відповідальності надається начальникам залізничних станцій, морських і річкових портів, аеропортів, їх заступникам, контролерам-ревізорам різних видів транспорту, начальникам державних інспекцій та іншим посадовим особам (статті 224-229 КпАП).

Часом у нормативних актах як заходи попередження або припинення правопорушень установлюються заборона експлуатації транспортних засобів, технічний стан яких загрожує безпеці руху, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами та їх огляд на стан сп'яніння, заборона руху транспорту тощо. Наприклад, статтею 70 Статуту залізниць України начальнику станції або його заступнику і ревізорам надається право перевіряти стан безпеки руху залізничного господарства на під'їзних коліях за участю уповноваженого представника підприємства. У разі виявлення несправностей, то загрожують безпеці руху, розпорядженням начальника станції або ревізора подача вагонів на залізничні під'їзні колії повинна бути припинена до усунення несправностей, з повідомленням про це підприємства.

Останнім часом вчені-адміністративісти вказують на найрізноманітніші варіанти класифікації методів управління залежно від вибору критерію та методу і завдань дослідження. Тому в управлінській літературі досить часто вказують на такі методи, як *адміністративні* та *економічні*.

*Адміністративні методи* – це способи прямого, владного впливу на діяльність підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян з боку органів управління шляхом прямого встановлення наказами їх обов'язків. Це особливо притаманне відносинам у сфері транспортної діяльності.

*Економічні методи* – це способи непрямого, побічного впливу на поведінку підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян шляхом створення відповідних економічних умов, які викликали б зацікавленість у виконанні роботи завдяки майновим інтересам.

Стосовно управлінської діяльності на транспорті використовуються як матеріальні заохочення, так і економічні санкції. До них належать такі важелі, як: кредити, прибутки, тарифи, матеріальне заохочення, штрафи, неустойки, відшкодування збитків тощо.

*Отже, аналіз методів управління транспортом дозволяє нам ще раз наголосити, що специфічні відносини у сфері транспортної діяльності, особливості управління транспортом не можуть бути витіснені цивільно-правовими категоріями договірної типу. Наявність специфічних методів*



*управління транспортом та їх особливостей вказують на формування окремої, комплексної галузі права - транспортне право.*

Питання по темі:

1. Назвати складові транспортної системи України.
2. З чого складається внутрішня будова кожного з видів транспорту?
3. Що ви розумієте під державним управлінням транспортної системи України?
4. Назвати мету і завдання державного управління в галузі транспорту.
5. Назвати суб'єктів, які здійснюють управління транспортом України.