

Адміністративно-правове регулювання транспортної галузі та її окремих видів*Дубинський Олег Юрійович¹*

Опубліковано	Секція	УДК
30.10.2023	Право	342.656.354

DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.10432207>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

Анотація. У статті досліджуються питання, пов'язані з ключовими складовими цілісної транспортної системи України. У контексті адміністративно-правового регулювання транспортної системи, розглядаються окремі законодавчі акти, що формують основу такого регулювання. Вказано, що розвиток цієї галузі залежить від багатьох чинників і, передусім, від належного адміністративно-правового регулювання, адже така динамічна та складна система потребує постійного вдосконалення, адаптації до нових потреб споживачів та умов бізнес-середовища і правового поля.

Особливо підкреслено те, що в сучасних умовах, коли стан економіки відіграє важливу роль для функціонування держави, її обороноздатності та суверенітету, саме транспортна галузь, по суті, виступає стратегічною галуззю економіки, яка дозволяє у складних соціально-економічних умовах бути стабільним джерелом наповнення бюджетів усіх рівнів.

Зроблено висновок, що сьогодні вже сформована основа правового регулювання основних видів транспорту, шляхом прийняття базового Закону України «Про транспорт», а також низки Законів, що регламентують порядок діяльності окремих видів транспорту. Натомість, з огляду на динамічний розвиток транспортної галузі правове регулювання цієї сфери вимагатиме подальшого розвитку та удосконалення.

Ключові слова: економіка, транспортна галузь, види транспорту, політика у сфері транспорту, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, єдина транспортна система України.

**Administrative and legal regulation
transport industry and its individual types**

Abstract. The article examines issues related to the key components of the integral transport system of Ukraine. In the context of administrative and legal regulation of the transport system, separate legislative acts that form the basis of such regulation are considered. It is indicated that the development of this industry depends on many factors and, above all, on proper administrative and legal regulation, because such a dynamic and complex system needs constant improvement, adaptation to new needs of consumers and conditions of the business environment and legal field.

It is especially emphasized that in modern conditions, when the state of the economy plays an important role for the functioning of the state, its defense capability and sovereignty,

¹проректор з науково-педагогічної роботи, економічних, юридичних та соціальних питань Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, доктор юридичних наук, професор

the transport industry, in fact, acts as a strategic branch of the economy, which allows it to be a stable source of filling the budgets of all levels

It was concluded that today the basis of the legal regulation of the main types of transport has already been formed, through the adoption of the Basic Law of Ukraine «On Transport», as well as a number of Laws regulating the operation of certain types of transport. On the other hand, given the dynamic development of the transport industry, the legal regulation of this area will require further development and improvement.

Key words: economy, transport industry, types of transport, transport policy, road transport, railway transport, sea transport, river transport, unified transport system of Ukraine.

Вступ

Постановка проблеми. В сучасних умовах, коли стан економіки відіграє важливу роль для функціонування держави, її обороноздатності та суверенітету, виникає потреба наукового осмислення її ключових складових та формування положень, що впливатимуть на їх результативність. Однією з таких складових є транспортна галузь, що, по суті, виступає стратегічною галуззю економіки, яка дозволяє у складних соціально-економічних умовах бути стабільним джерелом наповнення бюджетів усіх рівнів. Розвиток цієї галузі залежить від багатьох чинників і, передусім, від належного адміністративно-правового регулювання, адже така динамічна та складна система потребує постійного вдосконалення, адаптації до нових потреб споживачів та умов бізнес-середовища і правового поля.

Стан дослідження проблеми. Питання, що стосуються функціонування транспортної галузі є актуальним упродовж тривалого періоду, а тому досить активно обговорюється в наукових колах. Стосовно тематики, що нами досліджується варто звернути увагу на праці таких відомих вчених-адміністративістів, які розкривають окремі аспекти правового регулювання транспортної галузі, а саме: В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, Г. В. Атаманчук, Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, В. К. Гіжевський, Т. О. Гуржій, С. С. Єсімов, С. В. Ківалов, М. В. Ковалів, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, В. Л. Ортинський, О. І. Остапенко, А. О. Собакар, О. Б. Черномаз, В. О. Шамрай, Ф. П. Шульженко, Н. В. Якименко та ін.

Мета статті полягає у дослідженні стану адміністративно-правового регулювання транспортної системи України загалом та окремих її складових.

Результати

Передусім необхідно зазначити, що ст. 1 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР визначає, що «транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою» [1].

Вказаний нами Закон України «Про транспорт» у ст. 21 закріпив положення про єдину транспортну систему України, до якої входить: «транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування». Водночас в абз. 2 цієї статті наголошено, що «єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу

транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [1].

Натомість, досліджуючи основні види транспорту в єдиній транспортній системі України та характеризуючи їх правове регулювання доцільно, передусім, з'ясувати сутність базового поняття «транспорт». Так, у загальному розумінні термін «транспорт» «з лат. trans «через» та portare «нести»» означає сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше [2]. У словнику української мови зазначене поняття широко подано в багатьох значеннях: 1) транспорт як галузь народного господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставляння, переміщення вантажів тощо; 2) як той чи інший вид перевізних засобів; 3) як будь-який засіб перевезення, а також сукупність таких засобів; 4) перевізні засоби певного територіального підпорядкування; 5) певна ділянка перевезень, а також сукупність перевізних засобів, що обслуговує її; 6) партія вантажів, доставлених або призначених для доставки куди-небудь; 7) обоз із військовим вантажем або сукупність перевізних засобів спеціального призначення; 8) вантажне судно морського флоту [3, с. 231].

Ще одне визначення транспорту подається у Юридичній енциклопедії, де «транспорт» трактується як галузь народного господарства, покликана забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки різних сфер економіки і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях [4, с. 119].

Проте, аналізуючи вказані вище визначення, варто зауважити, що в них не прослідковується чітке розмежування між загальним поняттям транспорту та поняттями окремих його видів, транспортної системи загалом, аспектів розуміння терміна «транспорт» тощо.

Натомість, Великий тлумачний словник сучасної української мови містить таке визначення транспорту – «1. Галузь господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставляння, переміщення вантажів і т. ін. // Той чи інший вид перевізних засобів. Залізничний транспорт. Водний транспорт. Підземний транспорт. Повітряний транспорт. // Будь-який засіб перевезення, а також сукупність таких засобів. // Перевізні засоби певного територіального підпорядкування. // Певна ділянка перевезень, а також сукупність перевізних засобів, що обслуговує її. Пасажирський транспорт. Вантажний транспорт. 2. Партія вантажів, доставлених або призначених для доставки куди-небудь. 3. Обоз із військовим вантажем або сукупність перевізних засобів спеціального призначення. 4. Вантажне судно морського флоту» [5, с. 1469].

Доцільно підкреслити, що транспорт – це сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів і інформації з одного місця в інше, а промисловий транспорт – це сукупність транспортних засобів, споруд і шляхів промислових підприємств, призначених для обслуговування виробничих процесів, переміщення сировини, напівфабрикатів і готової продукції та території підприємства, що обслуговується [2].

Вочевидь, поняття «транспорт» доцільно відокремлювати від поняття «транспортна система», з огляду на те, що останню пропонують визначати як сукупність усіх видів транспорту, пов'язаних між собою з метою задоволення потреб населення і держави в перевезеннях пасажирів і вантажів, і яка складається з транспортних пунктів (невелика залізнична станція, річкова пристань, автостанція, аеропорт), транспортних вузлів і транспортних магістралей; як сукупність усіх видів транспорту, які пов'язані між собою транспортними вузлами [6].

Автори навчального посібника «Загальний курс транспорту», Л. Ю. Яцківський та Д. В. Зеркалов, акцентує увагу на тому, що транспортна система має відповідати низці вимог національної безпеки та суспільного виробництва, зокрема щодо наявності

розгалуженої інфраструктури для уможливлення надання всього спектру транспортних послуг і підтримання зовнішньоекономічних зв'язків. Тому єдину транспортну систему в Україні становлять: 1) транспорт загального користування, а саме: автомобільний, міський електротранспорт, залізничний, авіаційний, морський і річковий; 2) відомчий транспорт; 3) промисловий залізничний транспорт; 4) трубопровідний транспорт; 5) шляхи сполучення загального користування [7, с. 26].

У контексті вказаного вище варто зосередити увагу на деяких видах транспорту та розглянути питання щодо їх правового забезпечення. Так, провідна роль у перевезенні значних обсягів вантажів, а також пасажирів відводиться залізничному транспорту, який, вочевидь, виступає чи не найважливішим елементом дорожньо-транспортного комплексу України.

Натомість, Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР визначає залізничний транспорт як «виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо» [8].

Особливо важливим аспектом сьогодні є узгодження транспортної політики, зокрема щодо залізничних перевезень, у контексті євроінтеграційних процесів. Так, на думку Р. Б. Сірка, транспортна політика ЄС як і транспортна політика України на шляху до євроінтеграції, базується на принципах гармонізації й лібералізації. За допомогою встановлення єдиних правил діяльності у сфері залізничних перевезень, вносяться відповідні зміни щодо вдосконалення транспортного законодавства країн ЄС та України [9, с. 66].

Ще однією вагомою складовою цілісної транспортної системи України є автомобільний транспорт. Законом України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-III, автомобільний транспорт визначається як «галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами» [10]. Як слушно зауважує, Л. Я. Свистун, сьогодні жодна фізична особа не можуть обійтися без послуг перевезення пасажирів автомобільним транспортом, який відрізняється від інших видів транспорту рядом позитивних особливостей. До них належать: висока прохідність автомобілів, що дозволяє їм рухатись різними дорогами – від досконалих до примітивних; найбільша мобільність та маневреність, що забезпечує доставку в різні населені пункти, без допомоги інших видів транспорту; висока швидкість руху автомобілів по удосконаленим дорогам [11, с. 91]. Законодавство у сфері перевезень автомобільним транспортом має міжгалузевий характер (до складу належать норми публічного та приватного права; має комплексний характер; в ньому наявна значна кількість нормативно-правових; має певну структуру, складається з окремих інститутів, які також є комплексними [11, с. 92].

Натомість, досліджуючи правове регулювання ринку автомобільних пасажирських перевезень в Україні, Л. О. Васечко, підкреслює, що наразі в Україні не досить налагодженим є питання нормативного врегулювання пасажирських перевезень автомобільним транспортом, що своєю чергою гальмує процеси щодо удосконалення транспортного сектору на території України. Оскільки законодавче закріплення є першочерговим для будь-якої сфери, адже без розв'язання даного питання мови про повноцінний розвиток транспортної інфраструктури у сфері автомобільних пасажирських перевезень йти не може. В першу чергу для удосконалення автомобільних пасажирських перевезень є саме розв'язання питання правового врегулювання даної сфери [12, с. 241].

Зокрема вчений акцентує на тому, що правові аспекти не відповідають стандартам Європейського Союзу в контексті розвитку наукового потенціалу, підтримки та впровадження новітніх науково-технологічних розробок. Вчений вважає, що для розв'язання цього питання, потрібно надати системному забезпеченню інституціонального потенціалу управління автомобільним транспортом у науковому, інформаційно-аналітичному й експертних напрямках [12, с. 241].

Важливе значення в транспортній системі України відіграє також внутрішній водний транспорт. Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року № 1054-IX, під цим видом транспорту необхідно розуміти «вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства» [13].

Особливу увагу у контексті внутрішнього водного транспорту варто звернути на річковий транспорт. Як зауважує, О. В. Сандурська, річковий транспорт України завжди виступав важливим елементом транспортних комунікацій. Він забезпечував зв'язки між різними областями країни, між виробником і ринком, стимулював різні соціальні процеси, впливав на інтенсивність економічного розвитку регіонів. Завдяки розгалуженій гідросітці України, річковий транспорт забезпечував перевезення великої кількості вантажів на значні відстані, будучи найбільш економічним видом транспорту [14, с. 45].

Розглядаючи річковий транспорт як вирішення проблем «зернової логістики», К. О. Горошко та О. М. Аляб'єва, зауважують, що загальна характеристика річкового транспорту має достатньо потужний потенціал, оскільки територією України проходять потужні водні артерії, протяжністю приблизно 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, якими, потенційно, можна здійснювати перевезення вантажів, в Україні є 16 річкових портів та терміналів; пропускна здатність внутрішніх водних шляхів – 60 млн тонн на рік. При цьому науковці підкреслюють, перевагами даного виду транспорту є в першу чергу економічність, екологічність та енергоефективність. [15, с. 50-51].

У контексті проблем та перспектив розвитку річкового транспорту України, Н. М. Гуржій, А. В. Городова та Т. Є. Одинець, також звертають увагу на великий і нереалізований потенціал перевезень річковим транспортом, який має Україна. На думку дослідників, перспективними регіонами для розвитку річкової навігації традиційно залишаються дві найбільші річки – Дніпро та Дунай. Розвиток інфраструктури та оновлення річкового флоту, ухвалення низки законодавчих ініціатив, спрямованих на спрощення роботи річкових перевізників, може стати додатковим фактором активізації економічної активності в Україні. З огляду на перспективність розвитку річкового сполучення в західному напрямі, актуальним є реалізація інфраструктурних проектів у партнерстві України та країн-членів ЄС [16, с. 64].

На підставі аналізу організаційно-економічного механізму розвитку річкових портів України, Н. О. Валявська робить висновок, що здійснення перевезень річковим транспортом – це найбільш безпечний, екологічно чистий та економічно ефективний вид транспорту, однак для підвищення його конкурентоспроможності та розкриття потенціалу необхідно регулярно залучати інвестиції в модернізацію та інноваційний розвиток. Водночас вчена вважає, що Укріплення конкурентних позицій використання річкового транспорту в перевезеннях вантажу в контейнерах призведе до посилення

його інтеграції у міжнародному мультимодальному транспортно-логістичному ланцюгу [17, с. 61].

Висновки

Отже, підсумовуючи викладене вище можемо констатувати, що сьогодні цілісна транспортна система України є потужним елементом економіки держави, від якої залежить діяльність переважно усіх сфер життєдіяльності суспільства. Вагому роль у цьому відіграють такі складові транспортної галузі, які входять до транспорту загального користування як залізничний, автомобільний та водний.

Варто також зауважити, що сьогодні вже сформована основа правового регулювання цих видів транспорту, шляхом прийняття базового Закону України «Про транспорт», а також низки Законів, що регламентують порядок діяльності окремих видів транспорту. Натомість, з огляду на динамічний розвиток транспортної галузі правове регулювання цієї сфери вимагатиме подальшого розвитку та удосконалення.

Список використаних джерел

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
2. Промисловий транспорт та його види. URL: <http://www.geograf.com.ua/geoinfocentre/20-human-geography-ukraine-world/280-ref19951107>
3. Словник української мови: в 11 томах. / [Ред. колег. І. К. Білодід (голова) та ін.]. К.: Наукова думка 1970-1980. Том 10: Т-Ф [ред. А.А.Бурячок, Г.М. Гнатюк]. К.: Наукова думка, 1979. С. 231.
4. Юридична енциклопедія: (В 6 т.). Т. 6. Т-Я. / ред. кол.: Ю. С. Шемшученко (голова ред. кол.) та ін. К.: «Укр. енцикл.», 2004. С. 119.
5. Великий тлумачний словник сучасної української мови: 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: Перун, 2005. VIII. 1728 с.
6. Транспорт України. URL: http://www.zhu.edu.ua/mk_school/mod/glossary/view.php?id=4409
7. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту. Навч. посіб. Кн. 1. К.: Арістей, 2007. 544 с.
8. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183.
9. Сірко Р. Б. Правове регулювання перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом на шляху до євроінтеграції. *Часопис цивілістики*. 2017. Вип. 22. С. 65–68.
10. Про автомобільний транспорт: Закон України 5 квітня 2001 року № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.
11. Свистун Л. Я. Співвідношення цивільно-правових та адміністративно-правових норм в контексті публічності договорів перевезення пасажирів автомобільним транспортом. *Право і суспільство*. 2019. № 4. С. 90–96.
12. Васечко Л. О. Правове регулювання ринку автомобільних пасажирських перевезень в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 4. С. 240–242.
13. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
14. Сандурська О. В. Становлення та розвиток річкового транспорту України у XIX – на початку XX століття. *Питання історії науки і техніки*. 2013 № 2. С. 45–51.

15. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Річковий транспорт як вирішення проблем «зернової логістики». *Агросвіт*. 2017. № 24. С. 49–52.
16. Гуржій Н. М., Городова А. В., Одинець Т. Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 3. С. 61–65.
17. Валявська Н. О. Організаційно-економічний механізм розвитку річкових портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 4. С. 58–61.

**Порівняння витрат та доходів від виробництва зерна та соняшнику на
інноваційних засадах: аналіз ефективності**

Димитров Юрій Юрійович², Яценко Євгеній Андрійович³

Опубліковано	Секція	УДК
19.10.2023	Право	378.14

DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.8177339>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

² магістрант, кафедра економіки, економічний факультет, Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна, 03041, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 11, <https://orcid.org/0009-0008-6965-2695>

³ магістрант, Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна, 03041, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 11, <https://orcid.org/0009-0006-0263-9117>