

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**Бойко Андрій Володимирович**



УДК 342.9:179

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ  
В УКРАЇНІ**

Спеціальність 12.00.07 – адміністративне право і процес;  
фінансове право; інформаційне право

Автореферат  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора юридичних наук

Дніпро – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Науково-дослідному інституті публічного права.

**Науковий консультант –**

доктор юридичних наук, професор

**Лошицький Михайло Васильович,**

Східноєвропейський університет імені Рауфа Аблязова,

професор кафедри публічного права.

**Офіційні опоненти:**

доктор юридичних наук

**Дніпров Олексій Сергійович,**

Офіс Президента України,

керівник Апарату;

доктор юридичних наук, професор

**Сербин Руслан Андрійович,**

Національна академія внутрішніх справ,

проректор;

доктор юридичних наук, професор

**Собакарь Андрій Олексійович,**

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,

завідувач кафедри адміністративного права, процесу

та адміністративної діяльності.

Захист відбудеться «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 р. о 9.00 год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.727.02 у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ за адресою: 49000, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26.

З дисертацією можна ознайомитись у загальній бібліотеці Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26).

Автореферат розіслано «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 р.

**Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради**



**В. С. Березняк**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Одним із найважливіших компонентів економіки будь-якої держави завжди був і залишатиметься транспорт. Його роль для людини і суспільства в цілому не піддається сумніву, адже сталий розвиток транспорту є гарантією вільного переміщення товарів і послуг як всередині країни, так і за її межами, конкуренції і свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та її національної безпеки, і, як наслідок, поліпшення умов і рівня життя населення, що в свою чергу надає безперечний вплив на зовнішньоекономічну діяльність країни.

Будучи невід'ємним інструментом реалізації національних інтересів, транспорт в першу чергу задовольняє інтереси суспільства і держави в перевезеннях. Так, у 2019 р. вантажообіг українських підприємств транспорту становив 338,9 млрд. ткм., підприємствами транспорту було перевезено 674,5 млн.т. вантажів, а послугами пасажирського транспорту скористалося 4262,4 млн. пасажирів.

Безперечно, транспортний вимір, як важлива складова геополітичних стратегій, є одним із пріоритетів розвитку української держави, реалізації нею свого потенціалу в динамічно мінливому конкурентному середовищі. Транспорт виступає як важливий інструмент державної політики, забезпечуючи територіальну та економічну єдність країни, розвиток та поглиблення міжрегіональних зв'язків, формування повноцінного внутрішнього ринку та транскордонного співробітництва. Розвинута транспортна інфраструктура забезпечує не лише нормальну життєдіяльність країни, але й її національну безпеку та цілісність, сприяє розв'язанню таких важливих завдань як організація транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб підприємців та населення в перевезеннях та операціях як на території України, так і за її межами. Водночас відсутність тривалий час державної підтримки через брак власних джерел розвитку зумовило різке старіння основних фондів транспорту, яких транспортна галузь не позбулася й досі.

Наразі ключовими викликами розвитку вітчизняної транспортної галузі є необхідність інтегрування України до міжнародних транспортних інституцій та зміцнення авторитету країни як розвинутої в транспортному відношенні європейської держави; системного інкорпорування актів ЄС в законодавчу систему України; підвищення рівня безпеки руху та експлуатації транспортних засобів (як приклад, вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від дорожньо-транспортних пригод, що сталися з 2017 по 2019 роки, та їх наслідків становить близько 12,19 млрд. доларів США, що в середньому становить 3,15 % валового внутрішнього продукту України за рік); модернізації застарілої транспортної інфраструктури

(зокрема, масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, її фізичний знос перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 %, зношеність основних фондів повітряного транспорту складає майже 70%); створення ефективної інформаційно-аналітичної системи збору та обробки даних і фактологічних матеріалів в галузі транспорту з метою забезпечення об'єктивної оцінки їх стану та перспектив взаємовигідного розвитку; розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень, транспортної логістики та створення відповідних інфраструктурних проектів; організації та здійснення реального публічного контролю транспортної галузі, в тому числі із активним залученням громадськості тощо.

Важливі аспекти адміністративно-правового забезпечення функціонування транспорту досліджувалися багатьма відомими правниками, зокрема слід згадати наукові праці В.Б. Авер'янова, О.М. Бандурки, О.І. Безпалової, Д.В. Белиха, В.М. Бесчастного, Ю.П. Битяка, І.В. Булгакової, Г.В. Галімшиної, В.В. Галуцька, В.М. Гаращука, А.В. Гаркуші, В.В. Гаркуші, В.К. Гіжевського, С.В. Гизимчука, Г.К. Голубевої, Т.О. Гуржія, С.М. Гусарова, Е.Ф. Демського, Е.М. Деркач, О.С. Дніпрова, Є.В. Додіна, М.М. Долгополової, О.В. Домашенка, В.В. Доненка, В.В. Єгупенка, А.П. Калініченко, Р.А. Калюжного, М. В. Коваліва, Ю.С. Коллера, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, О.В. Кузьменко, С.О. Кузніченка, М.В. Лошицького, Р.С. Мельника, Ю.І. Марценишина, А.В. Мілашевича, О.Л. Міленіна, Т.П. Мінки, М.А. Микитюка, Р.В. Миронюка, В.А. Мисливого, О.М. Музичука, В.Ф. Муцка, В.Я. Настюка, В.В. Новікова, В.І. Олефіра, О.І. Остапенка, В.П. Петкова, С.В. Петкова, А.М. Подоляки, В.Й. Развадовського, О.Ю. Салманової, Р.А. Сербина, А.О. Собакаря, М.М. Стоцької, Я. І. Хом'яка, О. Б. Чорномаз, М.Л. Шелухіна, В.М. Шудрікова, О.С. Юніна, Х. П. Ярмакі, О.Н. Ярмиша та ін. Утім безпеку руху як інтегральний чинник ефективного функціонування транспорту дотепер не піддано детальному науковому аналізу. Різні аспекти безпеки дорожнього руху розглядалися в роботах.

Вітчизняні наукові дослідження адміністративно-правового забезпечення реалізації окремих напрямів транспортної політики не є фрагментарними і в цьому аспекті слід віддати належне дисертаційним роботам В.Й. Развадовського «Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання)» (Харків, 2004), Т.О. Гуржія «Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади» (Київ, 2011), А.О. Собакаря «Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: адміністративно-правові засади» (Київ, 2012), В.В. Воліка «Адміністративно-правові засади формування та реалізації державної політики в галузі міського транспорту» (Дніпро, 2017), О.Ю. Дубинського «Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті» (Київ, 2019), Є.В. Скрипи «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» (Дніпро, 2020),

О.В. Брусакової «Адміністративно-правові засади державного регулювання в галузі авіаційного транспорту в Україні» (Харків, 2020). Останні мають важливе теоретико-прикладне значення для розвитку науки адміністративного права, однак проблему підвищення ефективності реалізації державної транспортної політики в Україні в цілому не вирішують, хоча вона має міжгалузевий характер і досліджується фахівцями різних наукових напрямів не лише правничого змісту. Попри актуальність та відому значущість цього напрямку наукових досліджень, державна політика у сфері транспорту отримує явно недостатньо уваги з боку правничої наукової спільноти.

На сьогодні традиційний підхід до формування державної транспортної політики, побудований виключно на вузькоспеціалізованому розумінні сучасних проблем та тенденцій транспортного розвитку країни через особливості лише економічного, техніко-технологічного та логістичного її забезпечення, не може бути дієвим та результативним. Потрібна нова сучасна парадигма публічно-правового забезпечення формування та реалізації транспортної політики, спрямована на вирішення сучасних проблем у транспортному секторі країни у середньостроковій та довгостроковій перспективі, створення інтелектуальної і взаємозалежної транспортної та енергетичної інфраструктури, забезпечення її інвестиційної привабливості, безпеки транспортних процесів, доступності та підвищення якості транспортних послуг, відповідності технічного та технологічного рівня транспортних засобів сучасним вимогам з енергоефективності та екологічної прийнятності, гармонізації національних регуляторів суспільних відносин на транспорті із світовими та європейськими стандартами.

Саме тому обрання Україною зовнішньополітичного курсу, спрямованого на європейську інтеграцію та членство в Європейському Союзі, стрімкі процеси адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу та врахування міжнародних стандартів і світової практики правозастосування обумовлюють необхідність з'ясування особливостей реалізації державної транспортної політики в Україні та свідчать про постійну актуальність досліджуваної теми.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Обрана тема дисертаційного дослідження спрямована на виконання основних положень; Плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Пріоритетних напрямків розвитку правової науки на 2011-2015 рр., затверджених постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 24.09.2010 № 14-10, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», ухваленій указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, ухваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р; Середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275-р., Національної транспортної стратегії України на період до

2030 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р., Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390. Проблематика дисертаційного дослідження відповідає Пріоритетним напрямам розвитку правової науки на 2016-2020 рр., затвердженим на загальних зборах Національної академії правових наук України 3 березня 2016 року; враховує положення Пріоритетних напрямів розвитку правової науки за попередній період 2010-2015 рр., затверджених постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 24 вересня 2010 року. Тематика дисертації відповідає Перспективним напрямам дисертаційних досліджень на здобуття ступенів кандидата та доктора наук з юридичних спеціальностей, затвердженим рішенням Президії Національної академії правових наук України від 18.10.2013 р. № 86/11, а також плану науково-дослідницької роботи Науково-дослідного інституту публічного права «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації 0115U005495).

**Мета і задачі дослідження.** *Мета* роботи полягає у розробленні на підставі аналізу чинного законодавства концепції державної транспортної політики, з'ясуванні механізму та особливостей її адміністративно-правового забезпечення, а також у виробленні на цій основі науково-обґрунтованих пропозицій і рекомендацій з удосконалення нормотворчої діяльності та правозастосовної практики на транспорті.

Для досягнення зазначеної мети в дисертації були поставлені такі основні *задачі*:

- розкрити зміст та особливості транспортної системи України як об'єкта адміністративно-правового забезпечення;
- виявити історичні передумови формування державної транспортної політики в Україні;
- визначити поняття державної транспортної політики;
- виробити концептуальний підхід до формування та реалізації державної транспортної політики;
- надати поняття принципів реалізації державної транспортної політики та їх класифікацію;
- охарактеризувати стан правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні;
- з'ясувати коло суб'єктів забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні загальної та спеціальної компетенції;
- охарактеризувати адміністративно-правові форми та методи реалізації державної транспортної політики;
- запропонувати класифікацію адміністративно-правових засобів забезпечення реалізації державної транспортної політики;
- виявити особливості стратегічного планування у сфері реалізації

державної транспортної політики;

- визначити поняття та види публічного контролю як засобу реалізації державної транспортної політики;

- окреслити перелік адміністративно-правових заходів забезпечення ефективності державного управління транспортним сектором;

- з'ясувати ознаки, притаманні публічним (адміністративним) послугам, що надаються публічною адміністрацією на транспорті;

- запропонувати заходи підвищення безпеки та надійності перевезень;

- визначити особливості адміністративно-правового забезпечення функціонування екологічно чистого транспорту;

- вивчити зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики та можливості його адаптації для України;

- виробити конкретні заходи, спрямовані на оптимізацію адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні.

*Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері публічно-правового забезпечення функціонування транспортної системи України.*

*Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні.*

**Методи дослідження.** З метою визначення стану розробленості та теоретичного обґрунтування шляхів розв'язання проблеми формування та реалізації державної транспортної політики задіяно комплекс загальнонаукових взаємодоповнюючих підходів та методів дослідження. Зокрема, за допомогою історико-правового методу визначено передумови виникнення та становлення феномену транспортної політики, досліджено тенденції становлення та основні чинники формування державної транспортної політики України на різних етапах її історичного розвитку (підрозділ 1.2). За допомогою семантичного методу виділено групи наукових підходів щодо розуміння сутності категорій «транспортна політика», «державна транспортна політика», «транспортна безпека», «контроль на транспорті», «транспортні послуги» (підрозділи 1.3, 3.3, 4.2 та 4.3).

Методи аналізу і синтезу дозволили виявити основні тенденції та проблеми адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації державної транспортної політики, розробити пропозиції з удосконалення законодавства на транспорті (розділи 1–2). Структурно-функціональний метод сприяв аналізу повноважень суб'єктів забезпечення державної транспортної політики в Україні загальної та спеціальної компетенції, виявленню недоліків у їхній діяльності (підрозділи 2.2 та 2.3). Індуктивний, дедуктивний, статистичний методи були застосовані для узагальнення та аналізу емпіричної інформації за тематикою дослідження (розділи 1–4). Вимоги формальної логіки щодо послідовності, визначеності, несуперечності і обґрунтованості суджень були використані при формулюванні висновків і пропозицій

відповідно до мети дослідження.

Порівняльно-правовий метод забезпечив опис запозичень позитивного досвіду формування та реалізації державної транспортної політики інших країн світу (підрозділ 5.2). Завдяки використанню методу моделювання вдалося запропонувати рекомендації щодо внесення змін та доповнень до чинного законодавства (підрозділи 2.2, 3.2, 4.3).

Використання положень загальної та конкретної методології зумовило формування та обґрунтування понятійно-термінологічного апарату дослідження, визначення провідних ідей і методів їх теоретичного обґрунтування, наукового аналізу досліджуваних фактів і явищ правничої дійсності, узагальнення, синтезу, експериментальної перевірки, оцінки відповідності розробленої концепції формування та реалізації державної транспортної політики не лише у національному, але й наднаціональному та глобальному вимірах.

*Нормативною основою роботи* є Конституція України, законодавчі акти України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, постанови Верховної Ради, акти Президента і Кабінету Міністрів України, нормативні акти центральних органів виконавчої влади. У ході дисертаційного дослідження було також використано нормативні акти Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської конференції цивільної авіації, Європейського агентства безпеки авіації, Європейської організації з безпеки аеронавігації, Міжнародної гідрографічної організації, Міжнародної морської організації, Організації співробітництва залізниць, Організації з безпеки і співробітництва в Європі, а також законодавство зарубіжних країн (США, Німеччини, Швеції, Великої Британії, Ірландії, Данії, Бельгії, Франції, Японії, Латвії, Італії, Австралії, Нової Зеландії, Швейцарії, Казахстану, Канади), досвід яких щодо адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики може бути імплементований в Україні.

*Емпіричну базу дисертації* становить статистична й аналітична інформація Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби статистики України, Державної авіаційної служби України, Державної служби морського та річкового транспорту України, Державної служби України з безпеки на транспорті, Державного агентства автомобільних доріг України, Державного агентства інфраструктурних проєктів України та інших органів виконавчої влади за 2010–2019 рр., а також матеріали судової та адміністративної практики.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що робота є однією з перших спроб комплексно, з використанням сучасних методів пізнання, урахуванням новітніх досягнень науки адміністративного права визначити сутність та особливості реалізації державної транспортної політики та її складових в Україні. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових концептуальних наукових положень та висновків,



запропонованих особисто здобувачем. Основні з них такі:

*у перше:*

– з'ясовано сутність транспортної доктрини України як системи теоретико-концептуальних принципів і положень, стратегічних заходів та програмно-цільових орієнтирів публічно-правового забезпечення розвитку транспортної галузі, формування державної транспортної політики не лише у національному, а й наднаціональному та глобальному вимірах, що надало змогу обґрунтувати основні рівні її реалізації, а, відповідно, й закономірності формування транспортної доктрини; у цьому контексті запропоновано багаторівневу структуру транспортної доктрини, виходячи із системного підходу до її функцій, цілей, елементів, що дозволило визначити адаптивні схеми збереження національних інтересів у транспортному середовищі;

– мінімальний транспортний стандарт покладено в основу державної транспортної політики та визнано формою державного регулювання транспортної системи країни як сукупності цільових показників кінцевого споживання транспортних послуг, від яких залежить своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;

– розроблено концептуальний підхід до формування та реалізації державної транспортної політики, що передбачатиме: по-перше, забезпечення максимальної ефективності публічного адміністрування транспортним сектором на основі принципів державно-приватного партнерства; по-друге, підвищення безпеки та надійності перевезень; по-третє, забезпечення доступності та підвищення якості надання споживачам транспортних послуг; по-четверте, формування нової транспортної стратегії в межах критичних місцевих, регіональних, національних та глобальних екологічних порогів; по-п'яте, інтеграції національної транспортної інфраструктури до міжнародної транспортно-логістичної системи і забезпечення її конкурентоспроможності на ринку обслуговування міжнародних транспортних потоків;

– у визначенні державної транспортної політики застосовано комбіновано-інноваційний підхід, що базується на формуванні європейського вектору розвитку національної транспортної системи через створення її комбінованої моделі (розвитку мультимодальних (інтермодальних) перевезень), яка враховуватиме інтереси всіх учасників транспортного процесу, споживачів транспортних послуг, принципи державно-приватного партнерства, інституціональні особливості транспортної галузі та інноваційні форми й методи адміністративно-правового забезпечення її ефективного функціонування;

– визначено вади стратегічного планування та цільового програмування у сфері формування та реалізації державної транспортної політики, на підставі аналізу яких доведено необхідність розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації, а також проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації зазначених

регіональних документів, зокрема на засадах смарт-спеціалізації як закономірної основи удосконалення системи довгострокового (стратегічного) планування розвитку транспортного сектору країни в цілому;

– узагальнено та охарактеризовано особливості та проблеми приведення національного законодавства з питань реалізації національної транспортної політики до світових стандартів щодосвоєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях, до яких належать: 1) безсистемність імплементації світових та європейських стандартів забезпечення безпеки перевезень, охорони довкілля від шумових впливів та викидів двигунів, здійснення контролю технічного стану транспортних засобів відповідно до законодавства України; 2) відсутність єдиної наукової позиції щодо бачення системи принципів державної транспортної політики як на етапі формування, так і окремо під час її реалізації; 3) незавершеність модернізації інституційної складової державної політики на транспорті, відсутність концептуального бачення системи суб'єктів публічного адміністрування транспортною галуззю, їх координації та взаємодії, принципів діяльності тощо; 4) відсутність єдиних процедурних засад організації публічного контролю на транспорті; 5) розпорошеність та безсистемність адміністративно-деліктного законодавства, а також прогалини у правовій регламентації застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення на транспорті;

– запропоновано оптимальний «системний» підхід до нормативно-правового регулювання державної транспортної політики, який передбачає збалансоване поєднання способів інкорпорації та кодифікації транспортного законодавства, ураховуючи комплексний, міжгалузевий та багатоінституційний характер транспортної сфери, та вказує на хибність пропозицій щодо прийняття єдиного транспортного кодексу; обґрунтовано доцільність подальшого застосування такого підходу у нормотворчій діяльності та правозастосовній практиці на транспорті;

*удосконалено:*

– розуміння державної транспортної політики як самостійної сфери діяльності держави з урахуванням інфраструктурного характеру об'єкта її регулювання, що реалізується через систему (комплекс) заходів законодавчого, виконавчо-розпорядчого та контрольно-наглядового характеру, регламентованих державою у законодавчих і підзаконних нормативно-правових актах та здійснюваних спеціально уповноваженою публічною адміністрацією з метою створення умов для безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг, а також забезпечення ефективного розвитку транспортної інфраструктури;

– періодизацію публічно-правового забезпечення розвитку транспортної політики, яка протягом усього часу становлення української державності зазнавала певних змін, що обумовлено насамперед складом

розв'язуваних стратегічних завдань на етапах реформування країни, у зв'язку з чим, залежно від меж втручання держави в управління транспортною системою, застосування директивних або індикативних методів, виділено такі періоди: а) дорадянський (імперський); б) радянський; в) перехідний; г) сучасний;

- розуміння принципів реалізації державної транспортної політики, які подано у вигляді системи загальних та спеціальних базових засад формування перспективних орієнтирів публічного адміністрування транспортною сферою;

- перелік адміністративно-правових заходів забезпечення ефективності державного управління транспортним сектором, спрямованих на: реалізацію великомасштабних транспортних проектів, в тому числі в рамках державно-приватного партнерства; забезпечення комплексної безпеки і стійкості функціонування транспортної системи, включаючи підвищення транспортної безпеки, зниження шкідливого впливу транспорту на довкілля і переведення транспорту на нові види палива; максимального врахування транспортних потреб регіонів та окремих територій з поступовим підвищенням ролі у цьому процесі місцевих органів виконавчої влади та об'єднаних територіальних громад; чітке розмежування повноважень у транспортній сфері органами державної влади та місцевого самоврядування на різних рівнях публічного адміністрування тощо;

*дістало подальшого розвитку:*

- виокремлення адміністративно-правових заходів усунення деструктивних чинників у системі підвищення безпеки та надійності перевезень, які мають бути спрямовані на їх виявлення шляхом аналізу результатів діяльності уповноваженої в цій сфері спеціалізованої публічної адміністрації, здійснення транспортного контролю, перевірок та оцінки стану суб'єктів надання транспортних послуг; моніторингу стану аварійності на транспорті та рівня дорожньо-транспортного травматизму; визначення системи критеріїв та показників ефективності діяльності окремих суб'єктів, уповноважених на забезпечення транспортної безпеки тощо;

- аргументація щодо забезпечення належної нормативної регламентації інтелектуальної транспортної системи шляхом прийняття відповідної програми визначення пріоритетних напрямів її подальшого впровадження в контексті міжнародних стандартів задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Акцентовано увагу на пріоритетних напрямках організаційно-правового забезпечення впровадження в Україні інтелектуальної транспортної системи, орієнтованих на забезпечення безпеки руху транспортних засобів, створення «розумних» транспортних потоків, боротьбу із заторами, розвиток модальних (інтермодальних) перевезень, підвищення інформованості учасників руху;

- обґрунтування необхідності реформування річкового транспорту України з урахуванням положень Директив ЄС щодо врегулювання правовідносин у галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах України,

визначення правового режиму об'єктів інфраструктури, поліпшення стану річкового господарства, сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку транспортних послуг, переорієнтації вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт;

– концептуальні положення щодо перспективності впровадження інтелектуальних транспортних систем і застосування сучасних технічних засобів (технічного оснащення) на основі інтеграції наявних інформаційних та комунікаційних технологій і засобів автоматизації із транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтованих на підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу, спрощення передачі інформації про товари та транспортні засоби;

– обґрунтування шляхів імплементації позитивних надбань зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що викладені в дисертації положення, висновки та пропозиції можуть використовуватися у:

– науково-дослідній сфері – як основа для подальших досліджень проблем адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики, визначення шляхів підвищення його ефективності, імплементації міжнародних стандартів функціонування транспортної системи в національне адміністративне законодавство (довідка Науково-дослідного інституту публічного права від 02.06.2020 р.);

– правотворчості – в ході уточнення та доповнення чинних законів та підзаконних нормативно-правових актів, а також під час розроблення проектів відповідних нормативно-правових актів з питань реалізації державної транспортної політики (акт впровадження Науково-дослідного інституту публічного права від 02.06.2020 р.);

– правозастосовній діяльності – з метою підвищення ефективності діяльності суб'єктів публічного адміністрування загальної та спеціальної компетенції у сфері реалізації державної транспортної політики;

– освітньому процесі – під час підготовки підручників та навчальних посібників з дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративна відповідальність», «Судові та правоохоронні органи»; вони вже використовуються в ході проведення занять із зазначених дисциплін у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ. Їх ураховано також у навчально-методичних розробках, підготовлених за участю автора.

**Апробація результатів дисертації.** Підсумки розроблення проблеми в цілому, окремих її аспектів, одержані узагальнення і висновки було оприлюднено на міжнародних, всеукраїнських та регіональних науково-практичних конференціях, семінарах, круглих столах, зокрема: «Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України» (м. Київ, 27-28 січня 2017 р.); «Юридична наука: виклики і сьогодення» (м. Одеса, 8–9 червня 2018 р.);

«Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності (м. Харків, 15–16 березня 2019 р.); «Юридична наука: виклики і сьогодення» (м. Одеса, 18–19 січня 2019 р.); «Сутність та значення впливу законодавства на розвиток суспільних відносин» (м. Одеса, 13–14 березня 2020 р.).

**Публікації.** Основні результати дослідження викладено в одноосібній монографії, двадцять одній науковій статті, п'ять з яких – у наукових періодичних виданнях інших держав, п'яти тезах наукових повідомлень на науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається з основної частини (вступу, п'яти розділів, поділених на підрозділи, висновків), списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг роботи становить 480 сторінок, з яких основного тексту – 402 сторінки. Список використаних джерел містить 569 найменувань і займає 57 сторінок, додатки розміщено на 6-и сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовується актуальність теми дисертації визначається її зв'язок з науковими програмами, планами та темами, окреслюються мета і задачі, об'єкт і предмет, методи дослідження, вказується на наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, наводяться дані щодо апробації результатів дослідження та публікацій.

**Розділ 1 «Теоретико-методологічні засади державної транспортної політики та її забезпечення»** складається з трьох підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Транспортна система України як об'єкт адміністративно-правового забезпечення»* проаналізовано наукові підходи до розуміння категорій «транспортна система», «транспортний комплекс», «транспортні договори», «транспортні відносини» та ін., на підставі чого зроблено висновок про те, що транспортна система включає в себе транспортну інфраструктуру та елементи управління комплексом різних видів транспорту, що знаходяться у залежності та взаємодії під час виконання перевезень в межах держави, окремого регіону або міста. На відміну від понять «транспорт» і «транспортний комплекс» поняття «транспортна система» здається більш широким та розуміється як сукупність мережі шляхів сполучення, транспорту і технічних засобів організації перевезень, яка на основі єдиної державної транспортної політики забезпечує взаємодію окремих видів транспорту та складових транспортного процесу.

Виокремлено характерні ознаки, властиві транспортній системі країни як об'єкту державного регулювання: 1) має особливий інфраструктурний характер порівняно з іншими галузями економіки; 2) транспорт справляє негативний вплив на навколишнє середовище і здоров'я людей, у зв'язку із чим слід забезпечувати екологічну та безпеку руху транспортних засобів;

3) транспорт розглядається як складова частина економіки, стимулятор її прогресивного розвитку і відповідно вимагає нормативно-правового забезпечення; 4) транспортні правовідносини вимагають їх належного нормативного упорядкування; 5) транспорт залишається одним із основних джерел підвищеної небезпеки, негативно впливаючи сьогодні на стан аварійності та дорожньо-транспортного травматизму в Україні; 6) з розвитком транспортної інфраструктури актуалізуються проблеми підвищення якості транспортного обслуговування населення, надання йому доступних, безпечних і комфортних транспортних послуг, нормативного упорядкування цього процесу; 7) з урахуванням міждержавного характеру транспортних перевезень не втрачають актуальності питання імплементації світових та європейських стандартів забезпечення безпеки перевезень, охорони навколишнього природного середовища, здійснення контролю технічного стану транспортних засобів до законодавства України через подальше їх використання у правозастосовній практиці.

Не зменшуючи ролі інших галузей права, підкреслено значення адміністративного права в організації транспортного процесу, що зумовлюється: 1) публічно-сервісним спрямуванням норм адміністративного права на учасників транспортних правовідносин; 2) необхідністю організації публічного адміністрування в галузі транспорту з метою своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; 3) необхідністю застосування усього адміністративно-правового інструментарію (зокрема адміністративно-правових засобів) з метою визначення та упорядкування умов перевезень, порядку використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарних та екологічних вимог, що діють на транспорті, тощо; 4) особливою роллю норм адміністративного права, які, виступаючи безпосередніми виразниками державної волі, забезпечують інтереси держави та інших учасників транспортної взаємодії з метою досягнення всіма сторонами найвищих можливих результатів; 5) значенням компетентних суб'єктів публічного адміністрування транспортним сектором, діяльність яких побудована на основі норм адміністративного права, здатна активно впливати на учасників транспортних правовідносин, забезпечуючи між ними ефективну взаємодію; 6) публічними властивостями адміністративного права, що здатне дотримувати нейтральності і забезпечувати однаковий підхід до усіх взаємодіючих учасників транспортних правовідносин.

У підрозділі 1.2 «Чинники та генезис формування державної транспортної політики в Україні» досліджено тенденції становлення державної транспортної політики України на різних етапах її історичного розвитку. Відсутність дотепер ґрунтовного дослідження системи державного регулювання транспортної сфери через призму історичних реалій унеможливило розуміння сутності взаємодії різних суб'єктів публічного

адміністрування на транспорті та його особливостей.

З'ясовано основні чинники формування державної транспортної політики України на різних історичних етапах становлення та розвитку української державності, серед яких: територіальний (географічне та геостратегічне розташування, наявність морського кордону та найдовшого в Європі сухопутного кордону, наявність вагомих річкових комунікацій); інституційний (вплив держави та інституцій громадянського суспільства на розвиток транспортних комунікацій, поширення форм державно-приватного партнерства); інфраструктурний (поступовий розвиток транспортної інфраструктури, залізничної мережі, портового господарства, автомобільних шляхів, трубопровідних комунікацій та ін.); нормативно-правовий (зумовленість необхідністю прийняття концептуальних нормативно-правових актів на транспорті, транспортних кодексів, концепцій, стратегій тощо); загальноекономічний (посилення конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, активізація зовнішньоекономічної діяльності, орієнтація на інноваційну модель розвитку національної економіки, транспортної системи зокрема); глобалізаційний (активізація міжнародного співробітництва в межах адаптації до вимог єдиної транспортної політики країн ЄС, розбудова мережі міжнародних транспортних комплексів, інтеграція до світової транспортної системи тощо) чинники.

За результатами дослідження запропоновано періодизацію становлення і розвитку державної транспортної політики в Україні. Наголошено на незавершеності реформ транспортної галузі, про що свідчить наявність великої кількості проблем організаційного та правового характеру, які потребують свого негайного вирішення.

*Підрозділ 1.3 «Поняття, принципи та функції державної транспортної політики»* присвячений всебічному аналізу теоретичних основ реалізації державної транспортної політики та формуванню відповідного понятійно-категоріального апарату. Транспортну політику запропоновано розглядати як самостійну сферу діяльності держави з урахуванням інфраструктурного характеру об'єкта її регулювання, що наділена ознаками універсальності через тісний зв'язок з іншими суміжними сферами (економічною, соціальною, інноваційною, промисловою, регіональною, оборонною тощо) та міжгалузевий характер реалізації відповідних завдань.

Визначено поняття, принципи та функції державної транспортної політики, до яких віднесено управлінську, координаційну, інтегративну, інформаційно-інноваційну, стабілізаційну, орієнтаційну, міжнародну функції, а також функцію моделювання державної транспортної політики, яка вказує на правову природу актів реалізації прав і обов'язків суб'єктів транспортних правовідносин, а також способи і терміни реалізації суб'єктивних прав і обов'язків їх учасників.

Завдання реалізації державної транспортної політики запропоновано розглядати як тактичні орієнтири та напрями конкретних кроків, здійснюваних

спеціально уповноваженою публічною адміністрацією з метою створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг, а також забезпечення ефективного розвитку транспортної інфраструктури, до яких віднесено: 1) вдосконалення національного транспортного законодавства; 2) створення належних правових основ проведення реформ в транспортній галузі; 3) гармонізацію національного транспортного законодавства із світовими та загальноєвропейськими стандартами перевезень, надання соціальнозначущих транспортних послуг, безпеки руху та експлуатації транспорту; 4) ліквідацію відомчих, технологічних, організаційно-правових бар'єрів при прийомі і передачі транзитних вантажів у час портових, митних і прикордонних процедур; 5) забезпечення якості підготовки фахівців для роботи транспорту; 6) забезпечення ефективної тарифної політики на транспорті; 7) створення належного правового механізму залучення інвестиційних ресурсів у розвиток транспортної сфери; 8) прогнозування стратегічних ризиків розвитку транспорту на довгострокову перспективу, а також виконання прогнозних та програмних документів з питань розвитку авіаційного, автомобільного, залізничного, морського та річкового, трубопровідного транспорту, дорожнього господарства, поштового зв'язку, метрополітенів та міського електричного транспорту, з питань розвитку та розбудови національної транспортної мережі (міжнародних транспортних коридорів) в Україні, забезпечення інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж, тощо.

**Розділ 2 «Правові та організаційні засади реалізації державної транспортної політики»** складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 2.1 «Нормативно-правове забезпечення реалізації державної транспортної політики» здійснено характеристику транспортного законодавства, яке складає певна сукупність нормативно-правових актів, що в першу чергу регулюють адміністративно-правові відносини на транспорті, учасниками яких є широке коло суб'єктів публічного адміністрування. Підкреслено значущість міжнародних актів у реалізації державної транспортної політики, які поділено: за суб'єктом складом (двосторонні та багатосторонні), за предметом правового регулювання (у сфері експлуатації транспортних засобів, перевезень пасажирів і вантажів, транспортування газу або нафти тощо), за ініціатором прийняття (з ініціативи однієї сторони, з ініціативи союзу держав, з ініціативи уповноважених державою органів чи посадових осіб).

Розмаїтість суспільних відносин, що виникають під час функціонування транспортної системи та поєднують в собі одночасно суспільні відносини і державно-владного, і приватноправового характеру, регулюються принципово різними галузями права, переконало в доречності застосування «системного» підходу до нормативно-правового регулювання державної транспортної політики, який передбачає збалансоване поєднання способів інкорпорації та



кодифікації транспортного законодавства, ураховуючи комплексний, міжгалузевий та багатоінституційний характер транспортної сфери, та вказує на хибність пропозицій щодо прийняття єдиного транспортного кодексу.

Акцентовано увагу на необхідності створення уніфікованої, комплексної та зрозумілої системи правового регулювання державної транспортної політики. У зв'язку із цим створення упорядкованої системи нормативно-правових актів на транспорті, іншими словами, передбачає застосування заходів систематизації чинного на транспорті законодавства, характерними передумовами якої може вважатися: доречність упорядкування правил, норм і стандартів на транспорті та приведення їх у відповідність до вимог Конституції України, національних та міжнародних правових регуляторів; переважно відомчий характер адміністративно-правового регулювання правовідносин на транспорті; необхідність збільшення кількості та якості законів, що стосуються транспортної галузі, і водночас зменшення кількості підзаконних нормативних актів, чітке розділення між ними предметів відання; важливість гармонізації національного транспортного законодавства із світовими стандартами та європейською законотворчістю; необхідність вироблення єдиних підходів в організації публічного адміністрування на регіональному та місцевому рівнях з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, надання якісних транспортних послуг.

Визначено характерні вади законодавства у сфері реалізації державної транспортної політики, зокрема Закону України «Про транспорт», у зв'язку з чим обґрунтовано доцільність прийняття комплексу законодавчих змін і доповнень у вигляді взаємозв'язаних законів «Про засади державної транспортної політики», «Про транспортну діяльність», «Про транспортну безпеку».

*Підрозділ 2.2 «Суб'єкти забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні загальної компетенції»* присвячено дослідженню організаційно-правового механізму реалізації державної транспортної політики, що відзначається багатосуб'єктністю.

Охарактеризовано інституціональну складову державної транспортної політики, до суб'єктного складу загальної компетенції якої належать: 1) органи влади, що формують правові основи державної транспортної політики України (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України); 2) суб'єкти публічного адміністрування, що сприяють реалізації державної транспортної політики в межах своєї компетенції та для яких реалізація окремих її напрямів не є головним владним повноваженням (Міністерство внутрішніх справ України, Служба безпеки України, Міністерство оборони України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України, Державна митна служба України, Державна прикордонна служба України, місцеві державні адміністрації, органи

місцевого самоврядування, різні інституції громадянського суспільства та ін.).

На підставі вивчення існуючих наукових позицій, а також положень чинного законодавства з'ясовано функції та досліджено повноваження Верховної Ради України, Президента України та Кабінету Міністрів України, діяльність яких спрямована перш за все на загальне регулювання, тобто на створення законодавчої бази, а також на формування державної політики у відповідному напрямку.

Доведено, що у формуванні та реалізації транспортної політики країни приймають участь не тільки вищі, центральні та місцеві органи державної влади шляхом як правотворчості, так і безпосереднього правозастосування, а також багаточисленні інституції громадянського суспільства, насамперед органи місцевого самоврядування, юридичні особи публічного права та юридичні особи приватного права, які здійснюють делеговані повноваження у сфері транспорту, різні зацікавлені громадські організації тощо. Визначено особливості реалізації державної транспортної політики в Україні відповідними суб'єктами публічного адміністрування, однією з яких є обов'язкове урахування в своїй діяльності керівних принципів і настанов міжнародних організацій у сфері транспорту, серед яких: Дунайська Комісія, Європейська конференція цивільної авіації, Євроконтроль, Міжнародна гідрографічна організація, Міжнародна морська організація, Міжнародна організація цивільної авіації, Міжнародний транспортний форум, Перша Міжнародна конвенція про залізничні вантажні перевезення, Центральноєвропейська ініціатива, Організація співробітництва залізниць, Організація за демократію та економічний розвиток, Організація економічного співробітництва та розвитку, Європейська економічна комісія ООН, Організації Чорноморського економічного співробітництва, Організація з безпеки і співробітництва в Європі, Міжнародна організація із запобігання дорожнім пригодам, Постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів, Світова асоціація автомобільних магістралей, Міжнародний союз автомобільного транспорту, Міжнародна організація з перевезення швидкопсувних продуктів в умовах температур, які контролюються, Міжнародний союз водіїв вантажівок дальнього слідування і відповідних транспортних засобів тощо.

У підрозділ 2.3 «Спеціалізована публічна адміністрація у сфері забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні», не зменшуючи ролі суб'єктів реалізації державної транспортної політики загальної компетенції, наголошено на особливому значенні спеціалізованої публічної адміністрації, яка спроможна на одночасне вирішення багатьох правових, технічних, політичних, економічних та інших проблем розвитку й функціонування транспортної галузі. До таких суб'єктів публічного адміністрування віднесено органи, які безпосередньо забезпечують реалізацію державної транспортної політики країни, зокрема Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України, Державна

служба морського та річкового транспорту України, Державна служба України з безпеки на транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Державне агентство інфраструктурних проектів України. На підставі аналізу норм чинного законодавства досліджено завдання, функції та повноваження зазначених органів, а також особливості реалізації їх адміністративно-правового статусу.

Основну увагу приділено висвітленню суспільної ролі та призначення Міністерства інфраструктури України в сучасних процесах реформування транспортної галузі, змісту та особливостей безпосереднього формування міністерством державної транспортної політики, подальших шляхів удосконалення його адміністративно-правового статусу як провідного, координуючого суб'єкта публічного адміністрування на транспорті.

Доведено передчасність утворення пропонуваної Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, що має забезпечити ефективне державне регулювання діяльності на ринках природних монополій та суміжних ринках у галузі транспорту, зокрема, з питань формування цінової (тарифної) політики. Утворення ще однієї структури зі спеціальним статусом, повноваження якої зараз активно реалізовує Міністерство інфраструктури України, ускладнить процес публічного адміністрування галуззю та уповільнить реалізацію основних напрямів державної транспортної політики України.

У підрозділі 2.4 «Адміністративно-правові форми та методи реалізації державної транспортної політики» представлено різні наукові позиції та погляди на важливість з'ясування теоретичного та практичного значення форм і методів реалізації державної транспортної політики та їх класифікації.

Наголошено на розмаїтті адміністративно-правових форм реалізації державної політики, що обумовлено широким діапазоном функцій, які виконуються державою та її органами в транспортній сфері, її складністю і просторово-часовою протяжністю. Адміністративно-правовими формами реалізації державної політики на транспорті названо: основні: а) правові (нормотворча, правозастосовча, охоронна і договірні форми, що реалізуються шляхом видання нормативних актів управління, видання індивідуальних (ненормативних, адміністративних) актів управління, здійснення інших юридично значущих дій на транспорті) та організаційні (ужиття організаційних заходів і здійснення матеріально-технічних операцій) та 2) допоміжні (профілактична, виховна) форми.

Значну увагу приділено аналізу та визначенню характерних рис методів реалізації державної транспортної політики як сукупності прийомів, засобів та способів впливу держави на правовідносини, що виникають у сфері функціонування транспорту. За їх допомогою органи управління впливають на елементи транспортної діяльності, забезпечуючи досягнення і підтримку планованого стану і рівня функціонування галузі. Встановлено, що транспортна політика країни здійснюється за допомогою адміністративних

(прямих) та економічних (непрямих) методів. При цьому, якщо перша група методів встановлюється державою в імперативному порядку, то реалізація державної транспортної політики за допомогою методів непрямого (економічного) спрямування передбачає бюджетне фінансування транспортної інфраструктури, субсидування транспортних організацій, організацію системи державного регулювання і підтримки діяльності через управлінські структури, управління окремими елементами інфраструктури як природними монополіями шляхом контролю за ціноутворенням і тарифним регулюванням, надання субсидій і податкових пільг, введення в дію режиму вільних економічних зон для об'єктів інфраструктури, наприклад, у портах, транспортно-логістичних центрах, введення додаткових податків для акумулювання коштів у спеціальних фондах для національних і регіональних програм розвитку транспортної інфраструктури; залучення інвестицій через використання інструментів публічно-приватного партнерства й розвиток системи державних гарантій і покриття ризиків фінансування в об'єкти транспортної інфраструктури; проектне фінансування великих інвестиційних проектів, покриття ризиків фінансування державними гарантіями, розвиток інфраструктурних облігацій тощо.

**Розділ 3 «Адміністративно-правові засоби забезпечення реалізації державної транспортної політики»** складається з чотирьох підрозділів.

*Підрозділ 3.1 «Поняття та класифікація адміністративно-правових засобів забезпечення реалізації державної транспортної політики»* присвячено аналізу наявного в розпорядженні спеціалізованої публічної адміністрації та регламентованого переважно нормами адміністративного права інструментарію (сукупності прийомів і способів), завдяки якому забезпечується створення необхідного адміністративно-правового режиму функціонування транспорту, його безпечності та надійності, інвестиційної привабливості, якісного надання населенню транспортних послуг.

Адміністративно-правові засоби в механізмі реалізації державної транспортної політики покликані упорядкувати відповідні суспільні відносини, надати їм ознак системності, злагодженості, відповідності нормам чинного законодавства, теоретичної обґрунтованості тощо.

Унікальність адміністративно-правового регулювання транспортного комплексу країни обумовлено тим, що норми адміністративного права визначають регулятивні та охоронні приписи, пов'язані з експлуатацією різних видів транспорту та транспортної інфраструктури. Симбіоз приписів різного функціонального характеру допомагає формувати необхідний правовий режим забезпечення реалізації державної транспортної політики, що включатиме комплекс правових засобів, у кожного з яких своя функціональна та інституціональна мета у забезпеченні необхідного рівня розвитку транспортної системи країни.

Адміністративно-правовими засобами реалізації державної транспортної політики виступають правові явища, виражені в формі інструментів

(встановлень) і діянь (технологій), спрямованих на вирішення спільних і конкретних завдань у сфері функціонування транспортного комплексу країни.

Окрему увагу приділено адміністративно-правовим засобам реалізації державної транспортної політики примусового характеру, насамперед в частині посилення заходів адміністративної відповідальності за порушення законодавства на транспорті, визначення та нормативного закріплення юрисдикційних повноважень новоутворених суб'єктів забезпечення безпеки на наземному, морському та річковому транспорті, встановлення адміністративної відповідальності за незабезпечення уповноваженими посадовими особами потреб населення в перевезеннях, встановлення економічно необґрунтованих тарифів на перевезення тощо.

*Підрозділ 3.2 «Прогнозування, стратегічне планування та цільове програмування у сфері реалізації державної транспортної політики»* присвячено дослідженню важливих інструментів публічно-правового адміністрування у сфері транспорту. Зокрема встановлено, що універсальними ланками прийняття рішень, які лежать в основі розробки державної транспортної політики і спрямованими на узгодження інтересів, співвіднесення цілей, засобів і т.д., є прогнозування (прогнозування аварійності транспортних засобів, прогнозування пасажирських потоків, обсягів перевезень, надання транспортних послуг та ін.), стратегічне планування (визначення перспективи стану об'єкта в майбутньому, а також альтернативних шляхів і термінів досягнення цього стану) і цільове програмування (прийняття заходів щодо досягнення запланованого стану об'єкта в майбутньому, з урахуванням встановлених альтернативних шляхів і термінів досягнення цього стану).

Стратегічне планування у сфері реалізації державної транспортної політики запропоновано розглядати як процес практичної діяльності відповідних суб'єктів публічного адміністрування транспортною галуззю, що має свій зміст, охоплює не лише сутність, але й процедури розробки стратегічних прогнозів, проектів, програм і планів розвитку транспортної системи країни.

Визначено принципи, на яких має будуватися система стратегічного планування та цільового програмування у сфері реалізації державної транспортної політики, які запропоновано нормативно окреслити у Законі України «Про транспорт» шляхом доповнення його новою статтею «Стратегічне планування та цільове програмування на транспорті». Також запропоновано прийняти Стратегічний план розвитку транспортної системи України, що включатиме власне стратегію розвитку транспортного комплексу на довгострокову перспективу, мінімальний транспортний стандарт, а також саму програму розвитку транспортного комплексу країни на черговий плановий період.

*Підрозділ 3.3 «Публічний контроль як засіб забезпечення реалізації державної транспортної політики»* присвячено з'ясуванню сутності, змісту

та висвітленню спірних і проблемних питань організації публічного контролю у механізмі адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні.

Визначено поняття публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті та запропоновано класифікацію його видів, серед яких особливу увагу приділено громадському контролю.

Встановлено, що громадський контроль на транспорті може реалізовуватися у таких організаційних формах як: моніторинг діяльності громадського транспорту; фіксація фактів скарг громадян (пасажирів); фіксація фактів порушень встановлених норм транспортних (пасажирських) перевезень та інформування підрозділів Національної поліції України, правоохоронних органів; участь в перевірках, що здійснюють органи контролю, тощо.

Окреслено характерні вади чинного законодавства та правозастосовної практики, що наразі гальмують здійснення громадського контролю на транспорті, серед яких: повне ігнорування в Законі України «Про транспорт» можливостей громадськості у здійсненні контрольних заходів; його поширеність у сфері безпеки дорожнього руху та нерозвинутість на інших видах транспорту і в інших сферах функціонування транспортної системи країни; дисбаланс в організації взаємодії суб'єктів державного контролю за додержанням законодавства на транспорті із зацікавленими інституціями громадянського суспільства в напрямі недопущення обмеження прав і свобод громадян, запобігання наданню неякісних транспортних послуг, забезпечення транспортної безпеки та ін.; відсутність дієвих механізмів громадського контролю тощо.

У зв'язку із цим, обґрунтовано доречність прийняття Положення про громадський контроль на транспорті, що має стати нормативною основою реалізації громадянами та уповноваженими інституціями громадянського суспільства моніторингових заходів щодо виявлення стану дотримання законності в діяльності владних структур на транспорті, оцінки якості надання транспортних послуг на засадах безпечності, комфортності, швидкості та зручності перевезень та вироблення пропозицій щодо підвищення ефективності діяльності суб'єктів владних повноважень на транспорті.

**Розділ 4 «Адміністративно-правові заходи реалізації окремих напрямів державної транспортної політики в Україні»** складається з чотирьох підрозділів.

У підрозділі 4.1 «Адміністративно-правові заходи забезпечення ефективності державного управління транспортним сектором» систему управління транспортом подано з позиції керуючої та керованої підсистем, які мають багаторівневу ієрархічну структуру, в кожній ланці маючи свої напрямки прямих і зворотних зв'язків, що утворюють внутрішні джерела саморегуляції.

Виділено два наявні у світовій практиці підходи до забезпечення

ефективності державного управління транспортним сектором (централізований та децентралізований), кожний з яких має свої переваги та недоліки. Втім у сучасних умовах реалізації державної транспортної політики будь-якої країни пріоритетність отримують елементи політики державно-приватного партнерства, особливо в реалізації інфраструктурних проєктів в різних галузях транспорту.

З урахуванням системних якостей транспорту доведено доцільність реалізації основних напрямів державної транспортної політики на загальнодержавному, регіональному, місцевому та корпоративному рівнях, адже побудована за територіально-галузевим принципом та маючи свою внутрішню структуру, транспортна система поєднує в собі елементи як галузевого, так і регіонального управління, відображає склад та співвідношення елементів різних видів транспорту.

Окреслено пріоритети реалізації державної транспортної політики на регіональному рівні, серед яких: 1) врахування територіальних особливостей регіону і сприяння максимальному розвитку його внутрішнього ресурсного потенціалу; 2) сприяння розвитку транспортної мережі регіонів; 3) максимально повне використання потенціалу прикордонних регіонів в розвитку регіональної транспортної інфраструктури шляхом їх залучення до міжнародних транспортних коридорів; 4) забезпечення всебічного розвитку релевантних для конкретного регіону типів транспорту; 5) орієнтованість на комплексний розвиток усіх видів транспорту та забезпечення їх взаємодії; 6) сприяння досягненню оптимальної відповідності між густотою транспортної мережі, частотою експлуатації транспортних засобів і доступністю транспортної інфраструктури; 7) забезпечення інноваційності в розвитку регіональної транспортної інфраструктури шляхом впровадження кращих світових практик.

У підрозділі 4.2 «Адміністративно-правові заходи забезпечення надання якісних та ефективних транспортних послуг» сформульовано характерні ознаки та надано авторське визначення правової категорії «послуга» як специфічної форми суспільних комунікаційних відносин, через реалізацію якої забезпечується задоволення споживача певним корисним благом. Проаналізовано наукові підходи до розуміння категорій «транспортна послуга», «транспортний сервіс», «публічні (адміністративні) послуги на транспорті» та ін., на підставі чого сформульовано поняття мінімального транспортного стандарту, який покладено в основу державної транспортної політики та визнано формою державного регулювання транспортної системи країни, як сукупності цільових показників кінцевого споживання транспортних послуг, від яких залежить своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України.

На основі проведеного аналізу транспортні послуги класифіковано за: 1) видами транспорту; 2) суб'єктами надання; 3) способом надання;

4) періодичністю перевезень (регулярні і нерегулярні); 5) способом споживання; 6) формою оплати (платні та безоплатні); 7) суб'єктами отримання послуг (індивідуальні та колективні); 8) видами транспортних операцій та іншими критеріями. Розкрито особливості та підстави застосування транспортних послуг.

З'ясовано сутність ринку транспортних послуг, що у першу чергу є системою правовідносин між перевізниками (експедиторами) та замовниками таких послуг, а також іншими учасниками і державою в особі уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів та вантажів на національному і міжнародному рівнях. Вказано на особливе місце держави на ринку транспортних послуг, що є і прямим учасником в особі виробника (маються на увазі юридичні особи, засновані на державній формі власності) або споживача певної продукції, і опосередкованим – в особі уповноважених органів, які здійснюють функції регулювання та контролю на транспорті, а також уповноважені надавати публічні (адміністративні) транспортні послуги.

Сама політика держави щодо забезпечення населення необхідним пакетом соціально значущих транспортних послуг, заснованих на засадах комфортності, безпечності та оперативності перевезень, має будуватись на консенсусі поглядів як державних, так й регіональних і місцевих органів влади щодо основних цілей та принципів галузевої транспортної політики, передбачати вивчення на рівні місцевих та регіональних органів влади найбільш прийнятних способів задоволення потреб споживачів транспортних послуг та узгодження прийнятих рішень з основними зацікавленими сторонами.

Встановлено, що вдосконалення адміністративно-правового механізму надання транспортних послуг вимагає формування не лише їх нового переліку, що відповідає вимогам сучасних світових стандартів функціонування транспорту, але й визначення параметрів їх якості, надійності, безпечності та доступності.

У *підрозділі 4.3 «Адміністративно-правове забезпечення підвищення безпеки та надійності перевезень»* підкреслено значущість транспортної безпеки як невід'ємного та одного із надважливих компонентів транспортної системи країни, покликаною забезпечити стабільність та надійність її функціонування. Встановлено, що на стан безпеки на об'єктах транспорту значний вплив мають специфічні фактори, до яких належить: велика концентрація громадян, їх майна на відносно обмеженій території об'єктів залізничного, водного і повітряного транспорту; особливості архітектурного планування і технічного обладнання конкретного об'єкта; цілодобовий цикл роботи більшості об'єктів наземного, повітряного та водного транспорту; зосередження значних матеріальних цінностей на об'єктах транспорту; нетривалість перебування пасажирів на об'єктах транспорту; інтенсивність руху поїздів, повітряних, морських і річкових суден; схильність обсягу пасажирських і вантажних перевезень сезонним, погодним, кліматичним і



тимчасовим умовам; швидкоплинність подій і явищ на транспорті; психологічний стан і контингент пасажирів; підвищена небезпека злочинів і адміністративних правопорушень, що вчиняються у цій сфері.

Визначено загрози безпечному функціонуванню транспортного комплексу країни, що належить до числа найбільш критичних об'єктів, а також чинники, які їм сприяють.

Окреслено характерні проблеми, що гальмують процеси підвищення рівня безпеки та надійності перевезень, серед яких: неурегульованість питання розміщення зовнішньої реклами поза межами населених пунктів вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення; відсутність нормативно визначеного порядку погодження (видачі) дозволу на встановлення зовнішньої реклами, а також єдиних правил щодо демонтажу самовільно встановленої зовнішньої реклами; неконкурентність умов роботи на ринку пасажирських перевезень, велика кількість суб'єктів, які надають послуги з перевезення пасажирів нелегально (без укладення договорів з уповноваженими органами та/або без отримання дозволів в установленому порядку); неврегульованість питання компенсації за пільгові перевезення пасажирів, неналежні якість та безпека перевезень, соціальний захист персоналу, низька енергоефективність автомобільного транспорту, зокрема неузгодженість законодавства України з *acquis communautaire* тощо.

*Підрозділ 4.4 «Адміністративно-правові заходи забезпечення функціонування екологічно чистого та енергоефективного транспорту»* присвячено розкриттю основних засад впровадження міжнародних екологічних стандартів у вітчизняну правозастосовну практику забезпечення функціонування транспорту, у тому числі підвищення його енергоефективності.

Встановлено очевидні детермінанти впливу на функціонування екологічно безпечного для довкілля транспорту, серед яких: а) низька ефективність громадських інспекторів з охорони навколишнього природного середовища та епізодична їх участь у заходах Держекоінспекції з нагляду (контролю) за додержанням законодавства на транспорті; б) недостатня прозорість механізму проведення екологічного моніторингу пересувних джерел забруднення; в) відсутність належної координації та взаємодії контролюючих суб'єктів на транспорті щодо додержання екологічних стандартів його функціонування; г) відсутність дієвих заходів адміністративної профілактики екологічних правопорушень під час функціонування об'єктів транспортної системи та окремих пересувних джерел забруднення.

На підставі аналізу чинного законодавства та практики його реалізації запропоновано адміністративно-правові заходи забезпечення функціонування екологічно чистого транспорту.

**Розділ 5 «Шляхи оптимізації адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні»** складається з двох

підрозділів.

У підрозділі 5.1 «Адміністративно-правові заходи забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі та реалізації глобальних інвестиційних проектів в Україні» зосереджується увага на з'ясуванні пріоритетних напрямів розвитку транспортної галузі та реалізації інфраструктурних проектів. Встановлено, що забезпечення досконалості та інноваційної складової транспортних комунікацій передбачає їх ефективне адміністрування на всіх рівнях шляхом розробки та реалізації глобальних транспортних проектів (в першу чергу міждержавного, інтерконтинентального спрямування), що сприятиме мобільності населення та забезпеченню справжнього глобального співтовариства.

З'ясовано місце Державного агентства інфраструктурних проектів України (Укрінфрапроект) у реалізації державної політики щодо розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, а також фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху, підкреслено його значущість, проаналізовано адміністративно-правовий статус запропоновано заходи щодо його удосконалення.

Доведено дієвість інструментів інвестування інноваційного розвитку транспортної інфраструктури через механізми державно-приватного партнерства. Розкрито зміст останнього і класифіковано моделі державно-приватного партнерства з виявлення їх основних ознак в галузі транспортної інфраструктури. З'ясовано основні чинники та параметри, що визначають ефективність державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі та запропоновано заходи оптимізації його адміністративно-правового забезпечення у механізмі реалізації державної транспортної політики в Україні.

У підрозділі 5.2 «Зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики та шляхи його запозичення для України» враховуючи сучасні тенденції інтеграції економіки України до європейських структур, організації взаємовигідного співробітництва з європейськими партнерами, підняття стандартів виробництва та транспортного обслуговування населення до конкурентоспроможного європейського рівня, особливу увагу приділено з'ясуванню особливостей транспортної політики ЄС, інститути та інструменти якої забезпечують координацію дій країн-членів ЄС в цій сфері, проведення ефективної єдиної політики, яка враховує загальносоюзні і національні інтереси, забезпечує діяльність постійних та періодичних механізмів координації, розгорнуту концептуальну, правову, фінансову базу діяльності, можливість для гнучкого реагування і своєчасного коректування напрямків і змісту транспортної політики.

На основі аналізу нормативних актів ЄС наголошено на ефективності заходів реалізації державної транспортної політики ЄС, що націлює на широке

використання енергозберігаючих та екологічних видів транспорту і технологій, забезпечує найвищі стандарти безпеки та послуг завдяки об'єднанню транспортних мереж, розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, безперервної модернізації устаткування, координації наукових досліджень, розробки нових транспортних технологій, постійного поліпшення якості обслуговування споживачів та умов праці.

Залежно від ступеню участі держави у реалізації заходів щодо впливу на транспортну систему країни, організації контролю за безпекою та надійністю перевезень виділено три моделі зарубіжної практики реалізації державної транспортної політики: 1) «толерантну»; 2) «протекціонізьку» та 3) «змішану», кожна з яких є особливою та застосовувалася на певних проміжках часу, відзначалася особливостями втручання держави у функціонування транспортної галузі, межами впливу публічної адміністрації на розвиток транспортної інфраструктури, правового регулювання відносин публічної адміністрації з перевізниками та приватним сектором надання транспортних послуг тощо.

З урахуванням конкретних досягнень транспортно-розвинутих країн в частині організації публічного адміністрування транспортною галуззю наголошено на можливості запозичення передового зарубіжного досвіду США та Канади (північноамериканська модель), Німеччини і Франції (західноєвропейська модель) та Японії (азійська модель).

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової проблеми – формування нової парадигми реалізації державної транспортної політики в Україні через застосування найбільш оптимального у сучасних умовах комплексу засобів її адміністративно-правового забезпечення. У результаті проведеного дослідження сформульовано ряд висновків, пропозицій і рекомендацій, спрямованих на досягнення поставленої мети.

1. Окреслено передумови державного втручання в діяльність об'єктів транспортної системи та доведено важливість адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики, що зумовлено: 1) магістральним характером транспортної галузі по відношенню до інших галузей інфраструктури, соціальної та виробничої сфер, адже збалансований вплив держави на розвиток економіки в цілому неможливий за відсутності державного контролю в транспортному комплексі, оскільки транспорт одночасно обслуговує і виробничі, і невиробничі галузі, забезпечуючи тим самим життєдіяльність певної території; 2) поширенням процесів децентралізації управління, що вказує на необхідність створення регіональних адміністративних структур, рівневого розподілу сфер відповідальності,

відпрацювання механізмів реалізації державної транспортної політики в регіонах і т. ін.; 3) необхідністю державної підтримки і фінансування розвитку транспортної системи, заохочення конкуренції і контролю над діяльністю природних монополій в транспортній галузі з метою обмеження прагнень монополіста до отримання максимальної вигоди за допомогою невинного завищення тарифів, економії на якості транспортного обслуговування споживачів відповідних послуг, відмови від невинних, але при цьому соціально значущих перевезень; 4) важливістю регулювання та контролю інфляційних процесів через регулювання відповідних транспортних тарифів; 5) необхідністю поширення принципів державно-приватного партнерства в транспортній галузі, посилення діалогу між споживачами транспортних послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, оптимізації та покращення управління державними ресурсами; 6) необхідністю правового регулювання процесу лібералізації транспортного ринку та забезпечення недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС, гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури; 7) важливістю встановлення єдиних техніко-екологічних правил, норм і стандартів у сфері охорони навколишнього середовища, безпеки руху транспортних засобів, охорони праці та організації належного контролю з боку держави за виконанням зазначених вимог; 8) доцільністю встановлення та за окремими напрямками посилення юридичної відповідальності за порушення законодавства на транспорті.

2. Ретроспективний погляд на транспортну політику держави та її відповідний аналіз дозволили визначити закономірності публічно-правового розвитку управлінської системи цієї важливої для української економіки галузі. Зокрема, транспортна політика протягом усього часу становлення української державності зазнавала певних змін, що обумовлено, перш за все, складом розв'язуваних стратегічних завдань на етапах реформування країни. Дорадянський або так званий «імперський» період став основою як виникнення певних видів транспорту, так і передумовою до формування законодавчого базису щодо регулювання публічно-правових відносин в транспортній сфері. На відміну від нього «радянський» період характеризується не лише розвитком усіх видів транспорту та відповідного його законодавчого забезпечення, але й активним втручанням держави в управління транспортом. Зокрема, між вищими і нижчими органами управління на кожному виді транспорту існували в значному обсязі вертикальні управлінські відносини, основним методом регулювання яких був виключно імперативний метод. При цьому нижчі ланки управління транспортом перебували в значній залежності від вищестоящих у вирішенні фінансових, кадрових питань, а також питань матеріально-технічного забезпечення, що позбавляло їх можливості самостійно і оперативно приймати управлінські рішення в конкретній ситуації. Більше того, здійснюючи загальне

керівництво діяльністю транспортного комплексу, державні органи управління транспортом активно втручалися в діяльність транспортних підприємств, перетворюючи їх в додаток адміністративно-командної системи. Лише наприкінці 80-х років минулого століття відбулися процеси дерегулювання в управлінні транспортом, пошуку нових організаційно-господарських форм, які враховували специфіку ринкових відносин. Проголошення незалежності України не стало миттєвим поштовхом до розвитку транспортного сектору та відповідно оновлення транспортного законодавства, а навпаки відсутність державної підтримки в умовах нестачі власних джерел розвитку зумовило різке старіння основних фондів транспорту, від якого транспортна галузь не позбулася й досі. Перехід наразі країни до інтенсивного, інноваційного, соціально орієнтованого типу розвитку вимагає прийняття адекватних стратегічних рішень з розвитку транспортного комплексу на довгострокову перспективу, здійснення злагодженої комплексної стратегічно-орієнтованої державної транспортної політики заснованої на принципах системності, комплексності, цілеспрямованості розв'язання основних її завдань.

3. Державну транспортну політику визначено як самостійний напрям діяльності держави з урахуванням інфраструктурного характеру об'єкта її регулювання, що реалізується через систему (комплекс) заходів законодавчого, виконавчо-розпорядчого та контрольно-наглядового характеру, регламентованих державою у законодавчих і підзаконних нормативно-правових актах та здійснюваних спеціально уповноваженою публічною адміністрацією з метою створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг, а також забезпечення ефективного розвитку транспортної інфраструктури.

4. Запропоновано концептуальний підхід до формування та реалізації державної транспортної політики, що передбачатиме: по-перше, забезпечення максимальної ефективності публічного адміністрування транспортним сектором на основі принципів державно-приватного партнерства; по-друге, підвищення безпеки та надійності перевезень; по-третє, забезпечення доступності та підвищення якості надання споживачам транспортних послуг; по-четверте, формування нової транспортної стратегії в межах критичних місцевих, регіональних, національних та глобальних екологічних порогів; по-п'яте, інтеграції національної транспортної інфраструктури до міжнародної транспортно-логістичної системи і забезпечення її конкурентоспроможності на ринку обслуговування міжнародних транспортних потоків.

5. Встановлено, що принципи як основоположні, керівні засади (вимоги) державної транспортної політики виражають найбільш суттєві сторони (прояви) структури і функціонування системи управління цією соціально-економічною галуззю і виступають в якості офіційних орієнтирів в практиці правового регулювання.

До загальних принципів реалізації державної транспортної політики віднесено: законності; прозорості, об'єктивності та неупередженості в діях

органів державної влади та місцевого самоврядування під час прийняття владних рішень на транспорті; пріоритетності дотримання прав і свобод громадян як учасників транспортного процесу; кінцевої відповідальності держави за забезпечення безпеки на транспорті; гармонізації основних положень транспортного законодавства України до світових стандартів транспортного обслуговування населення та законодавства ЄС.

Встановлено, що особливість реалізації державної транспортної політики виявляється в дотриманні низки спеціальних принципів: єдності державного регулювання у зазначеній сфері; розподілу функцій держави стосовно транспорту; забезпечення безпеки особистості; інформаційної відкритості; оптимального поєднання територіального та галузевого адміністрування транспортним сектором з метою максимального використання наявних в регіоні транспортних ресурсів для задоволення потреб населення в перевезеннях; забезпечення загальнодоступності транспортних послуг шляхом створення оптимального режиму сприяння діяльності національних та іноземних перевізників; поширення децентралізації управління транспортними перевезеннями; координації діяльності суб'єктів публічного адміністрування у сфері транспорту; активного впровадження у сферу управління транспортом засад державно-приватного партнерства тощо.

б. Охарактеризовано нормативну складову реалізації державної транспортної політики в Україні, що представлена значним масивом нормативно-правових актів різної юридичної сили, суб'єктного складу та цільового спрямування, до якої належать: 1) нормативні джерела міжнародного права (угоди, конвенції, меморандуми про співпрацю, дорожні карти, плани імплементації, стандарти і рекомендаційна практика, регламенти тощо); 2) Конституція України; 3) кодифіковані акти національного законодавства; 4) Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р., державні цільові програми реформування окремих видів транспорту; 5) акти Верховної Ради України; 6) Укази та розпорядження Президента України; 7) постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України; 8) міжвідомчі нормативні джерела (накази, інструкції тощо), а також нормативно-правові акти міністерств та інших органів виконавчої влади (накази, інструкції, положення, постанови, програми, листи, статuti тощо); 9) державні та галузеві технічні стандарти функціонування транспорту; 10) корпоративні правила функціонування транспорту (нормативні документи експлуатантів).

Узагальнено та охарактеризовано особливості і проблеми приведення національного законодавства з питань реалізації транспортної політики до світових стандартів своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях.

7. Визначено систему суб'єктів загального забезпечення реалізації державної транспортної політики, до якої належать: 1) органи влади, що

формують правові основи державної транспортної політики України (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України); 2) суб'єкти публічного адміністрування, що сприяють реалізації державної транспортної політики в межах своєї компетенції та для яких реалізація окремих її напрямів не є головним владним повноваженням.

Спеціалізована публічна адміністрація представлена органами державної влади, які безпосередньо забезпечують реалізацію державної транспортної політики країни, серед яких Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України, Державна служба морського та річкового транспорту України, Державна служба України з безпеки на транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Державне агентство інфраструктурних проектів України. На підставі аналізу норм чинного законодавства досліджено завдання, функції та повноваження зазначених органів, а також особливості реалізації їх адміністративно-правового статусу.

8. Державна транспортна політика реалізується через певні форми, характеристика яких надає уявлення про діяльність спеціалізованої публічної адміністрації у зазначеній сфері щодо виконання покладених на них завдань, дозволяє зрозуміти їх правову природу, умови застосування та визначені до них вимоги. Наголошено на розмаїтті адміністративно-правових форм реалізації державної транспортної політики, що обумовлено широким діапазоном функцій, які виконуються державою та її органами в транспортній сфері, її складністю і просторово-часовою протяжністю. Адміністративно-правові форми реалізації державної транспортної політики запропоновано розподілити на: основні: 1) правові (нормотворча, правозастосовча, охоронна і договірні форми, що реалізуються шляхом видання нормативних актів управління, видання індивідуальних (ненормативних, адміністративних) актів управління, здійснення інших юридично значущих дій на транспорті) та організаційні (ужиття організаційних заходів і здійснення матеріально-технічних операцій) та 2) допоміжні (профілактична, виховна).

З'ясовано сутність методів реалізації державної транспортної політики як сукупності прийомів, засобів та способів впливу держави на правовідносини, що виникають у сфері функціонування транспорту, та за допомогою яких спеціалізована публічна адміністрація здійснює владний вплив на елементи транспортної діяльності, забезпечуючи досягнення і підтримку планованого стану і рівня функціонування транспортної галузі. Виокремлено адміністративні (прямі) та економічні (непрямі) методи реалізації державної транспортної політики, при цьому зроблено акцент на пріоритетності використання в нинішніх умовах реалізації інфраструктурних проектів у різних галузях транспорту саме другої групи методів, спрямованих на широке застосування заходів економічного впливу на учасників транспортного процесу.

9. Підкреслено значущість адміністративно-правових засобів у реалізації державної транспортної політики, що полягає у безпосередньому застосуванні

спеціально уповноваженою публічною адміністрацією законодавчо визначеного адміністративно-правового інструментарію (сукупності способів і прийомів), спрямованого на упорядкування суспільних відносин на транспорті, їх охорону та захист від небажаного впливу різноманітних чинників соціального та антропогенного характеру. Встановлено, що перспективний розвиток транспортної системи країни забезпечується застосуванням адміністративно-правових засобів інституційно-правового, профілактичного, дозвільного (здійснення реєстрації, сертифікації, ліцензування, стандартизації, видачі дозволів, надання допусків), інформаційно-аналітичного, планово-прогнозтичного, контрольного-наглядного та охоронного (застосування адміністративно-запобіжних, адміністративно-припинювальних засобів та заходів адміністративної відповідальності) характеру.

10. Визначено характерні риси, які притаманні стратегічному плануванню у сфері реалізації державної транспортної політики, серед яких: спрямованість на середньострокову і довгострокову перспективу (на період понад один рік); орієнтація на вирішення ключових, визначальних для транспортної системи цілей, від досягнення яких залежить її поступовий прогрес; органічна зв'язаність намічених цілей з об'ємом і структурою ресурсів, що вимагаються для їх досягнення, причому як наявних інфраструктурних ресурсів, так і тих, що будуть створені в планованій перспективі реалізації державної транспортної політики; врахування особливостей численних зовнішніх чинників впливу на транспортну систему країни як позитивних, так і негативних, а також розробка заходів, спрямованих на їх нейтралізацію, передчасне запобігання та врахування особливостей задля успішного вирішення стратегічних завдань державної транспортної політики України; адаптивний характер, тобто здатність передбачати зміни зовнішнього і внутрішнього транспортного середовища і пристосувати до них процес його функціонування.

11. Публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті запропоновано розуміти як діяльність не лише уповноважених законом органів державної влади та місцевого самоврядування, здійснювану в межах повноважень з використанням специфічних форм і методів шляхом встановлення фактичного стану підконтрольного об'єкта як елемента транспортної системи, перевірки відповідності його діяльності (поведінки) вимогам транспортних правил, норм і стандартів, застосування заходів юридичної відповідальності у випадку їх порушення, а також інституцій громадянського суспільства, покликаних через застосування заходів суспільного впливу сприяти своєчасному, повному та якісному задоволенню транспортом потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України.

Види публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті класифіковано за такими найбільш суттєвими критеріями: 1) за суб'єктами



здійснення (державний, муніципальний та громадський); 2) за видами транспорту (контроль на автомобільному, морському, внутрішньому водному, авіаційному, трубопровідному, міському електричному, у тому числі метрополітені, промислового залізничного транспорту, відомчого транспорту та у сфері дорожнього господарства та реалізації інфраструктурних проектів); 3) за періодичністю проведення (плановий, позаплановий, рейдовий); 4) залежно від етапу проведення перевірки діяльності підконтрольного об'єкта (попередній, поточний та наступний).

12. Окреслено перелік адміністративно-правових заходів забезпечення ефективності державного управління транспортним сектором, зокрема спрямованих на: реалізацію великомасштабних транспортних проектів, в тому числі в рамках державно-приватного партнерства; забезпечення комплексної безпеки і стійкості функціонування транспортної системи, включаючи підвищення транспортної безпеки, зниження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище і переведення транспорту на нові види палива; максимального врахування транспортних потреб регіонів та окремих територій з поступовим підвищенням ролі у цьому процесі місцевих органів виконавчої влади та об'єднаних територіальних громад; чітке розмежування повноважень в транспортній сфері органами державної влади та місцевого самоврядування на різних рівнях публічного адміністрування тощо.

13. Визначено, що публічні (адміністративні) послуги на транспорті є різновидом адміністративних послуг та мають такі ознаки: 1) надаються у спеціально визначеній сфері транспортного обслуговування населення й суспільного виробництва у перевезеннях, що є напрямом цілеспрямованої діяльності спеціально уповноваженої публічної адміністрації, наділеної контрольно-наглядовими повноваженнями, передбаченими законодавством щодо спостереження й перевірки стану відносин у транспортній галузі; 2) обов'язковий публічний інтерес; 3) безпосередня ініціатива (заява) фізичних та/або юридичних осіб щодо отримання соціально значущих транспортних послуг; 4) законний характер; 5) спеціальна форма звернення суб'єкта; 6) результатом є видання індивідуального адміністративного акта (свідоцтво, дозвіл, ліцензія, рішення органу про реєстрацію тощо); 7) надаються спеціальними суб'єктами (центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцевими Радами народних депутатів та іншими спеціально уповноважені на те органами відповідно до їх компетенції); 8) законодавчо визначена юридична відповідальність посадових і службових осіб за невиконання або неналежне виконання обов'язку з надання публічних (адміністративних) послуг у сфері транспорту.

14. Виокремлено адміністративно-правові заходи усунення деструктивних чинників у системі підвищення безпеки та надійності перевезень, які мають бути спрямовані на їх виявлення шляхом: аналізу результатів діяльності

уповноваженої в цій сфері спеціалізованої публічної адміністрації, здійснення транспортного контролю, перевірок та оцінки стану суб'єктів надання транспортних послуг; моніторингу стану аварійності на транспорті та рівня дорожньо-транспортного травматизму; визначення системи критеріїв та показників ефективності діяльності окремих суб'єктів, уповноважених на забезпечення транспортної безпеки; нормативного упорядкування розміщення зовнішньої реклами поза межами населених пунктів вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення, в тому числі розробки порядку погодження (видачі) дозволу на встановлення зовнішньої реклами відповідним органом та впровадження єдиних правил щодо демонтажу самовільно встановленої зовнішньої реклами; встановлення адміністративної відповідальності за порушення законодавства щодо проходження габаритно-вагового контролю та відмову від нього; посилення адміністративної відповідальності за порушення водіями Правил дорожнього руху, законодавчого закріплення можливості використання поліцейськими технічних засобів відеозапису з обов'язковим долученням таких матеріалів до протоколу про адміністративне правопорушення, а також можливості зупинки транспортного засобу поліцейським з метою проведення огляду водіїв з використанням спеціальних технічних засобів для перевірки на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції; виключення норм, що передбачають накладення штрафних балів за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, як таких, що не були реалізовані протягом тривалого часу, засвідчили свою неспроможність у розв'язанні проблем зниження дорожньо-транспортного травматизму, та стали фактично «мертвими» у адміністративно-деліктній практиці; удосконалення нормативних засад використання безпілотних літальних апаратів, насамперед в частині забезпечення необхідного рівня безпеки їх експлуатації, організації контролю за використанням, посилення відповідальності за порушення норм, правил і стандартів під час виконання польотів, посилення вимог до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації дистанційного пілота тощо.

15. Визначено особливості адміністративно-правового забезпечення функціонування екологічно чистого транспорту та на підставі аналізу чинного законодавства та практики його реалізації запропоновано адміністративно-правові заходи, які передбачатимуть: 1) визначення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів пересувного джерела; 2) оцінку впливу на довкілля об'єктів транспортної системи; 3) дозвільно-ліцензійний порядок провадження діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів різними видами транспорту; 4) екологічний моніторинг пересувних джерел забруднення; 5) заборону проектування, виробництва та експлуатацію транспортних та інших пересувних засобів і установок, вміст забруднюючих

речовин у відпрацьованих газах яких перевищує нормативи або рівні впливу фізичних факторів; б) здійснення публічного екологічного контролю на транспорті, в тому числі застосування адміністративно-примусових заходів припинення екологічно-небезпечної діяльності на транспорті; 7) посилення адміністративної відповідальності за порушення екологічного законодавства під час експлуатації транспортних та інших пересувних засобів і установок.

16. Здійснено науковий аналіз зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики та акцентовано на можливих шляхах його запозичення для України, зокрема в частині: – адаптації Національної транспортної стратегії України до стратегії ЄС стосовно розвитку транспортного сектора шляхом імплементації норм європейського права у транспортне законодавство України; – впровадження сучасних ІТ-технологій в мультимодальних (змішаних) перевезеннях вантажів на зразок електронного інформування контролюючих служб кордону з Республікою Білорусь; – вироблення Концепції розвитку мультимодальних перевезень (на зразок організації та програмно-цільового забезпечення таких перевезень в Республіці Косово); – прийняття так званої процедури «transport acquis» (приведення законодавчо-правового масиву у сфері транспорту у відповідність до стандартів ЄС); – поглиблення співпраці України з Європейським Союзом шляхом створення й ефективної експлуатації транс'європейських транспортних мереж (TEN-T); – законодавчого забезпечення підтримки конурбацій шляхом надання основи для прозорих дій місцевих органів влади; – імплементації у чинне законодавство України Регламенту (ЄС) № 1071/2009, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС, згідно з Додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС; – забезпечення подальшої імплементації в національне законодавство України норм законодавства ЄС, зокрема Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, що сприятиме підвищенню рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів; – в межах запровадження Регламенту європейської моделі організації пасажирських перевезень залізничним транспортом, що передбачено Угодою про Асоціацію України та ЄС, створити законодавчі основи організації суспільно важливих перевезень пасажирів і вантажів в Україні, що дозволить місцевим громадам самостійно визначати потребу у приміських перевезеннях, впливати на складання графіка руху транспорту та контролювати якість послуг, що надаються пасажиром; – законодавчого забезпечення запровадження в українській транспортній системі інтелектуальних програм, заснованих на застосуванні інформаційно-комунікаційних технологій, а саме: «Intelligent Transport Systems» (інтелектуальні світлофори, системи оповіщення та ін.); «Car-pooling» (активні ініціативи щодо поєднання вільних місць в автомобілях

з наданням доступу на резервні (вільні) смуги в час пік); «Car-sharing» (розвиток системи невеликих автомобільних парків, керованих єдиним оператором); «Parking management» (система оптимізації знаходження відповідного вільного місця для паркінгу за допомогою загальної електронної мережі); «Cycling & walking» (програма примусової заміни автомобілів на велосипеди і пішохідні зони пересування); – забезпечення державної підтримки транзитних проектів на міжнародній арені, формування вигідних для країни міжнародних альянсів, реалізації програм модернізації транспортної інфраструктури з урахуванням пріоритетного розвитку транзитних міжнародних транспортних коридорів; – забезпечення підтримки інвестиційних проектів, спрямованих на розвиток транзитних перевезень; – подальшого розвитку транспортно-митних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і прикордонну обробку транзитних вантажів; – використання під час стратегічного планування розвитку транспортної системи країни можливостей європейської концепції «Sustainable Development», що передбачатиме комплексну аналітичну оцінку прогнозованих результатів роботи різних видів транспорту з урахуванням не лише інтернальних, але й екстернальних критеріїв оцінювання такої діяльності; – розробки правових механізмів спрощення і полегшення митних процедур, а також зняття адміністративних бар'єрів, що дозволяють більш повно використовувати вигоди транзитного становища України.

17. Сформульовано низку пропозицій та рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні, в тому числі шляхом:

– прийняття Стратегічного плану розвитку транспортної системи України, що включатиме стратегічні цілі та власне стратегію розвитку транспортного комплексу на довгострокову перспективу; мінімальний транспортний стандарт, що відображатиме основні вимоги до функціонування транспорту, виходячи з необхідності досягнення встановленого рівня розвитку транспорту, визначеного державною політикою, а також саму програму розвитку транспортного комплексу на черговий плановий період (охоплюватиме період не менше 25 років), що стане частиною державної цільової програми розвитку транспорту та програми соціально-економічного розвитку держави;

– прийняття комплексу законодавчих змін і доповнень у вигляді взаємозв'язаних законів: а) «Про засади державної транспортної політики», який визначатиме основні правові, економічні, соціальні, екологічні, гуманітарні та організаційні засади державної транспортної політики як складової частини політики сталого розвитку України; б) «Про транспортну діяльність», який регулюватиме суспільні відносини, що відображають найбільш загальні положення про особливості функціонування транспортної системи країни, та буде спрямований на розвиток ринкових відносин в галузі транспортної діяльності і створенні умов для інтеграції її суб'єктів в

міжнародний ринок транспортних робіт і послуг; в) «Про транспортну безпеку», мета якого полягатиме у регулюванні правових, організаційних, економічних та інших відносин у сфері забезпечення безпеки транспортного комплексу країни від актів незаконного втручання, техногенних і природних кризових ситуацій, безпеки руху транспортних засобів, надійності перевезень тощо; г) «Про основні засади публічного контролю на транспорті», яким визначатимуться правові та організаційні засади, основні принципи і порядок здійснення державного, муніципального та громадського контролю у транспортній сфері, повноваження відповідних органів державного (муніципального) контролю, їх посадових осіб, а також місце та роль громадськості в цьому напрямі;

– доповнення Закону України «Про транспорт» розділом І-А «Державна політика у сфері транспорту» та включення до нього таких статей, як «Мета державної політики у сфері транспорту», «Завдання державної політики у сфері транспорту», «Принципи державної політики у сфері транспорту»;

– доповнення Закону України «Про транспорт» розділом І-Б «Суб'єкти державного регулювання у сфері транспорту та їхні повноваження» та включення до нього таких статей, як «Повноваження Президента України у сфері державного регулювання транспортом», «Повноваження Верховної Ради України у сфері державного регулювання транспортом», «Повноваження Кабінету Міністрів України у сфері державного регулювання транспортом», «Повноваження центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту», «Повноваження Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій у сфері транспорту», «Повноваження районних, міських, селищних, сільських рад у сфері транспорту», «Координація діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у сфері реалізації державної транспортної політики».

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Наукові праці, в яких опубліковано основні результати дисертації:*

*Монографія:*

1. Бойко А. В. Державна транспортна політика в Україні: адміністративно-правові засади формування та реалізації: монографія / Бойко А.В. Дніпро: Видавець Біла К. О., 2020. 341 с.

*Статті у періодичних наукових фахових виданнях України:*

2. Бойко А. В. Система суб'єктів адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні загальної компетенції.

*Юридична наука*. 2020. № 1. С. 131-136.

3. Бойко А. В. Спеціалізована публічна адміністрація як невід'ємна складова адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні. *Юридична наука*. 2020. № 2. С. 152-156.

4. Бойко А. В. Значення адміністративного права в публічно-сервісному забезпеченні організації транспортного процесу. *Держава та регіони. Серія Право*. 2020. № 3 (69). Том 3. С. 97-102.

5. Бойко А. В. Транспортна система країни як об'єкт адміністративно-правового забезпечення та державної політики. *Юридична наука*. 2019. № 12. С. 100-106.

6. Бойко А. В. До питання про визначення поняття «державна транспортна політика». *Юридична наука*. 2019. №1. С. 124-130.

7. Бойко А. В. Функції адміністративно-правового забезпечення державної транспортної політики: сутність та класифікація. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2020. № 48, Том 2. С. 127-131.

8. Бойко А. В. Цілі та завдання формування і реалізації державної транспортної політики (адміністративно-правовий аспект). *Правові новели*. 2020. № 10. Том 3. С. 99-103.

9. Бойко А. В. Принципи адміністративно-правового забезпечення державної транспортної політики: сутність та класифікація. *Юридична наука*. 2019. №7. С. 111-116.

10. Бойко А. В. Державна транспортна політика України: особливості й ознаки. *Юридична наука*. 2019. №8. С. 127-133.

11. Бойко А. В. Становлення та розвиток державної транспортної політики в Україні: історико-правове дослідження. *Юридична наука*. 2019. №9. С. 77-83.

12. Бойко А. В. Історико-правовий екскурс формування та реалізації державної транспортної політики в радянській Україні. *Юридична наука*. 2019. №10. С. 81-85.

13. Бойко А. В. Систематизація транспортного законодавства як умова вдосконалення державної транспортної політики України. *Юридична наука*. 2019. №11. С. 97-102.

14. Бойко А. В. Норми міжнародного права як джерела формування та реалізації державної транспортної політики України. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Випуск 6. С. 120-125.

15. Бойко А. В. Публічні (адміністративні) послуги на транспорті: правова природа, зміст та особливості реалізації. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. Випуск 1. Том 5. С. 148-152.

16. Бойко А. В. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Випуск 2. Том 5. С. 179-185.

17. Бойко А. В. Стратегічне планування як важливий інструмент публічно-правового адміністрування у сфері транспорту. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Випуск 1. С. 149-155.

*Статті у зарубіжних наукових періодичних виданнях з юридичних наук:*

18. Бойко А. В. Административно-правовые способы реализации государственной транспортной политики: их значение и характеристика. *Право и Закон*. 2020. № 1. С. 217-221 (Киргизька Республіка).

19. Бойко А. В. Публичный контроль как средство обеспечения реализации государственной транспортной политики. *Право и Закон*. 2020. № 2. С. 71-76 (Киргизька Республіка).

20. Бойко А. В. Современное состояние нормативно-правового обеспечения реализации государственной транспортной политики в Украине. *Право и политика*. 2019. № 1. С. 207-211 (Киргизька Республіка).

21. Бойко А. В. Нормативно-правовые основы формирования и реализации государственной транспортной политики в Украине: вопрос совершенствования. *Право и политика*. 2019. № 2. С. 104-109 (Киргизька Республіка).

22. Бойко А. В. Административно-правовые формы реализации государственной транспортной политики: содержание и особенности применения. *Право и политика*. 2019. № 3. С. 76-81 (Киргизька Республіка).

***Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:***

1. Бойко А. В. Місце громадського контролю в механізмі адміністративно-правового забезпечення функціонування транспорту. *Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 27-28 січня 2017 р.)*. Київ : Науково-дослідний інститут публічного права, 2017. С. 37-40.

2. Бойко А. В. Забезпечення транспортної безпеки як важлива складова реалізації державної транспортної політики. *Юридична наука: виклики і сьогодення : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 8-9 червня 2018 р.)*. Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2018. С. 24-27.

3. Бойко А. В. Адміністративно-правові заходи усунення деструктивних чинників у системі підвищення безпеки та надійності перевезень. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 15-16 березня 2019 р.)*. Харків : ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 27-29.

4. Бойко А. В. Значення та види адміністративно-правових засобів у реалізації державної транспортної політики. *Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18-19 січня 2019 р.)*. Одеса : ГО

«Причорноморська фундація права», 2019. С. 51-54.

5. Бойко А. В. Особливості адміністративно-правового забезпечення функціонування екологічно чистого транспорту. *Сутність та значення впливу законодавства на розвиток суспільних відносин : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 13–14 березня 2020 р.)*. Одеса : ГО «Причорноморська фундація права», 2020. С. 35–38.

## АНОТАЦІЯ

**Бойко А. В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні.** – *На правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ Міністерства внутрішніх справ України. – Дніпро, 2021.

Дисертація містить теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової проблеми шляхом формування нової парадигми реалізації державної транспортної політики в Україні через застосування найбільш оптимального у сучасних умовах комплексу засобів її адміністративно-правового забезпечення. В роботі досліджено поняття, зміст та особливості адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації державної транспортної політики в Україні.

Визначено поняття державної транспортної політики та вироблено концептуальний підхід до її формування та реалізації. Подано періодизацію публічно-правового забезпечення розвитку транспортної політики, яка протягом усього часу становлення української державності зазнавала певних змін, у зв'язку із чим виділено дорадянський (імперський), радянський, перехідний та сучасний періоди.

Охарактеризовано стан правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні та визначено характерні вади законодавства у зазначеній сфері, у зв'язку з чим обґрунтовано доцільність прийняття комплексу законодавчих змін і доповнень у вигляді взаємозв'язаних законів «Про засади державної транспортної політики», «Про транспортну діяльність», «Про транспортну безпеку».

Охарактеризовано інституціональну складову державної транспортної політики, до суб'єктного складу якої віднесено органи загальної та спеціальної компетенції. Охарактеризовано основні адміністративно-правові форми реалізації державної політики на транспорті, серед яких виділено правові та організаційні, а також допоміжні (профілактична, виховна) форми. Значну увагу приділено аналізу та визначенню характерних рис методів реалізації державної транспортної політики як сукупності прийомів, засобів та способів впливу держави на правовідносини, що виникають у сфері функціонування



транспорту. Уточнено загрози безпечному функціонуванню транспортного комплексу країни, що належить до числа найбільш критичних об'єктів, а також чинники, які їм сприяють. Визначено поняття та види публічного контролю як засобу реалізації державної транспортної політики. Окреслено перелік адміністративно-правових заходів забезпечення ефективності державного управління транспортним сектором, а також ознаки, притаманні публічним (адміністративним) послугам, що надаються публічною адміністрацією на транспорті.

Вивчено зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики та можливості його адаптації для України. Вироблено конкретні заходи, спрямовані на оптимізацію адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні.

***Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративно-правове забезпечення, адміністративно-правові засоби, державна політика, державна транспортна політика, публічна адміністрація, публічний контроль, транспорт, транспортна безпека, транспортна система, принципи, імплементація, впровадження.*

## SUMMARY

**Boyko A. V. Administrative and legal support of the state transport policy in Ukraine.** – *The manuscript.*

The Dissertation is for doctoral degree of legal sciences on specialty 12.00.07 – Administrative Law and Procedure; Financial Law; Informational Law. – Dnipropetrovskiyi State University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Dnipro, 2021.

The dissertation is devoted to the theoretical generalization and new solution of a scientific problem by formation of a new paradigm of realization of the state transport policy in Ukraine through application of the most optimum in modern conditions of a complex of means of its administrative and legal maintenance. The paper examines the concept, content and features of administrative and legal support for the formation and implementation of state transport policy in Ukraine.

The concept of state transport policy is defined and a conceptual approach to its formation and implementation is developed. The periodization of public and legal support for the development of transport policy, which has undergone certain changes throughout the formation of Ukrainian statehood, in connection with which the pre-Soviet (imperial), Soviet, transitional and modern periods are distinguished.

The state of legal support for the implementation of state transport policy in Ukraine is characterized and the characteristic shortcomings of the legislation in this area are identified, in connection with which the expediency of adopting a set of legislative changes and additions in the form of interconnected laws , "On transport

safety".

The institutional component of the state transport policy is characterized, the subjective composition of which includes bodies of general and special competence. The main administrative and legal forms of implementation of state policy on transport are characterized, among which legal and organizational, as well as auxiliary (preventive, educational) forms are distinguished. Considerable attention is paid to the analysis and definition of characteristic features of methods of realization of the state transport policy as set of receptions, means and ways of influence of the state on the legal relations arising in the sphere of functioning of transport. The threats to the safe functioning of the country's transport complex, which is one of the most critical facilities, as well as the factors that contribute to them have been clarified. The concepts and types of public control as a means of implementing state transport policy are defined. The list of administrative and legal measures to ensure the effectiveness of public administration of the transport sector, as well as the features inherent in public (administrative) services provided by the public administration in transport.

The foreign experience of administrative and legal support for the implementation of state transport policy and the possibility of its adaptation for Ukraine have been studied. Specific measures aimed at optimizing the administrative and legal support for the implementation of state transport policy in Ukraine have been developed.

**Keywords:** *administrative responsibility, administrative and legal support, administrative and legal means, state policy, state transport policy, public administration, public control, transport, transport safety, transport system, principles, implementation, implementation.*