

УДК 342.9

*Д. В. Малишко**аспірант кафедри адміністративного і господарського права  
Запорізького національного університету*

### АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ МУНІЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ЯК ПРОБЛЕМА ДОСЛІДЖЕНЬ ВІТЧИЗНЯНИХ ТА ЗАРУБІЖНИХ УЧЕНИХ-ПРАВНИКІВ

**Постановка проблеми.** Пан Гі Мун слушно відзначив, що транспорт є життєво важливим для кожної людини, він допомагає організувати краще майбутнє, знизити рівень бідності з одночасним захистом планети та економічним зростанням» [1, с. 3]. У межах населених пунктів та між найближчими з них люди пересуваються на муніципальному транспорті (далі – МТ) чи власних транспортних засобах (далі – ТЗ), з метою прибути на роботу (тобто виявляючи економічну активність) або організувати виховання своїх дітей, чи з іншими соціально корисними намірами. Ця повсякденна діяльність і становить суть життя громадян, вичерпує їх основний вітальний час, а тому, звісно, ТЗ, що уможливають цю активність, суттєво пришвидшують / покращують її та, забезпечуючи певний рівень комфорту, відіграють дуже важливу роль у суспільстві. Вплив ТЗ і відносини, що виникають з їхнього приводу, з розвитком суспільства стали настільки складними, що без організуючого впливу держави їхнє використання перетворилося б на хаос. По-перше, держава із сер. ХІХ ст. почала активно вирішувати питання доступності ТЗ для працівників та інших громадян, що мало підвищити ефективність господарських процесів у країні. По-друге, тільки публічна влада здатна була робити це цілеспрямовано й успішно, всупереч волі деструктивних соціальних верств вирішити цілу низку складних питань, а саме: земельних відводів для доріг; організації населення для виконання складних інженерно-дорожніх проектів; акумулювати кошти для цих цілей тощо. Тобто саме публічна влада стала соціальним благодійником, виконала своє суспільне призначення та зробила транспортні пасажирські перевезення не благом для економічно заможних, а загально соціальним надбанням. По-третє, уже в кінці 80-х років ХХ ст. саме публічна влада почала опікуватись вирішенням екологічних проблем, які стали наслідком абсолютного переважного використання двигунів внутрішнього згорання як МТ, так і індивідуальним ТЗ. По-четверте, питання безпеки на транспорті стала настільки гострим, що тільки втручання держави допомагає контролювати водіїв і забезпечувати правопорядок на МТ. Наприклад, класичний інститут страхування у сфері транспортних відносин став виключно адміністративно-право-

вим засобом, адже страхування цивільно-правової відповідальності перевізника стало не просто обов'язковим, а з нормативним імперативним обсягом застрахованої відповідальності; розмір страхових платежів часто враховується у вартості проїзного квитка на МТ, в умовах, коли ані перевізник, ані пасажир не можуть домовитись про зниження вартості квитка на розмір страхового платежу, адже держава його нормативно визначила по-іншому. Наразі проблема МТ стала сферою виключно (або майже повністю) адміністративного права, усі питання публічна влада врегулює імперативно: від визначення умов договорів, які укладаються муніципальною владою з переможцем тендерних торгів, до питань безпеки, екології, дорожньої інфраструктури, стану дорожнього покриття, узбіччя, форми дерев, куців та будь-яких інших об'єктів обабіч дороги, згідно з державними стандартами тощо. Отже, якщо колись відносини на МТ і мали ознаки цивільно-правових, то наразі це сфера відповідальності вчених-адміністративістів (політично тонка й чутлива) вимагає, окрім наукової достовірності юридичних знань із боку вчених, ще й політичної коректності, обережності, далекоглядності та сміливості з боку органів державної та муніципальної влади.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Практична актуальність теми окреслена таким чином, що ми довели необхідність вивчення наукових робіт саме тих дослідників, які спеціалізуються на проблемах адміністративного права. У цьому дотримуємось класичного підходу, зокрема, спираємось на результати роботи вітчизняних класиків адміністративного права, що відображають ґрунтовно розроблену теорію механізмів АПР адміністративно-правових (далі – АП) відносин, їхні елементи, загальна природа яких допоможе нам побачити адміністративне у правовому, а ці обидва феномени – у канві та крізь призму транспортних відносин, у тому числі й у сфері міського пасажирського транспорту (далі – МПТ), та природи самоорганізації територіальних громад, – вітчизняних (В. Авер'янова, І. Арістової, О. Бандурки, А. Берлача, Ю. Битяка, Л. Воронової, Н. Губерської, П. Діхтієвського, Р. Калюжного, В. Колпакова, Т. Коломоєць, А. Комзюка, О. Кузьменко, В. Курила, Ю. Мельни-

ка, Н. Нижник, М. Тищенка); радянських (Г. Атаманчука, А. Єлістратова, Ю. Козлова, Є. Кубка, Б. Лазарева, Ц. Ямпольської); з Російської Федерації (Д. Бахраха, А. Коренева, Ю. Старілова, Ю. Тихомирова). Проблеми змісту та використання ТЗ у сфері МТ вивчаємо на основі робіт вказаних вище вчених, деталізованих у спеціальних дослідженнях: А. Присяжнюк (із проблем адміністративно-правового забезпечення пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні); Ж. Завальної (адміністративного договору: теоретичні засади та застосування); В. Чернадчук (класифікація об'єктів бюджетних правовідносин); О. Близнюк, Н. Губерської (місцеві фінанси в Україні); А. Волощука, В. Муцка (АПР безпеки дорожнього руху в Україні); С. Москаленка (адміністративно-правове регулювання сфери екологічної безпеки); А. Кравченка (АПР у сфері забезпечення прав споживачів в Україні); А. Школик (децентралізація публічної влади: досвід європейських країн та перспективи України); І. Клименко (принцип необхідного різноманіття в АПР); Г. Кучерук (якість транспортних послуг: управління й ефективність) та багатьох інших. У нашій роботі сама доктрина про АПР у сфері МТ стає об'єктом дослідження, що, як і будь-який інший несталий та актуальний предмет для вивчення з боку правників, залишається пізнаним не в повній мірі та не настільки, щоб зумовлювати індиферентність юристів.

**Постановка завдання.** Мета статті – концептуально розкрити зміст напрямів основних наукових досліджень вітчизняних і зарубіжних учених адміністративно-правового регулювання (далі – АПР) відносин у сфері МТ в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Ф. Шульженко, О. Гайдунін, Р. Кундрік у межах начального посібника з транспортного права відзначили, що, з діяльнісної точки зору, транспортні правовідносини є поєднанням: транспортування і посередницької діяльності з надання транспортних послуг; управлінської та режимотворюючої діяльності на транспорті. Визначаючи природу і зміст адміністративно-правових відносин у сфері МТ як предмету АПР, звертаємось до класика цієї проблеми Ю. Козлова. За його висновками, у процесі державного управління виникають різні організаційні зв'язки між суб'єктами та об'єктами управління. Їх об'єднує як мінімум два чинники, що мають методологічне значення: єдність змісту управлінської діяльності, у зв'язку зі здійсненням якої виникають управлінські відносини, та єдність форми, яка в юридичному аспекті є адміністративно-правовою. Головне полягає в тому, що специфіка державного управління, завдяки нормам адміністративного права, неминуче знаходить свій вираз у адміністративних відносинах, що виникають на їхній основі. Ю. Козлов

чітко визначив: за проблемою адміністративно-правового методу регулювання управлінських суспільних відносин завжди треба бачити справжню природу зв'язків між суб'єктом і об'єктом управління в цілісній системі [2, с. 41, 71].

Удосконалення АП засад функціонування державних органів влади, насамперед, передбачає чітку регламентацію процедурного аспекту діяльності суб'єктів влади та інших учасників правовідносин [3, с. 261], у нашому випадку, у сфері МТ. Муніципалізація (від лат. «муніципіум» – самоврядна громада) означає передачу державною владою права власності на землю, будівлі, підприємства місцевого господарства органам міського самоврядування. А. Школик вдало підкреслив, що завданням самоврядної адміністрації є, насамперед, задоволення інтересів населення, яке проживає на відповідній території, і тільки після цього – загальнодержавних інтересів [4, с. 62]. Децентралізація – це сучасний принцип побудови органів державної влади [5, с. 159]. Слово «транспорт» походить від латинського «transporto» – «переміщую», тобто означає переміщення людей та вантажів [6, с. 1358]. Поєднання вище наведених, доктринально визначених понять дозволяє ідентифікувати сферу МТ як предмет АПР. «В умовах демократизації публічних відносин і децентралізації державної влади в Україні, ефективність реформування вітчизняної адміністративної сфери залежить не тільки від установлення та закріплення чіткої системи адміністративних норм, а й від зміни ставлення до процесуальних аспектів функціонування органів публічної адміністрації», – доречно підсумувала Н. Губерська [7, с. 227]. В. Грохольський і А. Присяжнюк у дисертаційній роботі обґрунтували: ефективність АП забезпечення означає оптимальний цілеспрямований вплив норми права на суспільні відносини, тобто досягнення мети – одержання передбачуваних і бажаних для суб'єкта прийняття правових норм результатів їх здійснення. Мета, якщо її зміст становлять юридичні наслідки, є найкращим задоволенням двох основних конфліктуючих потреб людини та суспільства: справедливості (свободи) та безпеки (порядку) [8, с. 17 – 19, 22; с. 24 – 25]. Колектив авторів під керівництвом В. Ільчука дійшли висновку, що поширеними проблемами перевезень МТ у містах України стали:

- 1) організаційно-технічна складова;
- 2) соціальна складова;
- 3) корупційна складова [9, с. 15].

За О. Амошою, О. Філіпповою, аналіз європейського досвіду організації пасажирських перевезень міським транспортом показав, що запроваджена у країнах-членах ЄС транспортна система має певні відмінності від діючої у країнах СНД. Розумінню природи АПР у сфері МТ допо-

могли також висновки з дисертації М. Міхровської, яка довела, що орган виконавчої влади є організаційно самостійним елементом державного апарату (механізму держави), наділений чітко визначеним обсягом повноважень (компетенцією), згідно з покладеними на нього завданнями та функціями, складається зі структурних підрозділів і посад, що обіймають державні службовці, і віднесений Конституцією та законами України до системи органів виконавчої влади. [10, с. 67 – 70], а також визначення ступеню розвитку демократії, який, за В. Авер'яновим, дедалі більшою мірою стає умовою ефективного управління, що, у свою чергу, є гарантом стабільності демократичного політичного режиму суспільства, розширення і поглиблення конституційних основ демократизму в організації та діяльності апарату державного управління [11, с. 23]. Загалом, новітні доктринальні підходи до розуміння принципів права у науці та законодавстві, основні їх риси, зміст і призначення, що органічно підходять для проблеми АПР у сфері МТ, ґрунтовно розкриті у дисертації К. Котух, а саме: встановлено, що найголовнішими вимогами, які пред'являються до закону, є якість і доступність до викладених у ньому приписів; вітчизняна система права повинна стати зрозумілою для громадян, що має бути зафіксовано у вигляді основоположного принципу права, під якими варто розуміти основоположні ідеї позитивного права, що визначають сутність і спрямованість правового регулювання та призначені реалізувати правові приписи та їх втілення в життя [12, с. 173 – 174]. За видами МТ позитивно-перспективним для українських міст стало дисертаційне дослідження К. Лерніченко, яка розкрила проблеми водного транспорту (далі – ВТ), що є вагомою складовою внутрішньоміських і приміських перевезень пасажирів у світових мегаполісах, розташованих на водних артеріях. Упровадження пасажирського водного транспорту (далі – ПВТ) України на місцевому рівні дозволить якісно розширити та розвантажити транспортну інфраструктуру будь-якого населеного пункту, що має потребу у водних перевезеннях пасажирів, надати подальшого розвитку транспортному обслуговуванню мешканців і гостей міст і передмістя, підвищити туристичну привабливість і покращити імідж міста [13, с. 6, 8 – 9].

Описані якісні характеристики сфери МТ, як і будь-що в економіці, залежить передусім від фінансування. Об'єднання ринків фінансів, товарів (робіт, послуг) більшості країн світу в рамках різних торгових (і / або митних) союзів, зростання швидкості обігу ресурсів у світі (фінансових, робочої сили, природних ресурсів тощо) та інші прояви економічної глобалізації, у сукупності з динамічним розвитком науки, детермінують постійне пришвидшення темпів розвитку людства. Ці про-

цеси підвищують відповідальність публічної влади за своєчасне виявлення нових суспільних відносин у сфері муніципальних перевезень та їх належне законодавче врегулювання, у тому числі за допомогою норм фінансового права. Процесуальні норми у фінансово-правовому регулюванні встановлюють порядок діяльності уповноважених учасників фінансово-правового процесу із застосування матеріальних норм фінансового права [14, с. 5]. За Л. Вороновою, такі норми визначають процедуру діяльності органів держави з мобілізації коштів у централізованих й децентралізованих фондах [15, с. 69-70]. Наприклад, причиною неузгодженості державних та муніципальних інтересів у питанні фінансування пільгового проїзду громадян, на думку В. Грабельнікова, є відсутність закріпленого на законодавчому рівні порядку персоніфікованого обліку громадян, які мають право на пільговий проїзд. Вирішенням цієї проблеми може стати ухвалення відповідного закону про порядок здійснення персоніфікованого обліку громадян, які мають право такого проїзду на всіх видах транспорту. Цей правовий акт повинен містити в собі комплекс заходів з боку всіх зацікавлених державних та муніципальних органів зі збирання та використання відомостей про осіб, які мають право на пільговий проїзд у всіх видах транспорту, у тому числі й у міському [16, с. 37], різновид економічного методу регулювання відносин на МТ. Як слушного висновку дійшла у своїй докторській дисертації В. Гудкова, довівши, що з метою обґрунтування сум відшкодування перевізникам частини вартості пасажирських перевезень, нижчої за собівартість, можна використовувати детерміновану факторну модель компенсацій, яку побудовано з урахуванням відносної оцінки пільг споживачів та частки бюджетних відшкодувань, визначеної, виходячи з інфраструктурної складової тарифу [17, с. 29]. Ухвалення управлінських рішень такого змісту процедурно можна розкласти на окремі елементи, інтерпретуючи відповідні висновки Н. Губерської у канві транспортних відносин на МТ, а саме: стадія підготовки рішення, основними етапами якої є отримання інформації та аналіз ситуації; виявлення й аналіз проблеми; прогнозування розвитку ситуації; стадія розробки та прийняття рішення, до основних етапів якої зараховано визначення цілей (пріоритетів), розробка альтернатив управлінського рішення, вибір і прийняття оптимального управлінського рішення; стадія реалізації рішення, основними етапами якої є організація виконання управлінського рішення, управління реалізацією прийнятого рішення, оцінювання результатів виконання управлінського рішення [18, с. 66].

К. Яоне дослідила вирішення проблеми дорожніх заторів завдяки ринковим методам регулювання та державній політиці, спрямованій на кон-



троль із боку попиту транспортування – ціновим заходам (наприклад, податки та субсидії), а також іншим інструментам – обмеженням викидів і торгівлі квотами, торгівлі дозволами на використання доріг тощо. Ф. Медда, Дж. Карбонаро, С. Девіс наголошували на важливості використання європейського досвіду публічно-приватного партнерства у сфері транспорту.

Д. Бабицький, О. Буйкевич, Є. Демченко, Д. Сокіл визначили ГТ локомотивом економіки, засобом підвищення її ефективності, а також основним гарантом дорожньої та екологічної безпеки; у Республіці Білорусь він грає головну роль у забезпеченні різноманітних за своїми цілями потреб населення у пересуванні, найчастіше саме він стає рушійною силою, приносить суттєві зміни в умови життя; транспортна політика розвинутих країн реалізується в рамках концепції сталого розвитку, яка передбачає збалансоване співвідношення різних видів транспорту, підвищення ролі ГТ і введення різного роду обмежень для використання легкових автомобілів.

П. Ходжаєв у докторській дисертації наголосив на низці важливих моментів державного регулювання ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту в Республіці Таджикистан (далі – РТж), а саме, об'єктивних причинах, що зумовлюють державний контроль і регулювання роботи МТ, зокрема, на інфраструктурному характері транспорту.

Отже, основними органами транспортної адміністрації регіону є: Управління транспорту – це адміністративний орган місцевої виконавчої влади в складі адміністрації регіону, області; Регіональне відділення Служби з нагляду і регулювання в сфері транспорту [19, с. 225 – 228, 232 – 234]. Н. Барінов, С. Морозов, В. Рібаков, В. Рузанова відзначили, що транспортні організації активно реалізують свої пропозиції на ринку транспортних послуг – переміщення матеріальних об'єктів у просторі [20, с. 16 – 19]. Відомий фахівець із проблем транспортного права

В. Єгіазаров відзначив у черговому виданні свого підручника, що особливістю транспортного права є те, що воно поєднує в собі владно організаційні відносини, котрі регулюються адміністративним правом, і майнові відносини, регульовані цивільним правом [21, с. 9]. Л. Кортенко дослідив безпосередньо МТ. Він визначив, що суспільними відносинами, що виникають і складаються між різними учасниками (суб'єктами) транспортної діяльності в області пасажирських перевезень, є транспортні. Основними суб'єктами таких відносин є пасажир – фізичні особи, які використовують ТЗ з метою пересування, але не здійснюють при цьому функцій з управління даними ТЗ або інших службових функцій, пов'язаних із поїздкою. АПР МТ вимагає розуміння того, що

за об'єктом перевезення МТ поділяється на транспорт пасажирський і вантажний. А. Рахматуліна на рівні дисертаційної роботи з'ясувала, що стратегічне й оперативне управління послугами міського загальноного транспорту являє собою планування стратегій і операцій, які можна використовувати для поліпшення якості та ефективності транспортного обслуговування. Планування та проектування зупиночних пунктів маршруту ГТ. Ю. Славіна також дійшла фундаментальних висновків у межах своєї дисертації, а саме: удосконалення системи управління МПТ є найважливішим резервом підвищення якості функціонування пасажирського транспорту. Тематику технології, організації та управління пасажирськими автомобільними перевезеннями, у тому числі високого рівня якості пасажирських перевезень засобами МТ, знаходимо у роботах таких вчених з РФ, як Л. Миротіна, В. Гудкова, А. Вельможина, С. Ширяєва [22], Г. Варелопуло [23]. І. Дедкова розкрила на дисертаційному рівні проблему правового регулювання праці водіїв автомобільного МТ у РФ, підкресливши, що відсутні норми, які регламентують порядок допуску перевізника на регулярні маршрути, хоча транспортна та екологічна ситуація в багатьох великих містах потребує впорядкування їх діяльності. С. Братановський і О. Горбачов у монографії виокремили власні (забезпечення життєдіяльності на підпорядкованій території) та делеговані, фінансові й організаційні повноваження органів місцевого самоврядування (зафіксовані нормами муніципального права за населенням, органами та посадовими особами місцевого самоврядування у цілому права й обов'язки, необхідні для здійснення функцій цих органів) у сфері управління МТ, які не узагальнені в межах єдиного НПА, що суттєво погіршує ефективність їхнього застосування [24, с. 28 – 29, 34 – 35]. Ю. Меров у своїй дисертації підкреслив, що публічна влада у сфері МТ повинна виконувати такі основні функції: формування розкладів і показників планової роботи рухомого складу на маршрутній мережі населеного пункту; фіксація фактичної роботи рухомого складу й оперативне диспетчерське управління рухом на всій маршрутній мережі; підготовка звітів про роботу рухомого складу на лінії для покриття витрат перевізників із бюджету за роботу на соціальних маршрутах [25, с. 15, 22].

**Висновки.** Отже, адміністративно-правова доктрина з проблем АПР у сфері МТ ґрунтується на низці наукових положень, генезис яких має економічний, технічний, екологічний та інший характер. Фахівці у цих галузях знань активно вивчають найрізноманітніші аспекти роботи МТ. На їхній базі правники створюють правила та формулюють зміст управлінських рішень, здатних успішно впорядкувати суспільні

відносини, що виникають із приводу МТ. Крім суміжних наук, вивчення цієї теми часто можливе тільки внаслідок синтезу різноманітних пропозицій самих правників, проте в межах неодноманітних юридичних спеціальностей: окрім власне адміністративного права, потрібні знання з фінансового, інформаційного, трудового, екологічного, муніципального, конституційного, господарського, цивільного права, правоохоронної діяльності, теорії права тощо. Частково це зумовлено тим, що ми описували вище як комплексний зміст галузі транспортного права і законодавства, його інституту (підінституту) – права МТ, а в цілому – адміністративної частини цієї галузі, інституту, субінституту. В підсумку розкриття теми вимагало опрацювання наукових робіт правників за напрямками визначення понятійного апарату, питань фінансування, екології, безпеки та інших складових механізму АПР у сфері МТ. Звісно, роботи вітчизняних учених становили тільки основу предмету нашого дослідження, а результати наукових пошуків правників з інших західних країн і держав колишнього СРСР допомогли побачити сучасні теоретичні підходи до вирішення встановлених завдань, органічно доповнити і / або оновити думки та висновки українських вчених свіжими ідеями, необхідними для формулювання пропозицій вдосконалення АПР у сфері МТ України.

### Література

1. Activity report 2014 & 2015 / International Association of Public Transport. – Bruxelles: UITP, 2016. – 60 p.
2. Козлов Ю. Административные правоотношения: [монография] / Ю. Козлов. – М.: Юрид. лит., 1976. – 184 с.
3. Губерська Н. Основні етапи розвитку нормативно-правового регулювання адміністративно-процедурної діяльності у сфері вищої освіти в Україні / Н. Губерська // Адміністративно-правовий процес. – 2015. – № 1. – С. 261 – 268.
4. Школик А. Порівняльне адміністративне право: [навч. посібник] / А. Школик. – Львів: ЗУКЦ, 2007. – 308 с.
5. Синергетичні засади державного управління в умовах реформ: [монографія] / С. Серьогін, І. Письменний, І. Хожило та ін.; За заг. ред. С. Серьогіна. – Д.: ДРІДУ НАДУ, 2007. – 194 с.
6. Советский энциклопедический словарь / научно-редакционный совет: А. Прохоров (пред.). – М.: Сов. энцикл., 1981. – 1600 с.
7. Губерська Н. Адміністративний процес: сучасні підходи до визначення / Н. Губерська // Адміністративно-правовий процес. – 2014. – № 3. – С. 227 – 233.
8. Присяжнюк А. Адміністративно-правове забезпечення пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні: дис. ... к. ю. наук: 12.00.07 / А. Присяжнюк. – Одеса, 2016. – 248 с.
9. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: [монографія] / В. Ільчук, О. Панченко, О. Шишкіна, А. Тарасенко та ін.; за наук. ред. В. Ільчука. – Чернігів: ЦНТІ, 2014. – 870 с.
10. Міхровська М. Адміністративно-правове забезпечення організації та діяльності органів виконавчої влади в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / М. Міхровська. – К., 2015 – 210 с.
11. Державне управління проблеми адміністративно-правової теорії та практики / За заг. ред. В. Авер'янова. – К.: Факт, 2003. – 384 с.
12. Котух К. Принципи адміністративно-правового регулювання в аграрній сфері України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / К. Котух. – К., 2016. – 200 с.
13. Лерніченко К. Механізм функціонування та розвитку підприємств пасажирського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами» / К. Лерніченко. – К., 2016. – 24 с.
14. Касьяненко Л. Процесуальні норми у фінансово-правовому регулюванні / Л. Касьяненко // Фінансове право. – 2011. – № 4. – С. 4 – 7.
15. Воронова Л. Фінансове право України: [підручник] / Л. Воронова. – К.: Прецедент, Моя книга, 2006. – 448 с.
16. Грабельников В. Адаптація системи міського пасажирського транспорту до ринкових умов господарювання / В. Грабельников // Держ. механізми упр. природокористуванням. – 2012. – Вип. 246. – С. 35 – 42.
17. Гудкова В. Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки: автор. дис. на здоб. наук. ступеня док. ек. наук: спец. 08.00.04 – «Економіка та упр. підприємствами» / В. Гудкова. – К., 2015. – 42 с.
18. Губерська Н. Процедури прийняття й реалізації управлінських рішень у сфері вищої освіти / Н. Губерська // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. – 2014. – № 10 – 2. – Т. 1. – С. 64 – 67.
19. Ходжаев П. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан (теория, методология, практика): дис. ... докт. экон. наук: 08.00.05 / П. Ходжаев. – Душанбе, 2016. – 354 с.
20. Морозов С. Транспортное право: [учебник] / С. Морозов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2015. – 335 с.
21. Егизаров В. Транспортное право: [учебник] / В. Егизаров. – 8 изд., доп., пер. – М.: Юстицинформ, 2015. – 736 с.
22. Гудков В. Пассажи́рские автомобильные перевозки: [учебник] / В. Гудков, Л. Миротин, А. Вельможин, С. Ширяев; Под ред. В. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.
23. Варелопупо Г. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте / Г. Варелопупо. – М.: Транспорт, 1990. – 208 с.
24. Братановский С. Правовое регулирование муниципального транспортного комплекса в Российской Федерации / С. Братановский, О. Горбачев. – М.: Директ-медиа, 2012. – 166 с.
25. Меров Ю. Городской пассажирский транспорт в условиях государственного регулирования и действия рыночных механизмов (на примере Московского мегаполиса): автореф. дис. на соискание науч. степени канд. эк. наук: спец. 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством» / Ю. Меров. – М., 2009. – 24 с.

### Анотація

**Малишко Д. В. Адміністративно-правове регулювання відносин у сфері муніципального транспорту в Україні як проблема досліджень вітчизняних та зарубіжних учених-правників. – Стаття.**

У статті концептуально досліджено зміст напрямів основних наукових досліджень вітчизняних і зарубіжних учених-правників проблем адміністративно-правового регулювання відносин у сфері муніципального транспорту в Україні. Обґрунтовано, що адміністративно-правова доктрина з окресленої питання ґрунтується на низці наукових положень, генезис яких має економічний, технічний, екологічний та інший характер. На їхній базі правники створюють правила та формулюють зміст управлінських рішень, здатних успішно впорядкувати суспільні відносини, що виникають із приводу муніципального транспорту. Крім суміжних наук, вивчення порушеної теми часто можливе тільки внаслідок синтезу різноманітних пропозицій самих правників, проте в межах неодноманітних юридичних спеціальностей: окрім власне адміністративного права, потрібні знання з фінансового, інформаційного, трудового, екологічного, муніципального, конституційного, господарського, цивільного права, правоохоронної діяльності, теорії права тощо. Частково це зумовлено комплексним змістом галузі транспортного права та законодавства, його інститутів, а в цілому – адміністративної частини цієї галузі, інституту, субінституту. У підсумку розкриття теми вимагає опрацювання наукових робіт правників за напрямками визначення понятійного апарату, питань фінансування, екології, безпеки та інших складових окресленої проблеми. Роботи вітчизняних учених склали основу предмету нашого дослідження, а результати наукових пошуків правників з інших західних країн і держав колишнього СРСР допомогли побачити сучасні теоретичні підходи до вирішення встановлених завдань.

**Ключові слова:** адміністративно-правове регулювання, адміністративно-правові відносини, доктрина, муніципальний транспорт, пасажирські перевезення, пільги, транспортне право, управління, фінансування.

### Аннотация

**Малишко Д. В. Административно-правовое регулирование отношений в сфере муниципального транспорта в Украине как проблема исследований отечественных и зарубежных ученых-юристов. – Статья.**

В статье концептуально исследовано содержание направлений основных научных исследований отечественных и зарубежных ученых-юристов проблем административно-правового регулирования отношений в сфере муниципального транспорта в Украине. Обосновано, что административно-правовая доктрина обозначенной проблемы основывается на ряде научных положений, генезис которых имеет экономический, технический, экологический и иной характер. На их базе юристы создают правила и определяют содержание управленческих решений, способных успешно упорядочить общественные отношения, которые возникают по поводу муниципального транспорта. Кроме смежных наук, изучение поднятой темы часто возможно только в результате синтеза различных предложений самых юристов, но в пределах разных юридических специальностей: кроме собственно административного права, нужны знания финансового, информационного, трудового, экологического, муниципального, конституционного, хозяйственного, гражданского права, правоохранительной деятельности, теории права и др. Отчасти это обусловлено комплексным содержанием отрасли транспортного права и законодательства, его институтов, а в целом – административной части этой отрас-

ли, института, субинститута. В итоге раскрытие темы требует обработки научных работ юристов по направлениям определения понятийного аппарата, вопросам финансирования, экологии, безопасности и других составляющих обозначенной проблемы. Работы отечественных ученых составляли основу предмета нашего исследования, а результаты научных поисков юристов из других западных стран и государств бывшего СССР помогли увидеть другие теоретические подходы к решению поставленных задач.

**Ключевые слова:** административно-правовое регулирование, административно-правовые отношения, доктрина, муниципальный транспорт, пассажирские перевозки, льготы, транспортное право, управление, финансирование.

### Summary

**Malishko D. V. Administrative and legal regulation of relations in municipal transport in Ukraine as a problem research by national and foreign law scientists. – Article.**

The article reveals the content areas of basic research of domestic and foreign law scientists the problems of administrative and legal regulation of relations in municipal transport in Ukraine. Proved that the administrative and legal doctrine of the problems outlined based on a number of scientific statements, the genesis of which has economic, technical, environmental and other nature. On the basis of their lawyers create rules and formulate content management solutions that can successfully organize social relations that occur on municipal transport. In related sciences, studying the theme often only possible due to the synthesis of various proposals most lawyers, but within not uniform legal specialties in addition to their administrative law required knowledge of finance, information, labor, environmental, municipal, constitutional, economic, civil law, law enforcement activity, legal theory and others. This is partly due to complex content transport branch law and legislation, its institutions, and the general administration of the branch, the institute, subinstitute. The problem of municipal transport was the area of administrative law. All issues public authority regulates imperative: to determine the conditions of contracts concluded with municipal authorities won tenders, to security, environmental protection, road infrastructure, pavement, curb, according to state standards and so on. During the government process there different kinds of organizational links between subjects and objects of management. Their united by at least two factors that have methodological value: unity of content management activities in respect of which there are management relations and unity of form that in the legal aspect is administrative-legal. The main thing is that eventually the specifics of the government through the rules of administrative law inevitably finds its expression in administrative relations arising their basis. For the problem of administrative and legal method of regulating public relations management always have to see the true nature of administrative links between subject and object management in an integrated system. As a result, the topic requires elaboration of scientific papers lawyers for determining trends conceptual apparatus of research, environment, safety and other components of the outlined problems. The work of national scientists formed the basis of the object of our study and the results of scientific research lawyers from other Western countries and the former Soviet states helped to see other theoretical approaches to the task.

**Key words:** administrative and legal regulation, administrative law relations, doctrine, municipal transport, passenger transport, benefits, transport law, administration, financing.