

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА
ЦЕНТРАЛЬНОУКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ВИННИЧЕНКА**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЗАЙКІНА ГАННА МИКОЛАЇВНА

УДК 336.61:342.951

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В
УКРАЇНІ: ПИТАННЯ ТЕОРІЇ І ПРАКТИКИ**

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

Подається на здобуття наукового ступеня **доктора юридичних наук**

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Г.М. Зайкіна

АНОТАЦІЯ

Зайкіна Г. М. Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики. –*Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Науково-дослідний інститут публічного права, Центральноукраїнський державний університет імені Володимира Винниченка. Кропивницький, 2023.

У дисертації на основі аналізу теорії та практики адміністративного права, норм національного та інтегрованого законодавства, практики діяльності суб'єктів управління, розкрито адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні та визначено напрямки побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Основними з яких є такі:

Сформовано, що залізничний транспорт загального користування України є складною інфраструктурною системою, що становить предмет публічно-правових відносин, які виникають між державою, як регулятора виду діяльності, та суб'єктами таких специфічних правовідносин (залізничні підприємства, оператори, пасажирів, вантажовласники тощо), та включає в себе залізничні мережі, станції, рухомий склад і пов'язані з ними елементи, які призначені для забезпечення пасажирських та вантажних перевезень на території України. Публічно-правові відносини у сфері управління залізничним транспортом загального користування України ґрунтуються на відповідних нормативно-правових актах, які визначають права та обов'язки суб'єктів, участь держави у регулюванні та нагляді за залізничним транспортом як гаранта дотримання загальних інтересів в галузі залізничного транспорту, а також мету цієї діяльності, включаючи забезпечення безпеки, зручності пасажирів і ефективності вантажних перевезень.

Визначено, що залізничний транспорт загального користування України являє собою предмет публічно-правових відносин, що стосуються організації та функціонування залізничної інфраструктури та послуг на залізничному транспорті в Україні, а також регулювання відносин між державними органами, операторами залізничного транспорту, іншими учасниками ринку та громадськістю з метою забезпечення безпеки, доступності, якості та ефективності залізничного транспорту, а також здійснення контролю та нагляду за цією сферою.

Встановлено, що державне управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функція держави, – це специфічний державно-регуляторний вплив держави, що полягає у планомірній та владній управлінській діяльності щодо формування, забезпечення функціонування та захисту транспортної галузі як окремої соціально-економічної системи, яка забезпечує публічний інтерес та економічний розвиток країни. Основними ознаками державного управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функції держави є: 1) спрямованість на забезпечення публічного інтересу та економічного розвитку; 2) використання владних повноважень та ресурсів; 3) систематичність та стратегічна плановість транспортної політики; 4) планування та координація дій системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 5) вплив на інші соціально-економічні системи з метою забезпечення їх якісної та кількісної визначеності для спільного добробуту суспільства; 6) підзвітність та відповідальність системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування перед суспільством.

Розкрито, що завдання управління залізничним транспортом загального користування України є комплексом дій та заходів, спрямованих на забезпечення безперебійного, безпечного та ефективного руху залізничного транспорту у межах території України та на умовах міжнародної співпраці, що можуть включати: 1) забезпечення безперебійної та безпечної роботи

залізничного транспорту відповідно до встановлених норм та стандартів; 2) забезпечення високої якості транспортних послуг та задоволення потреб користувачів залізничного транспорту; 3) розвиток транспортної інфраструктури та підвищення її ефективності; 4) оптимізацію роботи залізничного транспорту з метою забезпечення максимальної ефективності та економічної доцільності; 5) забезпечення дотримання вимог щодо охорони навколишнього середовища та раціонального використання природних ресурсів; 6) підтримку належного рівня безпеки та здоров'я працівників залізничного транспорту; 7) забезпечення взаємодії з іншими видами транспорту та іншими галузями економіки для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи в цілому.

Встановлено, що мета управління залізничного транспорту загального користування України – це забезпечення ефективної та безпечної транспортної діяльності залізниць для задоволення потреб пасажирів та вантажовідправників відповідно до вимог ринку та чинного законодавства. До головних ознак мети управління залізничним транспортом загального користування України віднесено: 1) організацію та забезпечення безпечного та ефективного перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом; 2) розвиток та модернізація залізничної інфраструктури, зокрема залізничних колій, мостів та тунелів, залізничних станцій та терміналів; 3) впровадження новітніх технологій та інноваційних рішень для підвищення ефективності та якості залізничних перевезень; 4) забезпечення дотримання стандартів якості та безпеки в залізничній галузі, а також державного регулювання у сфері залізничного транспорту; 5) розробку та реалізацію стратегії розвитку залізничного транспорту, що враховує потреби ринку та держави, тенденції світового ринку транспортних послуг та стан залізничної галузі в Україні.

Підкреслено, що нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні характеризується наявністю широкого спектру законодавчих та підзаконних правових актів, які регулюють діяльність залізничного транспорту відповідно

до вимог національних та міжнародних стандартів для задоволення суспільних потреб, з особливим симбіозом спеціальних норм адміністративного, господарського, трудового, фінансового та екологічного права, які сукупно формують ідентифікаційні ознаки механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Сформовано, що методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це системна сукупність філософських, науково-методологічних, міждисциплінарних та практичних доктрин, методів та принципів, спрямованих на вивчення та оцінку управління залізничним транспортом загального користування, та впровадження новацій в управлінні залізничним транспортом в Україні задля забезпечення сталого розвитку залізничної інфраструктури в Україні.

Визначено, що методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні повинна базуватися на: 1) загально-філософських підходах; 2) симбіозі основних методологічних принципів управління залізничним транспортом загального користування; 3) загальнонаукових методах; 3) спеціально-юридичних методах.

Визначено, що елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це окремі складові єдиного механізму, що забезпечують ефективне управління залізничним транспортом загального користування, координацію системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування для досягнення загальних цілей транспортної галузі, стабільну фінансово-господарську діяльність акціонерного товариства «Укрзалізниця», впровадження міжнародних стандартів, норм та методів управління залізничним транспортом загального користування в національну правову систему.

Основними елементами адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено: – нормативно-правовий масив забезпечення управління

залізничним транспортом загального користування в Україні та міжнародні стандарти здійснення управління залізничним транспортом загального користування; – форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – методи забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – контроль у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Під формами забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено різноманітні прояви, засоби та підходи, які використовуються для забезпечення ефективного управління транспортною галуззю та відповідною системою суб'єктів, що можуть в себе такі елементи, як правові, фінансові, організаційні, технічні, соціальні та інші форми реалізації стратегічних цілей та завдань управління. Визначено, що методи управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це система організаційно-технічних, наукових та методологічних способів, прийомів та заходів, які варіюються в залежності від специфіки адміністративно-управлінських, фінансових, екологічних та міжнародно-інтеграційних процесів, та спрямовані на забезпечення ефективності, досягнення стратегічних цілей та безпеки функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні.

Під адміністративними процедурами забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні розкрито систему регламентованих процесів та процедур, які регулюються адміністративним, фінансовим, та господарським правом та процесом, встановлюють порядок дій системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування та формують відповідний контрольно-наглядний, інспекційний, юрисдикційний, ліцензійний та претензійний напрямок реалізації управління у сфері функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні.

Встановлено, що система суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні є досить складною та розгалуженою на координаційному рівні, включаючи різні за правосуб'єктністю суб'єкти, кожен з яких відповідає за конкретні функції. До системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні віднесено: 1) Кабінет Міністрів України; 2) Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; 3) Акціонерне товариство «Укрзалізниця» (як основний оператор залізничного транспорту, що забезпечує рух поїздів, експлуатацію і розвиток залізничної інфраструктури); 4) Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція); 5) місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування; 6) додаткові суб'єкти, що забезпечують окремий напрямок розвитку залізничної інфраструктури (наприклад, Міністерство цифрової трансформації України створює умови для цифровізації надання транспортних послуг тощо).

Виділено повноваження Кабінету Міністрів України щодо утворення та функціонування акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: 1) адміністративні (створення та управління акціонерним товариством залізничного транспорту загального користування); 2) нормативні (створення та зміни нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування); 3) стратегічні (формування стратегій та планів розвитку залізничної галузі); 4) корпоративні (координація системи внутрішнього управління); 5) контрольно-наглядові (здійснення контролю у сфері управління залізничним транспортом загального користування); 6) фінансові (формування та забезпечення фінансової складової управління акціонерним товариством залізничного транспорту загального користування); 7) зовнішні (адаптація управління до міжнародних стандартів, укладення міжнародних договорів, міжнародна співпраця).

Визначено, що правовий статус публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як суб'єкта управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це комплексна система прав, обов'язків, гарантій та засад організації, відповідальності та взаємодії, що визначає стан та позицію спеціального суб'єкта владного управління в правовому просторі врегулювання транспортних відносин, з визначенням універсальних (як суб'єкта господарського права) та індивідуальних особливостей правового становища (як суб'єкта симбіозу адміністративного, господарського та фінансового права).

Визначено, що контроль, як функція держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні, представляє собою систему заходів та процедур, спрямованих на перевірку, нагляд та оцінку різних аспектів діяльності залізничного транспорту з метою забезпечення його ефективності, безпеки, відповідності встановленим нормам, а також захисту публічних інтересів. Контроль, як функція держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні трансформується у різні види (фінансовий, юридичний (правовий), організаційний, адміністративний, публічний, технічний (інженерний), екологічний).

Розкрито, що контроль, як функція державного управління, є важливою складовою процесу управління державними ресурсами, діяльністю та реалізацією публічної політики та може поділятися на такі види: 1) фінансовий контроль (спрямований на перевірку використання фінансових ресурсів, аудит фінансової звітності, контроль витрат та доходів, а також оцінку фінансової ефективності програм і проектів у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні); 2) юридичний (правовий) контроль (визначення відповідності дій та рішень системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні вимогам чинного законодавства); 3) організаційний контроль (оцінка ефективності та результативності організаційної структури та внутрішніх

процесів управління залізничним транспортом загального користування); 4) адміністративний контроль (нагляд за виконанням адміністративних рішень та інших адміністративних актів); 5) публічний контроль (здійснюється громадськістю, задля забезпечення відкритості та прозорості управління залізничним транспортом загального користування у встановлених межах); 6) технічний (інженерний) контроль (перевірка технічних аспектів та безпеки залізничного транспорту); 7) екологічний контроль (дотримання екологічних стандартів, вимог та норм у сфері користування залізничним транспортом).

Розкрито, що основними напрямками контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) контроль за дотриманням вимог законодавства у сфері залізничного транспорту (перевірку відповідності діяльності таким вимогам, як безпека руху поїздів, експлуатація залізничної інфраструктури, перевезення пасажирів і вантажів, охорона праці та навколишнього середовища тощо); 2) контроль за станом безпеки руху поїздів (перевірку таких аспектів безпеки руху, як технічний стан залізничної інфраструктури, технічний стан рухомого складу, стан підготовки та кваліфікації працівників залізничного транспорту, організація руху поїздів тощо); 3) контроль за ефективністю та якістю надання транспортних послуг (перевірка таких аспектів діяльності, як якість обслуговування пасажирів, своєчасність і безпека доставки вантажів економічна ефективність діяльності тощо); 4) контроль за розподілом фінансових ресурсів; 5) контроль за формуванням тарифної політики тощо.

Розкрито, що міжнародні стандарти і практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування є взаємодоповнюючою та частково спільною мережею глобального управління, що відображає унікальність міжнародної системи управління залізничним транспортом загального користування, та визначається низкою можливостей для адаптації в національну правову систему щодо впровадження правопорядку та спільних норм і правил для залізничних перевезень, сприяння інтероперабельності різних систем залізничного транспорту, спрощення та

уніфікації процедур на кордоні, підвищення ефективності залізничних перевезень та зменшення ризиків, обмін досвідом між різними країнами та операторами залізниць, надання консультацій та рекомендацій для реформ та модернізації національної залізничної системи на основі світового досвіду.

Сформовано, що удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів має бути спрямоване на: 1) стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 2) формування комплексного закону про залізницю; 3) забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту; 4) створення комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; 5) модернізація технічної бази залізничного транспорту; 6) залучення громадськості та стейкхолдерів щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 7) формування та реалізація програм попередження порушень у залізничному транспорті; 8) вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг шляхом змінення та посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту; 9) підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі; 10) розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що визначені в дисертації теоретичні положення, висновки і пропозиції впроваджено та надалі може бути використано в: науково-дослідній роботі – наукові висновки можуть бути використані для формування теорії управління залізничним транспортом загального користування в Україні; законотворчій сфері – напрацювання можуть бути удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів; – освітньому процесі –

під час підготовки та проведення лекцій, навчальних семінарських та практичних занять для здобувачів вищої освіти.

Ключові слова: акціонерне товариство, адміністративні процедури, адміністрація, бюджет, залізничний транспорт, кредитування, методи адміністративної діяльності, стандарти, фінансовий контроль, фінансово-правові відносини, форми адміністративної діяльності.

SUMMARY

Zaikina H. Administrative and legal mechanism of public rail transport management in Ukraine: issues of theory and practice. – *Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.*

Thesis for the scientific degree of Doctoral of legal sciences, specialty 12.00.07 «Administrative law and process; finance law; information law». – Scientific Institute of Public Law, Central Ukrainian State University named after Volodymyr Vinnichenko. Kropyvnytskyi, 2023.

The dissertation, based on the analysis of the theory and practice of administrative law, the norms of national and integrated legislation, and the practice of management entities, reveals the administrative-legal mechanism of public rail transport management in Ukraine and defines the directions for building a new model of public rail transport management in Ukraine. The main ones are the following:

It has been established that the public railway transport of Ukraine is a complex infrastructure system that is the subject of public-law relations that arise between the state, as the regulator of the type of activity, and the subjects of such specific legal relations (railway companies, operators, passengers, cargo owners, etc.), and includes railway networks, stations, rolling stock and related elements, which are intended to ensure passenger and cargo transportation on the territory of Ukraine. Public-legal relations in the sphere of management of public railway transport of Ukraine are based on the relevant normative legal acts, which determine the rights and obligations of subjects, the participation of the state in the

regulation and supervision of railway transport as a guarantor of the observance of general interests in the field of railway transport, and the purpose of that activity, including ensuring safety, passenger convenience and freight efficiency.

It was determined that public rail transport in Ukraine is a subject of public-law relations concerning the organization and functioning of railway infrastructure and services on railway transport in Ukraine, as well as the regulation of relations between state bodies, operators of railway transport, other market participants and the public with the aim of ensuring safety, accessibility, quality and efficiency of railway transport, as well as control and supervision of this area.

It has been established that the state management of public railway transport in Ukraine, as a function of the state, is a specific state-regulatory influence of the state, which consists in planned and authoritative management activities regarding the formation, ensuring the functioning and protection of the transport industry as a separate socio-economic system, which ensures public interest and economic development of the country. The main features of state management of public railway transport in Ukraine, as a function of the state, are: 1) focus on ensuring public interest and economic development; 2) use of power and resources; 3) systematic and strategic planning of transport policy; 4) planning and coordination of actions of the system of entities providing management of public railway transport in Ukraine; 5) impact on other socio-economic systems in order to ensure their qualitative and quantitative certainty for the common welfare of society; 6) accountability and responsibility of the system of entities providing management of public railway transport to society.

It was revealed that the task of managing the public railway transport of Ukraine is a set of actions and measures aimed at ensuring the uninterrupted, safe and efficient movement of railway transport within the territory of Ukraine and under the conditions of international cooperation, which may include: 1) ensuring the smooth and safe operation of railway transport in accordance with established norms and standards; 2) ensuring the high quality of transport services and meeting the needs of rail transport users; 3) development of transport infrastructure and

improvement of its efficiency; 4) optimization of railway transport in order to ensure maximum efficiency and economic feasibility; 5) ensuring compliance with requirements for environmental protection and rational use of natural resources; 6) maintaining the appropriate level of safety and health of railway transport workers; 7) ensuring interaction with other modes of transport and other sectors of the economy to ensure the effective functioning of the transport system as a whole.

It has been established that the purpose of the management of public railway transport of Ukraine is to ensure efficient and safe transport activities of railways to meet the needs of passengers and shippers in accordance with market requirements and current legislation. The main features of the purpose of managing public rail transport in Ukraine include: 1) organization and provision of safe and efficient transportation of passengers and cargo by rail; 2) development and modernization of railway infrastructure, in particular railway tracks, bridges and tunnels, railway stations and terminals; 3) implementation of the latest technologies and innovative solutions to increase the efficiency and quality of railway transportation; 4) ensuring compliance with quality and safety standards in the railway industry, as well as state regulation in the field of railway transport; 5) development and implementation of a railway transport development strategy that takes into account the needs of the market and the state, trends in the world market of transport services and the state of the railway industry in Ukraine.

It is emphasized that the regulatory and legal framework for the management of public rail transport in Ukraine is characterized by the presence of a wide range of legislative and bylaws that regulate the activity of rail transport in accordance with the requirements of national and international standards to meet public needs, with a special symbiosis of special norms of administrative, economic, labor, financial and environmental law, which collectively form the identification features of the mechanism of managing railway transport of general use in Ukraine.

It was established that the research methodology of public rail transport management in Ukraine is a systematic collection of philosophical, scientific-

methodological, interdisciplinary and practical doctrines, methods and principles aimed at the study and evaluation of public rail transport management and the introduction of innovations in rail transport management in to Ukraine to ensure the sustainable development of railway infrastructure in Ukraine.

It was determined that the research methodology of public rail transport management in Ukraine should be based on: 1) general philosophical approaches; 2) symbiosis of the main methodological principles of public rail transport management; 3) general scientific methods; 3) special legal methods.

It was determined that the elements of the administrative and legal mechanism for managing public rail transport in Ukraine are separate components of a single mechanism that ensure effective management of public rail transport, coordination of the system of entities providing management of public rail transport to achieve the general goals of the transport industry, stable financial and economic activity of the joint-stock company "Ukrzaliznytsia", introduction of international standards, norms and methods of managing public railway transport into the national legal system.

The main elements of the administrative-legal mechanism for managing public rail transport in Ukraine are defined as follows: – regulatory framework for managing public rail transport in Ukraine and international standards for managing public rail transport; – forms of ensuring the management of public railway transport; – methods of ensuring management of public railway transport; – administrative procedures for ensuring the management of public railway transport; - control in the sphere of management of public railway transport in Ukraine.

Under the forms of ensuring the management of public railway transport in Ukraine, various manifestations, means and approaches are defined, which are used to ensure the effective management of the transport industry and the corresponding system of entities, which may include such elements as legal, financial, organizational, technical, social and other forms of implementation of strategic management goals and objectives. It was determined that the methods of

managing public rail transport in Ukraine are a system of organizational, technical, scientific and methodological methods, techniques and measures that vary depending on the specifics of administrative-management, financial, environmental and international integration processes, and are aimed at ensuring efficiency, achievement of strategic goals and safety of operation of public railway transport in Ukraine.

Under the administrative procedures for ensuring the management of public rail transport in Ukraine, a system of regulated processes and procedures is disclosed, which are regulated by administrative, financial, and economic law and process, establish the procedure of actions of the subjects of the system of ensuring the management of public rail transport and form the corresponding control and supervision, inspection, jurisdictional, licensing and claims direction of implementation of management in the sphere of operation of public railway transport in Ukraine.

It has been established that the system of public rail transport management entities in Ukraine is quite complex and extensive at the coordination level, including entities with different legal personality, each of which is responsible for specific functions. The system of public rail transport management entities in Ukraine includes: 1) Cabinet of Ministers of Ukraine; 2) Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine; 3) Joint-stock company "Ukrzaliznytsia" (as the main operator of railway transport, which ensures the movement of trains, operation and development of railway infrastructure); 4) State Inspection of Ukraine for Land Transport Safety; 5) local bodies of executive power, bodies of local self-government; 6) additional entities providing a separate direction of railway infrastructure development (for example, the Ministry of Digital Transformation of Ukraine creates conditions for digitization of the provision of transport services, etc.).

The powers of the Cabinet of Ministers of Ukraine regarding the formation and operation of a public railway transport joint-stock company are allocated: 1) administrative (creation and management of a public railway transport joint-stock

company); 2) normative (creation and changes of the normative-legal framework for ensuring the management of public railway transport); 3) strategic (forming strategies and plans for the development of the railway industry); 4) corporate (coordination of the internal management system); 5) control and supervision (exercise of control in the sphere of management of public railway transport); 6) financial (formation and provision of the financial component of management of a joint-stock company of public railway transport); 7) external (adaptation of management to international standards, conclusion of international agreements, international cooperation).

It was determined that the legal status of a public joint-stock company of public railway transport as a subject of management of public railway transport in Ukraine is a complex system of rights, obligations, guarantees and principles of organization, responsibility and interaction, which determines the state and position of a special sub- entity of power management in the legal space of regulation of transport relations, with the definition of universal (as a subject of economic law) and individual features of the legal situation (as a subject of symbiosis of administrative, economic and financial law).

It was determined that control, as a function of the state regarding the management of public railway transport in Ukraine, is a system of measures and procedures aimed at checking, supervising and evaluating various aspects of railway transport in order to ensure its efficiency, safety, compliance with established norms, as well as protection of public interests. Control as a function of the state regarding the management of public railway transport in Ukraine is transformed into various types (financial, legal, organizational, administrative, public, technical (engineering), environmental).

It is revealed that control, as a function of state management, is an important component of the process of managing state resources, activities and implementation of public policy and can be divided into the following types: 1) financial control (aimed at checking the use of financial resources, auditing financial statements, controlling costs and revenues , as well as an assessment of

the financial effectiveness of programs and projects in the field of public rail transport management in Ukraine); 2) legal (legal) control (determination of compliance of actions and decisions of the system of subjects of management of public railway transport in Ukraine with the requirements of current legislation); 3) organizational control (assessment of the effectiveness and efficiency of the organizational structure and internal processes of public rail transport management); 4) administrative control (supervision of the implementation of administrative decisions and other administrative acts); 5) public control (performed by the public, in order to ensure the openness and transparency of the management of public railway transport within the established limits); 6) technical (engineering) control (verification of technical aspects and safety of railway transport); 7) environmental control (observance of environmental standards, requirements and norms in the field of use of railway transport).

It was revealed that the main directions of control activities in the field of public railway transport management in Ukraine are: 1) control over compliance with the requirements of legislation in the field of railway transport (checking compliance of activities with such requirements as the safety of train traffic, operation of railway infrastructure, transportation of passengers and cargo, labor and environmental protection, etc.); 2) control over the state of train traffic safety (checking such aspects of traffic safety as the technical condition of the railway infrastructure, the technical condition of rolling stock, the state of training and qualifications of railway transport workers, the organization of train traffic, etc.); 3) control over the efficiency and quality of the provision of transport services (verification of such aspects of activity as the quality of passenger service, timeliness and safety of cargo delivery, economic efficiency of activity, etc.); 4) control over the distribution of financial resources; 5) control over the formation of tariff policy, etc.

It is revealed that the international standards and practices of public rail transport management are a complementary and partially shared network of global management, which reflects the uniqueness of the international public rail transport

management system, and is determined by a number of opportunities for adaptation into the national legal system regarding the implementation of legal order and common norms and rules for rail transport, promotion of interoperability of different rail transport systems, simplification and unification of procedures at the border, improvement of efficiency of rail transport and reduction of risks, exchange of experience between different countries and railway operators, provision of consultations and recommendations for reforms and modernization of the national railway system based on the world experience

It was established that the improvement of the legal regulation of the management of public rail transport in Ukraine, taking into account European integration processes, should be aimed at: 1) strategic improvement of the management of public rail transport in Ukraine; 2) formation of a comprehensive law on railways; 3) ensuring the rights of passengers and users of railway transport; 4) creation of a commission that carries out state regulation in the field of transport; 5) modernization of the technical base of railway transport; 6) involvement of the public and stakeholders regarding the management of public rail transport in Ukraine; 7) formation and implementation of programs for the prevention of violations in railway transport; 8) improving and increasing the level of provision of railway transport services by changing and strengthening administrative responsibility for violating the rules of using railway transport means; 9) improvement of professional qualifications of employees of the railway industry; 10) expansion of international cooperation in the field of public rail transport management.

The practical significance of the obtained results is that the theoretical propositions, conclusions and proposals defined in the dissertation have been implemented and can be used in the future in: research work - scientific conclusions can be used to form the theory of management of public railway transport in Ukraine; in the law-making sphere - improvements can be made in the legal regulation of the management of public railway transport in Ukraine, taking into account European integration processes; - the educational process - during the

preparation and conducting of lectures, educational seminars and practical classes for those seeking higher education.

Keywords: joint stock company, administrative procedures, administration, budget, railway transport, lending, methods of administrative activity, standards, financial control, financial and legal relations, forms of administrative activity.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Зайкіна Г. М. Концептуальні завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Випуск 5. Том 3. С. 131–135.

2. Зайкіна Г. М. Правовий аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Випуск 6. С. 122–127.

3. Зайкіна Г. М. Правовий статус ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця». *Юридична наука*. 2019. №5. Том 2. С. 101–106.

4. Зайкіна Г. М. Поняття та сутність залізничного транспорту загального користування України як об'єкта фінансово-правових відносин. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2023. № 1. С. 96–103.

5. Зайкіна Г. М. Нормативно-правове регулювання здійснення фінансового контролю за утворення та функціонування залізничного транспорту загального користування. *Правова позиція*. 2023. № 1(38). С. 17–20.

6. Зайкіна Г. М. Особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Juris Europensis Scientia*. 2023. № 1. С. 81–83.

7. Зайкіна Г. М. Зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2. С.75–78

8. Зайкіна Г. М. Мета та завдання управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2023. № 98. С. 10–14.

9. Зайкіна Г. М. Поняття адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний вісник*. 2023. № 1. С. 118–123.

10. Зайкіна Г. М. Форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету*. Юридичні науки. 2023. № 13. С. 35–38.

11. Зайкіна Г. М. Сутність методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 4. С. 363–365.

12. Зайкіна Г. М. Адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 179–183

13. Зайкіна Г. М. Правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Київський часопис права*. 2023. № 2. С.149–152.

14. Зайкіна Г. М. Нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Правові новели*. 2023. № 20. 39–44.

15. Зайкіна Г. М. Правовий статус Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Право та державне управління*. 2023. № 2. 46–49.

16. Зайкіна Г. М. Роль та аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія «Юриспруденція». 2023. № 62. С.25–27.

17. Зайкіна Г. М. Основні елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С. 217–219.

18. Зайкіна Г. М. Правовий статус Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця». *KELM*. 2022. № 3. С. 29–33. (Республіка Польща)

19. Зайкіна Г. М. Правовий статус наглядової ради акціонерного товариства «Українська залізниця». *KELM*. 2023. № 2(54). С. 127–130. (Республіка Польща)

20. Zaikina Hanna, Ripenko Artem, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Concept and essence of public railway transport of Ukraine as the object of financial and legal relations. *Amazonia Investiga*, Vol. 12. № 62. PP. 205–212.

21. Zaikina Hanna, Saranov Serhii, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Legal nature of the tasks and functions of the financial control of railway transport of Ukraine. *Amazonia Investiga*, Vol. 12. № 64. PP. 263–268.

22. Zaikina Hanna, Nilitin Volodymyr, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Financial control as a kind of state control over the activities of public railway transport. *Cuestiones Politicas*. Vol. 41. №78. PP. 808-819

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

23. Зайкіна Г. М. Актуальні підходи до визначення поняття механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 112–114.

24. Зайкіна Г. М. Новітня сутність адміністративних процедур забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 22–*

23 вересня 2021 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

25. Зайкіна Г. М. Сучасна правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 червня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 51–53.

26. Зайкіна Г. М. Актуальні питання до визначення правового статусу міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Актуальні проблеми взаємодії правової науки та практики її застосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16–17 березня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 33–37.

27. Зайкіна Г. М. Правові аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Проблемні питання юридичної науки в контексті реформування правової системи України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 жовтня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 84–87.

28. Зайкіна Г. М. Сучасне поняття елементів адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми імплементації наукових досягнень у практичну діяльність: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 січня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 76–79.

29. Зайкіна Г. М. Новітні підходи до визначення правового статусу кабінету міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «українська залізниця». *Взаємодія публічного та приватного права: сучасні проблеми та виклики: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 21–22*

лютого 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 39–41.

30. Зайкіна Г. М. Модерне тлумачення правового статусу наглядової ради акціонерного товариства «українська залізниця». *Пріоритетні напрями розвитку юридичної науки в умовах сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 13–14 березня 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 31–33.

31. Зайкіна Г. М. Новітня правова природа завдань та функцій фінансового контролю залізничного транспорту України. *Науково-практичні засади розвитку юридичної науки на сучасному етапі державотворення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 лютого 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 17–20.

32. Зайкіна Г. М. Новітні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Інноваційні підходи до реформування сучасного законодавства*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 20–21 квітня 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 44–46.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	27
ВСТУП.....	28
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ.....	41
1.1. Залізничний транспорт загального користування України як об’єкт адміністративно-правового регулювання та предмет публічно- правових відносин.....	41
1.2. Зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави.....	53
1.3. Мета, завдання та функції управління залізничним транспортом загального користування в Україні.....	64
1.4. Нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні.....	72
1.5. Методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні.....	90
Висновки до розділу 1.....	116
РОЗДІЛ 2 ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ.....	125
2.1. Поняття та основні елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні.....	125
2.2. Форми та методи забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні.....	138
2.3. Адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні.....	147

Висновки до розділу 2.....	157
РОЗДІЛ 3 СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ	161
3.1. Поняття системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні	161
3.2. Повноваження Кабінету Міністрів України щодо утворення та функціонування публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування.....	172
3.3. Правовий статус публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як суб'єкта управління залізничним транспортом загального користування в Україні	183
Висновки до розділу 3	203
РОЗДІЛ 4 НАПРЯМКИ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ У СФЕРІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ	206
4.1. Сутність та види контролю щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні	206
4.2. Напрямки контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні	215
Висновки до розділу 4.....	225
РОЗДІЛ 5 ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ПОБУДОВИ НОВОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ	228
5.1. Міжнародні стандарти і практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування та можливість адаптації в останніх в національну правову систему	228
5.2. Шляхи удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів.....	252

ВИСНОВКИ	287
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	294
ДОДАТКИ	325

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Укрзалізниця	Акціонерне товариство «Українська залізниця»
КМУ	Кабінет Міністрів України
КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
КОТІФ	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення
CIT	Міжнародний комітет залізничного транспорту
UIC	Міжнародний союз залізниць
ОТІФ	Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень
Мінінфраструктури	Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України
CER	Співтовариство європейських залізниць та інфраструктурних компаній
FTE	Форум залізниць Європи

ВСТУП

Обґрунтування теми дослідження. Україна розташована в центрі Європи та має розвинену мережу транспорту, включаючи залізницю, дороги, водний транспорт та авіацію. Україна володіє важливим геополітичним положенням та була постійним транзитним коридором для вантажів, що йдуть між Європою та Азією. Війна в Україні безумовно негативно впливає на загальну економіку держави, однак в таких складних умовах наша країна активно працює над розвитком транспортних маршрутів та забезпеченням ефективної транзитної інфраструктури.

Залізничний транспорт є одним із основних засобів перевезення в Україні, і Укрзалізниця є однією з найбільших залізничних компаній в Європі. Залізничний транспорт є важливою складовою національної інфраструктури, яка забезпечує перевезення пасажирів та вантажів в усіх регіонах країни, що важливо з економічної, соціальної та стратегічної точки зору. Однак, управління залізничним транспортом в Україні стикається з численними викликами та проблемами, такими як неефективність, корупція, технічна застарілість та нестабільність системи тощо. Покращення управління залізничним транспортом в Україні тільки позитивно вплине на економіку, ефективність логістичних ланцюгів, сталий розвиток та конкурентоспроможність статусу України на міжнародному ринку.

Залізничний транспорт надає спеціальні пасажирські послуги, що дозволяє громадянам переміщуватися в межах країни та за її межами. Нині важливо забезпечити абсолютну доступність залізничного транспорту загального користування для всіх верств населення, адже це є не лише зручним способом для подорожей, а в складних умовах нинішнього життя українців є інструментом безпечної евакуації від військових дій. Залізничний транспорт, порівняно з автотранспортом, є менш екологічно навантаженим, що допомагає зменшити кількість дорожнього руху та викиди в атмосферу, сприяючи збереженню довкілля. Окрім того, залізниця сприяє розвитку

регіональних господарств та відкриває можливості для розміщення підприємств у віддалених регіонах, забезпечуючи зв'язок між містами та селами, та сприяючи зближенню та обміну ресурсами.

Сучасні реформи транспортної галузі повинні мати на меті підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту, забезпечення більш ефективного використання ресурсів, оптимізацію процесів, зменшення бюрократичних перешкод та покращення якості обслуговування пасажирів. Залізничний транспорт в Україні потребує модернізації, включаючи впровадження нових технологій та інновацій у керування рухом, безпеки та технічний стан інфраструктури. З урахуванням цих аспектів, дослідження адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні є важливим та актуальним завданням, яке може призвести до важливих змін у цій стратегічно важливій галузі національної інфраструктури.

Зв'язок теми дисертації із сучасними дослідженнями. Новітні теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України були комплексно сформовано у роботі О. Клепікової [115]. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування розкрито І. Рудяга [214]. Цивільно-правове регулювання відносин, що виникають з перевезення залізничним транспортом розкрив Р. Сірко [217]. З позиції адміністративного права, сучасними дослідженнями є праці У. Нор [163] щодо визначення адміністративно-правових заходів безпеки громадян на залізничному транспорті України, Т. Тимчишина [243] щодо протидії правопорушенням, що вчиняються на залізничному транспорті, Ю. Дем'янчука [52] щодо формування адміністративно-правових засад функціонування залізничного транспорту в Україні. Новітній розвиток теоретичних засад публічного регулювання ринку залізничних перевезень розкрив В. Каюкін [112].

Інші важливі загальні та спеціальні правового виміру управління залізничним транспортом розкривали у своїх працях такі вчені як

В. Авер'янов, Є. Азаров, А. Апанасенко, Ю. Битяк, А. Божок, А. Бойко, А. Буковський, А. Гаркуша, Л. Гнатенко, І. Голосніченко, О. Дараган, О. Дейнека, А. Дергоусова, Е. Деркач, Є. Довженко, О. Дрозд, П. Дундич, О. Євсєєва, В. Задоя, В.Кадала, Л. Калініченко, С. Ківалов, О. Кірдіна, О. Коваленко, М. Ковалів, В. Ковальов, Ю. Комаринська, А. Комзюк, М. Корінь, А. Кочина, О. Криворученко, Ю. Крихтіна, Л. Кушнір, О. Левченко, Ю. Лозинський, М. Лошицький, В. Матвієнко, О. Матусевич, Р. Мельник, А. Мінченко, Т. Мукмінова, В. Овчиннікова, В. Орлова, Б. Остапюк, Н. Панченко, А. Пасічник, У. Плекан, Т. Полішко, Р. Прокоп'єв, В. Прохоров, В. Семчик, Р. Сущенко, Л. Тараш, Д. Тимоха, М. Ткаченко, І. Токмакова, Г. Фердман, Т. Чаркіна, Т. Чернявська, О. Чорномаз, О. Шаригіна, Ю. Шемшученко, М. Шелухін, Р. Шишка, В. Щербак, Н. Якименко, О. Ярема, Х. Ярмакі, О. Юхно та інші.

Не зважаючи на наукове та практичне формування діючого механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні, умови війни роблять залізничний транспорт ще важливішим для внутрішніх справ держави, оскільки є способом для переміщення військ, бойової техніки, гуманітарної допомоги та інших ресурсів. Ефективне управління залізницею стає необхідністю для забезпечення безпеки та ефективності дій в умовах військового конфлікту. Умови війни також включають гуманітарні вимоги, такі як евакуація цивільного населення та доставка гуманітарної допомоги в райони конфлікту, відповідно адміністративно-правовий механізм повинен бути максимально ефективним до швидкого реагування на ці ситуації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Обрана тема дисертаційної роботи спрямована на виконання основних положень Стратегії розвитку наукових досліджень Національної академії правових наук України на 2021–2025 роки, затвердженої постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 26 березня 2021 р. № 12-21 та плану науково-дослідної роботи Науково-дослідного інституту публічного права «Правове забезпечення прав, свобод

та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації 0120U105390).

Дисертаційна робота узгоджується з положеннями Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р.; Конвенції про міжнародні залізничні перевезення від 9 травня 1980 р., ратифікованої Законом України 05 червня 2003 р. № 943-IV; Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р; Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 05 серпня 2020 р. № 695.

Мета і завдання дослідження. *Мета* роботи полягає в тому, щоб на основі аналізу теорії та практики адміністративного права, норм національного та інтегрованого законодавства, практики діяльності суб'єктів управління, розкрити адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні та визначити напрямки побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Для досягнення поставленої мети в роботі заплановано розв'язати наступні *завдання*:

- визначити поняття залізничного транспорту загального користування України;
- сформулювати зміст та ознаки державного управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функції держави;
- розкрити завдання управління залізничним транспортом загального користування України;
- проаналізувати нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- сформулювати методологію дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні;

- визначити елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- розкрити зміст форм та методів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- визначити адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- встановити систему суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- виділити повноваження Кабінету Міністрів України щодо утворення та функціонування акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування;
- визначити правовий статус публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як суб'єкта управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- визначити контроль, як функцію держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- розкрити основні напрямки контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- розкрити міжнародні стандарти і практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування;
- сформулювати напрямки удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері формування та реалізації адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Предмет дослідження – адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Методи дослідження. Дисертаційне дослідження базувалося на загально-філософських підходах, загальнонаукових та спеціально-юридичних методах наукового пізнання. *Діалектичний* підхід дозволив

всєбічно проаналізувати процеси, які впливають на розвиток і функціонування сфери управління залізничним транспортом загального користування шляхом застосування матеріалістичної та ідеалістичної діалектики (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3, 1.5). *Синергетичний* підхід дав можливість сформуваи інноваційний, багатоаспектний погляд на досліджувану систему управління залізничним транспортом в Україні (підрозділ 1.2, розділи 4, 5). *Системний* підхід дослідження передбачив аналіз та розгляд залізничного транспорту як складної системи, що має внутрішню структуру взаємодіючих інтегрованих компонентів (підрозділ 1.3, розділи 2, 3). Завдяки *комунікативному* підходу було сформовано уявлення про управління як форми взаємодії всередині транспортної інфраструктури (підрозділ 1.2, розділ 3).

Логічний метод дав можливість сформуваи нові поняття та застосувати закони логіки до досліджуваного управління залізничним транспортом загального користування (підрозділи 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 4.1). Методи *дедукції* та *індукції* використовувалися задля формування нових якісних особливостей управління залізничним транспортом загального користування (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3). Загальнонаукові методи *аналізу* та *синтезу* застосовувалися щодо збору, обробки та інтерпретації стану системи управління та розробки ефективних стратегій для її подальшого розвитку (підрозділ 1.4, розділи 2, 3, 4, 5). *Системно-структурний* метод був спрямований на аналіз та вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як складної системи (підрозділ 1.3, розділи 2, 3, 4). *Функціональний* метод дозволив вивчити, оцінити та оптимізувати функції суб'єктів управління транспортної системи (підрозділ 1.3, розділи 2, 3, 4).

Формально-юридичний підхід використано щодо вивчення та аналізу нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні) (підрозділ 1.4, розділи 2, 3, 4, 5). *Інструментально-правовий* метод дозволив здійснити характеристику

адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування (розділ 3). *Порівняльно-правовий* метод застосовано щодо розкриття та аналізу міжнародних стандартів і практик здійснення управління залізничним транспортом загального користування (підрозділ 5.1). Метод теоретико-правового прогнозування дозволив сформулювати пріоритетні напрямки побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні (підрозділ 5.2). *Соціолого-правовий* метод використано при проведенні авторського соціологічного опитування у сфері використання залізничного транспорту загального користування в Україні (додаток Б до дисертації).

Емпіричну базу дисертації становлять узагальнення практики та звіти діяльності Укрзалізниці, дані з Єдиного державного реєстру судових рішень, офіційні інтегровані звіти міжнародних організацій у сфері функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є сучасним комплексним дослідженням адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні, у якому сформовано питання теорії та практики щодо розвитку транспортної галузі України з позиції адміністративного права. Основними з них є такі:

у перше:

– розкрито залізничний транспорт загального користування України, як об'єкт адміністративно-правового регулювання, що є складним адміністративно-правовим механізмом управління, що використовується для формалізації та реалізації державної транспортної політики, та включає в себе комплекс адміністративно-правових інструментів та напрямків діяльності, що формують та впливають на відповідні публічно-правові та суспільні відносини з метою забезпечення сталого розвитку суспільства, враховуючи екологічні, економічні, соціальні та інші потреби новітнього покоління;

– залежно від характеру мети, виділено декілька підвидів управління залізничним транспортом загального користування в Україні: 1) стратегічне управління (орієнтоване на досягнення довгострокових цілей транспортної галузі, таких як економічний розвиток держави, конкурентоспроможність, збільшення прибутку тощо); 2) тактичне управління (досягнення середньострокових цілей, таких як ефективне використання транспортних ресурсів, оптимізація виробничих процесів, збільшення продуктивності тощо); 3) операційне управління (орієнтоване на досягнення короткострокових цілей, таких як планування та контроль за денним розкладом роботи залізниць, управління запасами поїздів, зниження витрат тощо); 4) інноваційне управління (розвиток та впровадження новітніх технологій та ефективних практик, цифровізації транспортної галузі тощо); 5) людське управління (досягнення цілей організації шляхом ефективного управління суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні, підвищення кваліфікації працівників транспортної галузі тощо); 6) екологічне управління (зменшення атмосферних викидів, мінімізація звукового впливу, тощо); 7) безпекове управління (гарантування безпекових стандартів та норм, покращення умов, захист пасажирів залізничного транспорту тощо);

– сформовано особливість використання синергетичного підходу в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як інноваційного, багатоаспектного погляду на досліджувану систему управління залізничним транспортом, у якій ключовим фактором є самоорганізація та здатність самостійного структурування, в стані стабільності або нерівноваги, що проявляє нелінійний характер системи управління на зміну умов та впливу зовнішніх факторів (наприклад, війни) задля належної оптимізації, розвитку та функціонування складної системи управління залізничною інфраструктурою в Україні;

– виділено специфіку корпоративних повноважень Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця»,

що полягає у формуванні внутрішньої стратегії діяльності Укрзалізниці, визначенні статутних змін щодо внутрішньо-господарського управління акціями та статутним капіталом, контролі та координації системи внутрішнього управління, виконанні інших централізованих завдань корпоративного управління;

удосконалено:

– термінологічне розуміння змісту функції держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні як напрямку державно-регуляторного впливу, що полягає у забезпеченні врегульованого, ефективного, та безпечного функціонування залізничної інфраструктури та послуг, які надаються відповідно до потреб населення та промислових підприємств, що трансформується у адміністративно-правовий механізм управління, у якому держава виступає основним регулятором, забезпечуючи дотримання законодавства, стандартів безпеки та якості, контролюючи роботу підприємств та здійснюючи інші необхідні заходи для забезпечення стабільності та розвитку транспортної галузі;

– поділ підзаконних актів як складової нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні за внутрішніми напрямками управління залізничним транспортом загального користування в Україні, серед яких виділено акти щодо стратегічного розвитку залізничної інфраструктури, забезпечення безпеки залізничного транспорту, дотримання екологічних стандартів при використанні залізничного транспорту та підтримки якості надання транспортних послуг тощо.

– наукове розуміння адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні як системи адміністративно-правових, організаційних та фінансово-регуляторних інструментів, що використовуються суб'єктами забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні для визначення обсягів, напрямків та структури функціонування залізничного транспорту

загального користування, забезпечення виконання правових норм та регулятивних вимог у транспортній інфраструктурі, формування стабільної та ефективної фінансово-господарської діяльності залізничних підприємств, що забезпечує суспільні потреби;

– поняття правового статусу Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування як правового становища суб'єкта формування та реалізації державної транспортної політики, що визначається комплексом функціональних завдань, прав та обов'язків щодо забезпечення ефективного та безпечного функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні, здійснення нормативно-правового регулювання, контролю за дотриманням законодавства та реалізацією державної політики у цій сфері, та розвитку міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування;

– сутність контролю щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні у реалізації комплексної системи впливово-регулятивних заходів щодо контролю та перевірки дотримання норм та стандартів (адміністративних, фінансових, екологічних тощо), оцінки ефективності управління, забезпечення транспарентності та відповідності, загального захисту публічних інтересів та забезпечення розвитку залізничної галузі;

– правове регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів в напрямку стратегічного вдосконалення управління, формування комплексного закону про залізницю, забезпечення прав пасажирів, модернізації технічної бази залізничного транспорту, залучення громадськості та стейкхолдерів, формування та реалізації програм попередження порушень у залізничному транспорті, підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг, розширення міжнародної співпраці;

отримали подальшого розвитку:

– положення щодо класифікації методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні: 1) за змістом адміністративного впливу (адміністративний примус, контроль, моніторинг, планування, електронне врядування, аналіз тощо); 2) за обсягом застосування (комплексні методи управління, які передбачають використання кількох методів управління залізничним транспортом одночасно; спеціалізовані методи управління, які передбачають застосування лише одного або декількох методів управління залізничним транспортом); 3) за напрямком застосування (адміністративні, економічні, організаційні; 4) за строком планування (довгострокове, поточне або короткострокове планування);

– теоретичні положення щодо змісту правового статусу наглядової ради акціонерного товариства «Українська залізниця» як правового становища внутрішньо-функціонального органу товариства, що є суб'єктом внутрішнього управління товариства, на який покладено функцію внутрішнього контролю діяльності товариства та забезпечення діяльності правління товариства, шляхом впровадження та реалізації корпоративної стратегії, спрямованої на розвиток акціонерного товариства;

– положення щодо виявлення особливості ліцензування, як однієї з адміністративних процедур забезпечення управління залізничним транспортом загального користування, що обумовлена унікальним правовим становищем Укрзалізниці як державного суб'єкта господарського права, та створює складну та відмінну процедуру ліцензування, з вимогами дотримання додаткових контрольних заходів та стандартів, задля гарантування державної таємниці та національної безпеки;

– наукові положення стосовно основних завдань контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні як напрямків, які реалізують контроль та гарантують відповідність діяльності суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування та суб'єктів господарювання вимогам законодавства

у сфері залізничного транспорту, належність стану безпеки руху поїздів, відсутність порушень вимог законодавства у сфері залізничного транспорту;

– положення стосовно міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування, що дозволяє обмінюватися досвідом, розроблювати більш ефективні системи стандартів, реалізовувати спільні проекти та взаємодіями для розвитку національних систем управління залізничним транспортом, та існує двох видів: 1) глобальне (участь у міжнародних організаціях та союзах; 2) двостороннє (внутрішньо між урядами держав).

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що визначені в дисертації теоретичні положення, висновки і пропозиції впроваджено та надалі може бути використано в:

– *науково-дослідній роботі* – наукові висновки можуть бути використані для формування теорії управління залізничним транспортом загального користування в Україні (акт впровадження Науково-дослідного інституту публічного права);

– *законотворчій сфері* – напрацювання можуть бути удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів;

– *освітньому процесі* – під час підготовки та проведення лекцій, навчальних семінарських та практичних занять для здобувачів вищої освіти з навчальних дисциплін «Адміністративне право» та «Актуальні проблеми адміністративного права» (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ).

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та результати дисертаційного дослідження оприлюднено та обговорено на десяти міжнародних науково-практичних конференціях: Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.), Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення (м. Київ, 22–23 вересня 2021 р.), Перспективні напрямки

розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі (м. Київ, 14–15 червня 2022 р.), Актуальні проблеми взаємодії правової науки та практики її застосування (м. Київ, 16–17 березня 2022 р.), Проблемні питання юридичної науки в контексті реформування правової системи України (м. Київ, 19–20 жовтня 2022 р.), Актуальні проблеми імплементації наукових досягнень у практичну діяльність (м. Київ, 19–20 січня 2022 р.), Взаємодія публічного та приватного права: сучасні проблеми та виклики (м. Київ, 21–22 лютого 2022 р.), Пріоритетні напрями розвитку юридичної науки в умовах сьогодення (м. Київ, 13–14 березня 2023 р.), Науково-практичні засади розвитку юридичної науки на сучасному етапі державотворення (м. Київ, 15–16 лютого 2023 р.), Інноваційні підходи до реформування сучасного законодавства (м. Київ, 20–21 квітня 2023 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертації висвітлено 22 наукових статтях, з яких 2 статті – в періодичному науковому виданні іншої держави (Республіка Польща), 3 статті – в наукових зарубіжних виданнях, що включені до наукометричних баз Scopus і Web of Science, 17 статей – у фахових періодичних виданнях України, а також у 10 тезах доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, п'яти розділів, що містять п'ятнадцять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 345 сторінок. Робота містить список використаних джерел із 295 найменувань на 31 сторінці.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ

1.1. Залізничний транспорт загального користування України як об'єкт адміністративно-правового регулювання та предмет публічно-правових відносин

Сучасний етап розвитку залізничного транспорту в Україні має низку особливостей, котрі істотно впливають на фінансові відносини в галузі, а саме: вагомий вплив держави як власника на економіку залізничного транспорту, що, з одного боку, призводить до централізації процесів управління, з другого — до неоднозначної оцінки діяльності держави-власника; існування великої кількості підприємств змішаної форми власності, де поєднано інтереси держави та приватних осіб; обмежені можливості держави-власника щодо фінансового забезпечення за рахунок централізованих джерел, зокрема бюджетного фінансування; відсутність чіткої державної стратегії розвитку залізничного транспорту в Україні [246].

Правові питання функціонування та адміністрування залізничного транспорту в Україні розкривали у своїх роботах такі вчені як І. Аксьонов, В. Бабич, Ю. Бараш, І. Булгакова, О. Дейнека, Е. Деркач, В. Дикань, Н. Колеснікова, А. Міщенко, Л. Позднякова, Р. Прокоп'єв, І. Рудяга, Д. Тимоха, та інші.

В останні роки залізничний транспорт зазнає впливу низки соціально-економічних деструктив, що знаходить відображення в тенденціях його розвитку. У 2021 році залізничним транспортом було перевезено 314,3 млн т вантажів, що на 2,9 % більше порівняно з попереднім періодом, однак на 7,4 % нижче рівня 2017 року, коли обсяг вантажних перевезень складав 339,5

млн т. Щодо динаміки пасажирських перевезень залізничним транспортом слід вказати на поступове нарощення обсягів роботи. Так, у 2021 році обсяг перевезень пасажирів склав 81,3 млн осіб, що на 19 % більше порівняно із 2020 роком. Однак, якщо порівнювати із значенням показника за 2017 рік (164,9 млн осіб), то спостерігається значний розрив у більш ніж два рази – на 50,7% [67]. Кірдіна О. Г. та Українська Л.О. вважають, що такого роду негативні тенденції розвитку залізничного транспорту в значній мірі зумовлені багаторічним накопиченням системних проблем, серед яких: погіршення стану залізничного полотна та інфраструктури загалом у результаті відтермінування ремонтних робіт, скорочення парку технічно придатного для експлуатації рухомого складу через ігнорування потреби в його своєчасному оновленні та модернізації, підвищення зношеності виробничо-ремонтної бази підприємств залізничного транспорту, провадження компанією неефективної інвестиційної, інноваційної, кадрової, маркетингової політики [114].

Однак, перш ніж розглядати залізничний транспорт України, як об'єкт адміністративно-правового регулювання та предмет публічно-правових відносин, необхідно дослідити та надати визначення наступним правовим категоріям: «транспорт», «залізничний транспорт», «адміністративно-правове регулювання» та «публічно-правові відносини».

Відповідно до Академічного тлумачного словника української мови, під терміном «транспорт» розуміється галузь народного господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставляння, переміщення вантажів тощо. Той чи інший вид перевізних засобів. Будь-який засіб перевезення, а також сукупність таких засобів. Перевізні засоби певного територіального підпорядкування. Певна ділянка перевезень, а також сукупність перевізних засобів, що обслуговує її [247]. Автори підручника про статистику ринків, зазначають, що термін «транспорт» походить від латинських слів *trans* (через) і *portare* (нести). Продукцією транспорту є процес перевезення, тобто процес переміщення вантажів та пасажирів в

середовищі життєдіяльності людини. Транспорт – це галузь економічної інфраструктури, що вважається однією із пріоритетних у державі. Своєрідність транспорту як виду економічної діяльності з надання послуг полягає в тому, що хоча у цій сфері не створюються нові матеріальні цінності, але завершується виробничий процес інших галузей економіки шляхом переміщення продукції від виробника до споживачів, і вартість, яка створена працею, витраченою на це переміщення, додається до вартості продукції, що перевозиться [229]. На думку Кушніра Л.В. «транспорт» - це одна із найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення країни в усіх видах перевезень [137, с. 42]. Законодавець також закріпив визначення терміну «транспорт». Так, відповідно до Закону України «Про транспорт», транспорт у системі суспільного виробництва є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою [202].

Таким чином, під транспортом України слід розуміти систему різних видів транспорту, яка забезпечує переміщення людей та вантажів на території України та міжнародний транзит. Вона включає в себе залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, повітряний транспорт та трубопровідний транспорт. Транспортна система України є важливою складовою інфраструктури країни та відіграє важливу роль у забезпеченні економічного розвитку. Вона забезпечує переміщення людей та вантажів між різними регіонами України, що є важливим для розвитку торгівлі та інших галузей економіки.

Що стосується безпосередньо залізничного транспорту, то Закон України «Про транспорт» зазначає, що до складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення

пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток [202]. Поряд з цим, в Україні діє Закон України «Про залізничний транспорт» (далі – Закон), який визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу [188]. Відповідно до приписів Закону, «залізничний транспорт» - це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [188].

Існує думка, що залізничний транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень. За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це зв'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень. Пасажирський

залізничний транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт — галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача [106].

Тобто, залізничним транспортом України є система залізничних колій, станцій, електрифікованих та неелектрифікованих ділянок, локомотивів, вагонів та інфраструктури, яка забезпечує пасажирські та вантажні перевезення по всій території України та з'єднує її з міжнародними мережами залізничного транспорту. Залізничний транспорт України є державною власністю.

Досліджуючи таку правову категорію, як «адміністративно-правове регулювання», то перш за все слід сказати, що в юридичній літературі правове регулювання розглядається науковцями з різних позицій. З телеологічної точки зору правове регулювання – це цілеспрямований текстуальний (інформаційно-ціннісний) правовий вплив на суб'єктів права. У функціональному розумінні під правовим регулюванням розуміють орієнтування поведінки суб'єктів права на норми права. Правове регулювання з феноменологічних позицій починається з елементарного акта екстерналізації – прояву активності людини як такої. Внаслідок чого відбуваються зміни в оточуючому середовищі, а зовнішня активність відображається в певній формі. Прибічники комунікативного підходу розуміють правове регулювання як складний і багатофакторний процес упорядкування інформаційного обміну, який здійснюється учасниками правової комунікації. Враховуючи всі вказані підходи до визначення цієї правової категорії, можна сформулювати визначення правового регулювання,

що є фактично традиційним і зустрічається в більшості юридичної літератури [241, с. 256].

В юридичній енциклопедії розуміння «правового регулювання» зводиться до того, що державою за допомогою всіх юридичних засобів здійснюється владний вплив на суспільні відносини з метою їх упорядкування, закріплення, охорони й розвитку, а також вплив на поведінку та свідомість громадян шляхом проголошення їх прав і обов'язків, встановлення певних дозволів та заборон, затвердження певних правових актів [237, с. 251]. Правове регулювання охоплює різні сторони суспільного життя, а юридичної форми набувають основні й найважливіші види суспільних відносин у різних сферах людської діяльності, які потребують не просто законодавчої форми, а її змістовної правової наповненості. У цьому плані спеціальні юридичні знання про особливості та прояви права, правового регулювання й забезпечення, що досягаються правознавством, дають змогу краще розібратися в тих соціальних процесах, які зазнають юридичного впливу з боку держави та вимагають свого юридичного впорядкування з одночасним наповненням його правовим змістом [273, с. 32].

На думку авторів навчального посібника «Теорія держави та права», правове регулювання представляє собою цілеспрямований результативний вплив права на конкретні суспільні відносини з метою їх впорядкування та вдосконалення за допомогою виключно правових засобів. Це визначення містить усі найважливіші характеристики правового регулювання: 1) є різновидом соціального регулювання; 2) здійснюється громадянським суспільством або державою; 3) має нормативно-результативний характер – здійснюється за допомогою цілісної системи правових засобів, що забезпечують втілення в життя норм права для досягнення необхідної мети (результату); 4) має організаційний характер – за допомогою правового регулювання відносини між суб'єктами набувають певної правової форми (в нормах права закріплюється міра можливої або належної поведінки); 5) має

цілеспрямований характер – спрямоване на задоволення прав, свобод, законних інтересів суб'єктів права; б) має конкретний характер – завжди пов'язане з реальними (конкретними) відносинами [241, с. 256].

Узагальнюючи вищевказані погляди авторів, можна зробити висновок, що «правове регулювання» це все ж таки певна система нормативних актів, процедур та дій, що встановлюють порядок та умови діяльності державних органів, органів місцевого самоврядування та інших публічних організацій, а також регулюють взаємовідносини між ними та між ними і громадянами у сфері виконання адміністративних функцій та завдань. Правове регулювання є важливою складовою для забезпечення легітимності та ефективності діяльності публічних органів, а також для захисту прав і свобод громадян і суб'єктів господарювання в контексті надання чи виконання адміністративних функцій.

Переходячи до визначення такої правової категорії, як «адміністративно-правове регулювання», варто зазначити, що в науковій літературі існує багато підходів вчених-адміністративістів щодо визначення поняття «адміністративно-правове регулювання», проте такі визначення зазвичай хоч і мають спільні ознаки, однак відрізняються за своїм змістом.

Так, автори підручника «Адміністративне право України» вважають, що адміністративно-правове регулювання – це цілеспрямований вплив норм адміністративного права на суспільні відносини з метою забезпечення за допомогою адміністративно-правових засобів прав, свобод і публічних законних інтересів фізичних та юридичних осіб, нормального функціонування громадянського суспільства та держави [5, с. 323–324]. Вчена І.М. Шопіна розуміє адміністративно-правове регулювання як адміністративно-правовий вплив на суспільні відносини, який здійснюється за допомогою комплексу адміністративно-правових засобів та інших правових явищ, які в сукупності складають механізм адміністративно-правового регулювання [267, с.55]. Ігонін Р.В. та Вікторчук М.В. в своїй праці дійшли висновку з приводу того, що адміністративно-правове

регулювання є складовою державно-владного впливу, а його здійснення є неможливим без установлення державою відповідних гарантій, тобто без адміністративно-правового забезпечення. При цьому, автори зазначають, що як і будь яка соціальна категорія, адміністративно-правове регулювання має відповідні ознаки, що вирізняють його серед інших видів регулювання: 1) воно є засобом впливу держави на суспільні відносини; 2) воно здійснюється за допомогою правових засобів, які складають механізм адміністративно-правового регулювання; 3) його метою є впорядкування державно-владних відносин; 4) воно установлює права й обов'язки учасників адміністративно-правових відносин [108].

Варто зазначити, що велика кількість науковців в своїх працях відносно окремих сфер суспільного життя дають визначення адміністративно-правовому регулюванню, однак єдиний комплексний підхід визначення даної правової категорії не вироблено, а тому встановлення сутності та загальних характеристик адміністративно-правового регулювання потребує подальшого дослідження.

Зокрема, Павлов Д.М. досліджуючи адміністративно-правове регулювання природно-техногенної безпеки зазначає, що адміністративно-правове регулювання є юридичним засобом формалізації та реалізації державної політики. Це потужний інструмент впливу на суспільні відносини, за допомогою якого політика держави набуває чітких обрисів і послідовно втілюється у життя. Такий інструмент має визначені функції, обумовлені як загальною роллю права в державно-політичному житті, так і конкретними цілями державної політики. Відповідні функції детерміновані політикою держави, реалізуються в її контексті, скеровуються на її здійснення, але водночас мають утилітарний характер щодо неї [171].

Городецька І.А. під адміністративно-правовим регулюванням суспільних відносин у галузі охорони, використання і відтворення тваринного світу слід розуміти здійснюваний за допомогою комплексу адміністративно-правових засобів правовий вплив на ці суспільні відносини,

спрямований на досягнення загальної мети адміністративно-правового регулювання у процесі забезпечення належних умов для сталого розвитку розглядуваних суспільних відносин, що дозволяє задовольнити екологічні, економічні, соціальні потреби нинішнього покоління, без ризику для можливостей задоволення цих потреб наступними поколіннями [44].

Комзюк В.Т. дослідивши адміністративно-правове регулювання державної політики у сфері освіти України, автор визначив його поняття, під яким пропонується розуміти здійснюваний усією системою адміністративно-правових засобів, методів і форм цілеспрямований, результативний, нормативно-організаційний вплив на державну освітню політику з метою її формування і реалізації відповідно до потреб ефективного розвитку особистості, суспільства, нації та держави, забезпечення національних інтересів України, інтеграції освітньої галузі до міжнародного освітнього і наукового простору [123].

Таким чином, проаналізувавши позиції авторів та вчених різних сфер суспільного життя, можна зробити висновок, що під терміном «адміністративно-правове регулювання» слід розуміти складний юридичний механізм, що використовується для формалізації та реалізації державної політики у різних сферах суспільного життя. Цей механізм включає в себе комплекс адміністративно-правових інструментів, методів і форм, спрямованих на вплив на суспільні відносини з метою досягнення певної цілі або мети, яка визначається державною політикою. Можна стверджувати, що адміністративно-правове регулювання служить інструментом для забезпечення сталого розвитку суспільства в різних сферах, враховуючи екологічні, економічні, соціальні та інші потреби сучасного покоління, без порушення можливостей задоволення цих потреб майбутніми поколіннями.

До головних ознак, які характерні адміністративно-правовому регулюванню, на нашу думку, можна віднести такі: 1) наявність юридичного механізму (адміністративно-правове регулювання використовує юридичні інструменти та методи для досягнення своєї мети); 2) Формалізація

державної політики (тобто спосіб формалізувати та реалізувати державну політику у різних сферах суспільного життя); 3) Цілеспрямований вплив (адміністративно-правове регулювання спрямоване на досягнення конкретної цілі або мети, визначеної державною політикою); 4) Нормативно-організаційний підхід (включає в себе використання нормативних актів та організаційних заходів для досягнення своєї мети); 5) Забезпечення національних інтересів (служить інструментом для захисту та виконання національних інтересів держави); 6) Інтеграція до міжнародного контексту (враховує можливість інтеграції в міжнародний освітній і науковий простір або інші міжнародні ініціативи та зобов'язання).

Адміністративно-правове регулювання, як і будь-який інший вид правового регулювання має свої, характерні для себе об'єкти, на які безпосередньо і спрямоване таке регулювання.

Відповідно до Академічного тлумачного словника української мови, під терміном «об'єкт» розуміється явище, предмет, особа, на які спрямована певна діяльність, увага або ж предмет наукового дослідження, спеціальної зацікавленості, компетенції [164]. В свою чергу, в теорії держави і права під об'єктом правового регулювання розуміються матеріальні та нематеріальні блага, з приводу яких здійснюється таке регулювання. При чому поняття «об'єкт правового регулювання» фактично є тотожним поняттю «об'єкт права» [270, с. 212–213]. Як зазначає Дзюба І.В., «об'єкт права», у свою чергу є тотожним «об'єкту правовідносин». Таке співвідношення стосується і сфери правовідносин, що регулює адміністративне право. Тобто щоб правильно визначити об'єкт адміністративно-правового регулювання розгляданого нами виду діяльності доцільно звернутись до об'єктів адміністративно-правових відносин [58]. Так, об'єктами адміністративно-правових відносин можуть бути різноманітні матеріальні та нематеріальні блага, які становлять публічну цінність, а також діяння суб'єктів адміністративного права, пов'язані з цими благами, а саме: 1) нематеріальні особисті блага людини – життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність, безпеку, свободу пересування та ін.; 2)

матеріальні – предмети матеріального світу, створені природою чи людиною;

3) дії суб'єктів адміністративно-правових відносин, коли суб'єкт чи об'єкт публічного управління має право вимагати від зобов'язаної сторони виконання певних дій [11, с. 22]. В.К. Шкарупа у своїх творах констатує, що об'єктом адміністративно-правових відносин є суспільні відносини, що уособлюють характер діяльності окремих суб'єктів права, юридичні наслідки їх поведінки, певні правові інтереси, в тому числі майнового чи немайнового характеру та ін. При цьому він також окремо виділяє такий додатковий елемент, як предмет правовідносин, якими можуть бути окремі речі, предмети, майно тощо [7, с. 26]. Професор Т.О. Коломоєць визначила, що об'єктом у більшості випадків виступають дії, діяльність, поведінка людей, здійснення яких є реалізацію адміністративно-правових відносин. У деяких випадках адміністративно-правових відносин (як правило, організаційно-майнового характеру) об'єкт складний: поведінка людей і майно — «предмет» [3, с. 67].

Доречною є думка Є.К. Єряшова, який розглядаючи адміністративно-правове регулювання цивільної авіації України визначив його об'єкт як «матеріальні й нематеріальні блага: повітряний простір, авіаційна техніка та конструкторсько-технологічна документація до неї, різноманітне авіаційне обладнання щодо управління повітряним рухом тощо, з приводу яких виникають правовідносини, тобто стійкі правові зв'язки між суб'єктами щодо використання повітряного простору за допомогою повітряних суден із метою здійснення повітряних перевезень, виконання авіаційних робіт, обслуговуванням повітряного руху, сертифікацією суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності тощо» [71, с. 46].

Якщо розглядати залізничний транспорт загального користування України як предмет публічно-правових відносин, то перш за все необхідно зазначити, що в сучасній теорії права під поняттям «правовідносини» учені переважно розуміють однакове правове явище, а саме – урегульований нормативно-правовими актами вид суспільних відносин. Однак, ученими

правовідносини розкриваються в різних контекстах їх вияву, зокрема, як: 1) суспільні відносини, які виникають на основі правових норм і їх учасники наділені суб'єктивними правами та юридичними обов'язками, що забезпечується державою» [159, с. 125]; 2) «форму соціальної взаємодії суб'єктів права, які мають суб'єктивні права та юридичні обов'язки, виникають на підставі юридичних норм із метою забезпечення прав і свобод людини та громадянина, нормального функціонування громадянського суспільства й держави» [236, с. 204].

Залізничний транспорт загального користування України є складною інфраструктурною системою, що включає в себе залізничні мережі, станції, рухомий склад і пов'язані з ними елементи, які призначені для забезпечення пасажирських і вантажних перевезень на території України. Ця система становить об'єкт публічно-правових відносин, які виникають між державою, яка регулює та контролює цей вид діяльності, та суб'єктами правовідносин, що включають у себе залізничні підприємства, операторів, пасажирів і вантажовласників.

Ці публічно-правові відносини ґрунтуються на відповідних нормативно-правових актах, які визначають права та обов'язки суб'єктів, участь держави у регулюванні та нагляді за залізничним транспортом, а також мету цієї діяльності, включаючи забезпечення безпеки, зручності пасажирів і ефективності вантажних перевезень. Учасники цих відносин мають суб'єктивні права і юридичні обов'язки, а держава виступає як регулятор і забезпечувач загальних інтересів в галузі залізничного транспорту. Таким чином, залізничний транспорт загального користування України як предмет публічно-правових відносин представляє собою систему правовідносин, що базуються на нормативно-правових актах і регулюються державою з метою забезпечення нормального функціонування та розвитку залізничного транспорту в Україні.

Залізничний транспорт загального користування України являє собою предмет публічно-правових відносин, що стосуються організації та

функціонування залізничної інфраструктури та послуг на залізничному транспорті в Україні, а також регулювання відносин між державними органами, операторами залізничного транспорту, іншими учасниками ринку та громадськістю з метою забезпечення безпеки, доступності, якості та ефективності залізничного транспорту, а також здійснення контролю та нагляду за цією сферою.

1.2. Зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави

Залізничний транспорт є важливою складовою транспортної системи України, що впливає на економічний, соціальний та екологічний розвиток країни. Однак, ефективне управління залізничним транспортом загального користування в Україні залежить від багатьох чинників, таких як організаційна структура, фінансування, технічний стан залізниці та багато інших. А відтак дослідження змісту та сутності управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави є актуальним і вимагає уваги науковців та фахівців в галузі транспорту, результати якого можуть сприяти покращенню ефективності управління залізничним транспортом та вплинути на розвиток транспортної системи країни в цілому.

Метою будь-якого підприємства є отримання прибутку з найменшими затратами, а також ефективне використання його ресурсів з одночасним підвищенням конкурентоспроможності. В сучасних умовах існування для підприємств все це неможливо без якісного управління, та можливих змін у їх роботі, які дадуть можливість господарюючому суб'єкту пристосуватися до сучасних умов функціонування та посилити конкурентні позиції. Таким чином, для підвищення стабільної діяльності підприємств необхідно

своєчасне реагування на зміни внутрішнього та зовнішнього характеру та уміле управління ними. При цьому слід зазначити про відсутність єдності у визначенні сутності понять «зміни» на підприємстві та «управління змінами». В свою чергу, розглядаючи роботу підприємств у різних галузях, слід виділити залізничний транспорт як найбільш економічну значущу галузь, яка забезпечує життєдіяльність різних регіонів країни. Підвищення його стабільної роботи та конкурентоспроможності неможливе без підвищення ефективності його управління та застосування де яких змін [149].

Досліджуючи зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави, вважаємо за необхідне перш за все дослідити саму правову категорію «функція», а також визначити зміст та сутність функції управління залізничним транспортом загального користування.

Так, відповідно до Академічного тлумачного словника, поняття «функція» означає явище, яке залежить від іншого явища, є формою його виявлення і змінюється відповідно до його змін або ж робота когось, чогось, чого-небудь, обов'язок, коло діяльності когось, чогось [258].

Автори підручника з теорії держави і права зазначають, що термін «функція» в перекладі з латинської означає «здійснити», «виконати». Функції органів державного управління, так само як і функції двох інших гілок державної влади, є продовженням функцій держави. У теорії держави та права функції держави визначаються як основні напрямки діяльності держави, в яких відображаються та конкретизуються її завдання і цілі, виявляється сутність та соціальне призначення держави у суспільстві. [72, с. 244]

Погоджуємося із думкою Кухтика С.В., який зазначає, що важливість розуміння функцій держави як категорії юриспруденції визначено тим, що: по-перше, функції дають змогу вирізнити найважливіші сфери суспільного життя, врегулювання яких становить першочергове значення; по-друге, розуміючи сутність функцій держави, можливо простежити «матеріальне»

вираження існування держави; по-третє, залежно від того, якою мірою реалізуються функції держави, маємо змогу визначити, наскільки ефективними є існуючі інститути держави [136, с. 53; 244].

Варто взяти до уваги твердження та розподіл Мельничук С.М., в якому зазначається, що розуміння сутності і поняття функції держави історично змінювались. До початку ХХ століття вона розглядалася у контексті загального вчення про державу; з початку ХХ століття до середини ХХ століття зміст поняття «функції держави» досліджувався через соціальну сутність держави (розкривав тенденцію розширення сфер впливу державної діяльності); з другої половини ХХ століття до 90-х років ХХ століття положення теорії функцій держави розкривались шляхом виявлення їх природи, критеріїв класифікації, характеристики окремих видів; функції держави трактуються як основні напрями її діяльності, що відображають її соціальну сутність і призначення держави (це визначення є в обігу сучасної юридичної науки й донині); з кінця ХХ століття під впливом доктрин демократичної, правової держави, забезпечення прав людини змінився зміст функцій держави; початок ХХІ століття й донині зміна змістових аспектів поняття «функції держави» (у зв'язку із впровадженням ідеї сервісної держави й децентралізації), посилення взаємовпливу внутрішніх і зовнішніх функцій держави [150, с. 54; 244].

Як зазначає велика кількість авторів, в науці теорії держави і права проблема визначення функцій держави є однією з найбільш значущих. Перед будь-якою державою завжди стоїть коло завдань, на вирішення яких вона спрямовує свої матеріальні ресурси, ідеологічні та політичні зусилля. З-поміж усієї сукупності зусиль можна виділити такі, що виражають її сутність і без котрих вона не може повноцінно діяти як найважливіша складова частина політичної системи суспільства. Основні напрями діяльності держави, в яких виражається її сутність, завдання і цілі, називаються функціями держави [240, с. 82].

В своїй праці Коломоєць О. В. вважає, що «функції сучасної держави слід розуміти як конкретизовані, інституційно та нормативно оформлені напрями реалізації діяльності держави в ключових сферах життя суспільства. До таких ключових сфер можна віднести такі: економічна, соціальна, правова, зовнішньополітична, культурна, екологічна тощо. В межах реалізації діяльності в цих сферах знаходять своє вираження конкретні функції, здійснювані у відповідній формі [120, с. 43]. Поряд з цим, Ю. О. Легеза зазначає, що сутність держави (як її внутрішній зміст) реалізується у змісті її функцій (наприклад, у визначенні сфер діяльності органів публічної влади та адміністрації), в економічній системі (у вирішенні питання типології та форми держави через визначення економіко-правового підґрунтя, на якому базується здійснення функцій державно-публічного управління суспільством та виробництвом), у соціально-політичних взаємозв'язках між громадянами, державними органами та іноземними державами на внутрішньому та міжнародному рівні (наприклад, у вирішенні спрямованості державної політики на задоволення інтересів певних соціальних груп) [142, с. 73]. В свою чергу, Варич О.Г. вважає, що «функції держави» - це структурно і змістовно відокремлені напрями діяльності держави, що зумовлені системою об'єктивних факторів, є засобами реалізації завдань, відображають закономірності організації держави як складної соціальної системи, зумовлюють процес становлення, історичної зміни держав, відображають їх сутність та можливості як суб'єкта міжнародних відносин» [35, с. 31–32].

Проаналізувавши вищевказані позиції вчених, можемо дійти висновку, що під функціями держави слід розуміти систему конкретних завдань та обов'язків, які виражаються у визначених сферах діяльності держави щодо забезпечення належного функціонування суспільства та досягнення поставлених цілей держави. Такі завдання та обов'язки можуть бути нормативно врегульовані державою та спрямовані на забезпечення порядку, захисту прав та законних інтересів громадян, економічного розвитку країни, соціальної рівності та справедливості громадян, а також покращення

міжнародних відносин. На нашу думку, функції держави можуть видозмінюватися в залежності від конкретної історичної, економічної, соціальної ситуації в країні.

Якщо розглядати функції, як категорію управління, то варто сказати, що вони поєднують принципи, методи та зміст управлінської діяльності. Загальні або універсальні функції властиві управлінню будь-якою сферою, будь-якою діяльністю, розділяючи її на ряд етапів, залежно від мети отримання певного результату.

Станом на сьогодні серед науковців існує досить багато підходів щодо визначення та поділу функцій управління. Деякі вчені до функцій управління відносять загальні та спеціальні. Загальні в свою чергу поділяють на планування, організацію, координацію, контроль, регулювання, облік, аналіз, а спеціальні є посадовими функціональними обов'язками працівників. А відтак, функцію управління необхідно розглянути більш детально.

В науковій літературі у самому загальному вигляді під терміном «управління» розуміють процеси, основною метою яких є забезпечення здатності соціально-економічних систем зберігати та, у певних межах, змінювати свою якісну та кількісну визначеність [18]. Науковець Малиновський В. Я. наголошує на тому, що «управління є складним та універсальним суспільним феноменом, необхідною функцією суспільного життя. Наука трактує управління як функцію організованих систем, що забезпечує збереження їх структури, підтримку режиму діяльності, досягнення поставленої мети. Метою управління є організація спільної діяльності людей, їх окремих груп та організацій, забезпечення координації взаємодії між ними, а його суттю – здійснення керуючого впливу на відповідні об'єкти» [146].

В свою чергу, під «державним управлінням» розуміють специфічну діяльність держави, що виявляється у функціонуванні її органів, які безперервно, планомірно, владно впливають на суспільну систему з метою її вдосконалення відповідно до державних інтересів [185]. На думку Філіпової

Н., під сутністю державного управління, як самостійного виду державної діяльності, слід розуміти систему елементів державної влади, яка носить виконавчо-розпорядчий характер та виконує функції та завдання держави у процесі регулювання економічною, соціально-культурною та адміністративно-політичною сферами [254]. В свою чергу, Сурмін Ю., звертаючи увагу на зміст терміну «державне управління», зазначає, що його можна інтерпретувати як «управління державою» та як «управління держави». Перший термін відображає весь зміст управлінських процесів і явищ у державі, другий – управління всіма об'єктами і процесами в суспільстві, коли держава виступає, як суб'єкт діяльності, а його об'єктом виступає суспільство. Однак коли об'єктом держави виступає суспільство, управління має опосередкований характер. Оскільки громадянське суспільство є відносно незалежним від держави [235, с. 9-21]. Тертичка В. В. «державне управління виступає особливим типом соціального управління, за яким державні інститути, як ієрархізований суб'єкт: володіють універсальним комплексом державновладних повноважень; офіційно застосовують сукупність методів управління, зокрема примусові механізми; використовують легітимні форми соціального спілкування і засоби взаємодії з групами й індивідами; цілеспрямовано регулюють колективні ресурси соціуму» [242]. Крихтіна Ю.О. в своїй монографії щодо державної політики розвитку транспортної галузі України зазначає, що державна політика розвитку транспортної галузі представляє собою цілеспрямовану, систематичну, послідовну та прозору діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування, базується на принципах: законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; доступності транспортних послуг; відкритості; врахування громадської думки; соціальної справедливості; економічної обґрунтованості; інформаційності; відповідальності; екологічної свідомості; збалансованості; передбачуваності і відображає регуляторний вплив держави через виокремлені механізми: політикоінтеграційний, адміністративно-правовий,

соціально-економічний, інноваційно-інвестиційний, інформаційно-моніторинговий шляхом створення належних умов для забезпечення інтенсивного конкурентного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки та державного суверенітету України [134, с. 26-27].

Отже, державне управління – це специфічна діяльність держави, що полягає у планомірному та владному впливі на функціонування соціально-економічних систем з метою забезпечення їх якісної та кількісної визначеності відповідно до державних інтересів. До основних ознак державного управління можна віднести: 1) Спрямованість на забезпечення державних інтересів. 2) Використання владних повноважень і ресурсів. 3) Систематичність та плановість. 4) Планування та координація дій управлінських органів. 5) Вплив на соціально-економічні системи з метою забезпечення їх якісної та кількісної визначеності. 6) Спрямованість на досягнення певних результатів. 7) Підзвітність та відповідальність управлінських органів перед державою та громадянами.

В юридичній літературі доволі часто зустрічаються різні визначення функцій державного управління. Наприклад, вчений Ю. П. Битяк функцію державного управління визначає як частину управлінської діяльності держави, котру здійснюють на основі закону чи іншого правового акту органи виконавчої влади притаманними їм методами для виконання завдань державного управління [4]. В свою чергу, науковець Н. Р. Нижник дає наступне визначення функції державного управління: функція державного управління – це специфічний за предметом, змістом і засобами забезпечення цілісний управляючий вплив держави, в якому можна не лише виділяти й описувати функції державного управління, а й аналізувати розподіл кожної з них «по вертикалі» і «по горизонталі», тобто функціональну структуру державного управління [162].

Як зазначає П. Надолішній, кожна з функцій державного управління є певним видом управлінського впливу, що пронизує всю структуру державного апарату і є спільним, типовим для певної підсистеми чи кількох підсистем. Зміст функцій управління виражає сенс і характер управлінської дії. Тобто це роль, яку виконує державний апарат для того, щоб справити відповідний вплив на суспільну систему для досягнення цілей держави, напрям його владного впливу [158, с. 57]. На думку Алієва А.М., зміст функцій механізму державного управління виражає сенс і характер управлінської дії, яку виконує державний апарат для того, щоб справити відповідний вплив на суспільну систему для досягнення цілей держави, напрям його владного впливу. Тому функції механізму державного управління чітко корелюються з його структурними компонентами. Відповідно до цього виділяють економічну, правову, організаційну та політичну функції державного управління [15].

Левченко О.В. розглядаючи сутність і зміст організаційно-економічного механізму управління логістичним потенціалом підприємств залізничного транспорту зазначає, що необхідність формування та використання організаційно-економічного механізму управління логістичним потенціалом підприємств залізничного транспорту обумовлена сучасним розвитком економічних відносин в Україні, постійними трансформаціями та глобалізаційними процесами в країні, які призводять до посилення конкуренції та значного ускладнення функціонування підприємства на ринку транспортних послуг. Це вимагає підвищення ефективності використання всіх ресурсів підприємств залізничного транспорту з метою збереження їхніх позицій на транспортному ринку, формування та реалізації нових конкурентних переваг тощо. Враховуючи те, що логістичний потенціал будь-якого підприємства залізничного транспорту відіграє системо-утворюючу роль, а саме, об'єднує всі види потенціалів підприємства у єдине ціле завдяки тому, що окремі елементи кожного з потенціалів входять як елементи й до складу логістичного потенціалу, посилюється актуальність забезпечення його

ефективного управління, яка обумовлює необхідність формування відповідного організаційно-економічного механізму управління таким потенціалом [141]. У своєму дисертаційному дослідженні Є. Білокур встановила, що функції державного управління доцільно класифікувати залежно від їх спрямованості на: 1) соціальноорієнтовані; 2) внутрішньоорієнтовані, при цьому поділяючи зміст управлінської діяльності за технологічною специфікою та змістовно синтезуючи наявні нормативно закріплені функції органів державного управління, перш за все, органів виконавчої влади [26]. Поряд з цим, Ю. Бахтіна проаналізувала класифікацію функцій державного управління за різними критеріями, виокремила в якості функції державного управління моніторинг; зазначила про можливість виокремлення в якості функції державного управління – правового моніторингу, як певної аналітичної діяльності, що включає в себе спостереження, планування, прогнозування, аналіз, оцінку [22]. В свою чергу, Н. Горбова приділила увагу дослідженню однієї із загальних функцій державного управління, а саме – функції контролю; дослідила генезис законодавчого визначення державного контролю (нагляду) та вказала на недоліки нормативно-правових актів, які регулюють процедуру контролю та адміністративного нагляду за органами місцевого самоврядування, що мають вираз у їх розгалуженості, недосконалості і недостатній ефективності [43].

Таким чином, на підставі вище сформованого поняття, під функцією державного управління слід розуміти процес регулювання, планування, координації та виконання дій державним органом з метою забезпечення розвитку та ефективного функціонування суспільства відповідно до встановлених правових норм, політичних цілей та соціальних потреб. Ця функція включає в себе розробку законів, нормативних актів та стратегій, забезпечення їх виконання, моніторинг, контроль та звітність про результати управлінських дій.

Що стосується функції держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні, на нашу думку, вона

полягає у забезпеченні ефективного та безпечного функціонування залізничної інфраструктури та послуг, які надаються відповідно до потреб населення та промислових підприємств. Держава виступає регулятором у залізничному транспорті, забезпечуючи дотримання законодавства, стандартів безпеки та якості, контролюючи роботу підприємств та здійснюючи інші необхідні заходи для забезпечення стабільності та розвитку галузі. Одна з важливих функцій держави полягає у збереженні та розвитку залізничної інфраструктури та її модернізації з метою підвищення ефективності та якості перевезень. Крім того, держава також здійснює регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту та сприяє розвитку конкуренції у галузі.

Деякі науковці вважають, що для задоволення сучасного стану та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту необхідно удосконалювати його організаційну структуру управління. Основною задачею є проведення корінних змін організаційної структури управління залізничної галузі та стабілізація економічного становища залізничного транспорту, що дозволить підвищити ефективність функціонування залізничного транспорту та його конкурентоспроможність на внутрішньому та міжнародному ринку транспортних послуг. На думку авторів, для досягнення якісного удосконалення організаційної структури управління залізничного транспорту необхідно вирішити ряд завдань, основними з яких є: - реорганізація виробничих та організаційно-управлінських структур; - уточнення функцій підрозділів; - визначення прав і обов'язків кожного керівника і співробітника; - усунення багатоступеневості; - дублювання функцій та інформаційних потоків; - укрупнення залізниць з підвищенням якості управління на базі нових інформаційних технологій; - створення умов для застосування вискоелективних транспортних технологій та технологічних засобів, логістичних, транспортно розподільних і термінальних систем; - підтримка рівня державного регулювання господарської діяльності залізниць; - перехід до механізму ринкового

саморозвитку залізниць при державній підтримці соціально важливих послуг залізничного транспорту; - багатомірність регулювання, яке повинно мати системний характер та поширюватися на такі сфери, як: нормативно-правова, податкова, ліцензійна, фінансова та тарифно-цінова [66, с. 35-36].

Що стосується безпосередньо законодавчого закріплення поняття управління залізничним транспортом загального користування в Україні, то відповідно до статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах. Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця» [188].

Таким чином, можна дійти висновку, що управління залізничним транспортом загального користування в Україні є однією з важливих функцій держави і має на меті забезпечення безпеки, ефективності та доступності залізничного транспорту для громадян та розвитку економіки країни. Основні аспекти сутності управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функції держави, включають: 1) регулювання та нормативне забезпечення (державна встановлює правила та стандарти для функціонування залізниць, що включають в себе технічні норми, правила безпеки, тарифи, процедури ліцензування тощо, що допомагає забезпечити високий стандарт якості та безпеки для користувачів та перевізників); 2) інфраструктура та інвестиції (державна несе відповідальність за розвиток та підтримку залізничної інфраструктури, включаючи будівництво, модернізацію та обслуговування залізничних трас, станцій та обладнання, що

в свою чергу включає в себе інвестиції в розвиток інфраструктури з метою підтримки росту та конкурентоспроможності залізниць); 3) регулювання ринку та конкуренція (держава встановлює правила щодо допуску нових учасників на ринок залізничних перевезень, контролює концентрацію ринку, запобігає монопольним практикам та забезпечує конкуренцію серед операторів залізничного транспорту, що сприяє ефективному використанню ресурсів та покращенню якості послуг); 4) безпека та екологія (держава встановлює стандарти безпеки для залізничного транспорту та забезпечує їх дотримання та виконання, також, вживає заходів для зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище та здоров'я громадян); 5) регулювання тарифів та фінансування (держава визначає механізми формування тарифів на залізничні перевезення та забезпечує фінансування і компенсації для забезпечення доступності та стабільності цін на послуги залізниці).

Всі ці аспекти вказують на важливу роль держави у регулюванні та управлінні залізничним транспортом загального користування в Україні з метою забезпечення публічних інтересів та розвитку транспортної системи країни.

1.3. Мета, завдання та функції управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Існує думка, що від ефективного функціонування системи державного управління залежить її подальший розвиток, швидкість подолання кризи тощо. Формування дієздатної системи державного управління в Україні неможливе без усвідомлення історичних аспектів її формування. Кожна історична епоха надала своє уявлення про зміст, мету, завдання та структуру системи державного управління. Цілком логічно, що ці елементи пов'язані з

політичними особливостями кожної держави та історичної епохи, проте не зважаючи на відмінності у підходах до державного управління у різних країнах, були сформовані загальні принципи та відповідні моделі державного управління [226, с.14]

Управління залізничним транспортом загального користування є ключовим аспектом розвитку транспортної інфраструктури України. Незважаючи на те, що цей вид транспорту є одним з найбільш ефективних та економічно вигідних, він також стикається з численними викликами та проблемами у сучасному світі. Одним з головних завдань управління залізничним транспортом загального користування в Україні є підвищення ефективності його функціонування. Це можливо досягнути за допомогою використання новітніх технологій, підвищення якості обслуговування пасажирів та вантажів, забезпечення безпеки на залізничному транспорті, покращення інфраструктури та технічного оснащення залізниць. Важливим аспектом управління залізничним транспортом є забезпечення його сталого розвитку та інтеграції з іншими видами транспорту. Це можливо здійснити за допомогою удосконалення логістики та координації роботи залізничного транспорту з іншими видами транспорту, що сприятиме підвищенню ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту. Таким чином, актуальність наукової статті на тему мета та завдання управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає в необхідності вирішення важливих проблем, пов'язаних з ефективністю та розвитком залізничного транспорту.

Процес інтеграції України у світове господарство потребує сучасних підходів до управління всією транспортною системою, в якій залізничний транспорт України відіграє ключову роль, оскільки являється основним елементом транспортної системи України, що обумовлено суттєвим транзитним потенціалом та однією із найбільших у Європі мережі залізниць.

В науковій літературі вчені доволі часто трактують поняття «мета» і «завдання», як тотожні поняття, але такий підхід є помилковим, адже кожен

із згадуваних термінів характеризує окрему правову категорію до якої відноситься.

За словниковими положеннями зміст поняття «мета» і «завдання» є схожим, так як обидва терміни розкриваються у значенні: 1) предмет, істота або місце, куди спрямовують постріл, кидок, удар; 2) те, до чого прагнуть, чого намагаються досягти; заздалегідь намічене завдання; замисел [36, с.1365]. Тобто, мета і завдання – це суміжні, але не тотожні категорії, які співвідносяться між собою, як частина та ціле. Відповідно до цього, мета – це визначений, окреслений, бажаний результат, якого варто досягнути, наприклад, в процесі якоїсь діяльності. В свою чергу завдання – це складові мети, тактичні або ж проміжні за своїм статусом цілі, реалізація яких забезпечує досягнення мети [41]. Визначення мети в управлінні — це логіко-аналітичний та емоційний процес, який має спиратися на наукові засади, що допомагають вибрати характеристики загальної мети. Цей процес складається з послідовності чотирьох взаємозв'язаних дій: 1) визначення закономірних і необхідних характеристик об'єкта управління, відображення їх у меті; 2) визначення можливих, але небажаних характеристик і стану об'єкта, передбачення заходів, що дають змогу відокремити вплив цих обставин на мету; 3) визначення можливих та бажаних обставин і характеристик та включення їх до мети; 4) розробка заходів щодо обмеження мети від бажаних, але об'єктивно неможливих обставин і стану об'єкта управління [211].

Тобто під метою управління потрібно розуміти бажаний результат, який потрібно досягнути завдяки впровадженню конкретних дій та стратегій управління. Метою управління може бути досягнення певного рівня продуктивності, покращення якості продукції, зниження витрат, підвищення задоволеності клієнтів тощо. При цьому, мета будь-якого управління конкретизується у її завданнях, які нормативно визначені у відповідних законах.

Залежно від характеру мети, можна виділити декілька видів управління: 1) Стратегічне управління - орієнтоване на досягнення довгострокових цілей організації, таких як розвиток, конкурентоспроможність, збільшення прибутку тощо. 2) Тактичне управління - спрямоване на досягнення середньострокових цілей, таких як ефективне використання ресурсів, оптимізація виробничих процесів, збільшення продуктивності тощо. 3) Операційне управління - орієнтоване на досягнення короткострокових цілей, таких як планування та контроль за денним розкладом роботи, управління запасами, зниження витрат тощо. 4) Інноваційне управління - спрямоване на розвиток нових продуктів, технологій, процесів тощо з метою забезпечення конкурентоспроможності організації. 5) Людське управління - спрямоване на досягнення цілей організації шляхом ефективного управління персоналом, забезпеченням його мотивації, підвищенням його кваліфікації тощо.

Досліджуючи мету та завдання управління залізничним транспортом загального користування в Україні, перш за все слід вказати, що Закон України «Про транспорт» зазначає, що управління в галузі транспорту має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях, та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту, і споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної,

тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення [202].

Чинним законодавством про залізничний транспорт України передбачено, що Кабінет Міністрів України з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища, визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах [188].

Таким чином, мета управління залізничного транспорту загального користування України – це забезпечення ефективної та безпечної транспортної діяльності залізниць для задоволення потреб пасажирів та вантажовідправників відповідно до вимог ринку та чинного законодавства.

До головних ознак мети управління залізничним транспортом загального користування України можна віднести: 1) Організація та забезпечення безпечної та ефективної перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом. 2) Розвиток та модернізація залізничної інфраструктури, зокрема залізничних колій, мостів та тунелів, залізничних станцій та терміналів. 3) Впровадження новітніх технологій та інноваційних рішень для підвищення ефективності та якості залізничних перевезень. 4) Забезпечення дотримання стандартів якості та безпеки в залізничній галузі, а також державного регулювання у сфері залізничного транспорту. 5) Розробка та реалізація стратегії розвитку залізничного транспорту, що враховує потреби ринку та держави, тенденції світового ринку транспортних послуг та стан залізничної галузі в Україні.

Пилипишин В.П. досліджуючи сутність мети та завдань державного управління України, дійшов висновку, що основними завданнями державного управління є: 1) оптимізація державного управління; 2)

ефективність та результативність вибору державної політики; 3) запровадження новітніх механізмів управління економічною та соціальною сферами; 4) створення дієвої організації державного управління як на центральному, так і на місцевому рівнях; 5) організація державної служби на пріоритетних засадах; 6) належне кадрове забезпечення та створення сучасної системи підготовки та перепідготовки управлінського персоналу; 7) достатній рівень фінансування сфери державного управління; 8) впровадження оновленої правової бази з питань державного управління; 9) наукове та інформаційне забезпечення системи державного управління; 10) запровадження ефективного механізму боротьби з корупційними проявами [178].

Дейнека О.Г., Бугай В.С. у своїй праці про менеджмент залізничної галузі України до основних завдань управління залізничним транспортом відносять: 1) забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; 2) захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; 3) безпечне функціонування транспорту; 4) дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; 5) захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; 6) створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; 7) обмеження монополізму та розвиток конкуренції; 8) ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [51].

На нашу думку, під завданнями управління слід розуміти конкретні кроки, які необхідно здійснити для досягнення мети управління. Ці завдання можуть включати розробку стратегій, визначення та виконання планів дій, контроль за виконанням завдань, організацію ресурсів тощо. Основними ознаками завдань управління можуть бути: 1) мета, яку необхідно досягнути. 2) процес планування. 3) координація, яка полягає у управлінні існуючими

засобами та способами. 4) контроль за виконанням завдань. 5) процес прийняття рішень.

Що стосується завдань управління залізничним транспортом загального користування України, на нашу думку, це комплекс дій та заходів, спрямованих на забезпечення безперебійного, безпечного та ефективного руху залізничного транспорту у межах території України.

Основними ознаками завдання управління залізничним транспортом загального користування України є: 1) Забезпечення безперебійної та безпечної роботи залізничного транспорту відповідно до встановлених норм та стандартів. 2) Забезпечення високої якості транспортних послуг та задоволення потреб користувачів залізничного транспорту. 3) Розвиток транспортної інфраструктури та підвищення її ефективності. 4) Оптимізація роботи залізничного транспорту з метою забезпечення максимальної ефективності та економічної доцільності. 5) Забезпечення дотримання вимог щодо охорони навколишнього середовища та раціонального використання природних ресурсів. 6) Підтримка належного рівня безпеки та здоров'я працівників залізничного транспорту. 7) Забезпечення взаємодії з іншими видами транспорту та іншими галузями економіки для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи в цілому.

Науковці вірно зазначають, що організаційним забезпеченням функціонування держави й задоволення потреб та інтересів громадян є функції державного управління. Визначення їх теоретичного змісту має місце у низці наукових робіт вітчизняних вчених. Деякі з них наведемо нижче: – основні напрями управлінської діяльності держави [212, с. 96–97; 215]; – об'єктивно обумовлені дії, складова частина виконавчорозпорядчої діяльності органів виконавчої влади (їх посадових осіб), що здійснюються від імені держави з метою реалізації її завдань в економічній, адміністративно-політичній та соціальнокультурній сферах суспільного життя [34, с. 112]; – самостійні, однорідні частини процесу державноуправлінської діяльності із цільовою спрямованістю, які реалізуються відповідними органами державної

влади в порядку, визначеному законодавством, з метою виконання функцій держави [131, с. 522]; – специфічні за предметом, змістом і засобами забезпечення цілісні керівні впливи держави [12, с. 699]; – відносно самостійні та однорідні складові змісту державно-управлінської діяльності, які відображають окремі напрями цієї діяльності, здійснюються уповноваженими органами (посадовими особами) державного управління і спрямовані на забезпечення виконання цілей і завдань державного управління [26, с. 167]. Доцільно зауважує Ю. Бахтіна, що незважаючи на різні підходи науковців до визначення функцій державного управління, зміст термінів передбачає діяльність, за допомогою якої органи державної влади виконують свої повноваження для досягнення певної мети. В такій діяльності присутній обов'язковий суб'єкт – це держава (в особі її органів), об'єкт управління та мета такої діяльності. Наявність різних дефініцій функцій державного управління говорить про складність і багатогранність даного явища [22, с. 86; 215].

Тобто можна дійти висновку, що функції управління залізничним транспортом загального користування в Україні охоплюють широкий спектр завдань та, спрямованих на забезпечення стабільного та ефективного функціонування залізничної системи. Такі функції можуть включати планування та координацію руху поїздів, експлуатаційну діяльність для забезпечення безперебійності роботи інфраструктури та засобів перевезення, а також нагляд за безпекою руху.

На нашу думку, важливою функцією є технічне обслуговування, яке включає в себе регулярний догляд і ремонт рухомого складу, колій та інших елементів інфраструктури. Тарифна політика, або визначення цін на перевезення, та фінансове управління є необхідними елементами управління залізницею. Розвиток і модернізація також становлять важливу функцію, оскільки вони спрямовані на забезпечення конкурентоспроможності та адаптацію до сучасних технологічних вимог. Управління залізничним транспортом також включає в себе взаємодію з іншими видами транспорту

для покращення логістики та обслуговування потреб різних галузей економіки.

Всі вищевказані функції взаємодіють та взаємопов'язані, створюючи комплексну систему управління, яка сприяє оптимальному та ефективному використанню ресурсів залізничної галузі в Україні.

1.4. Нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Стабільність розвитку національної економіки залежить від ступеня розвитку кожної з її галузей та інфраструктурних елементів. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Розвиток залізничної галузі країни є передумовою для стабільного розвитку та підйому економіки країни, посилення її конкурентоспроможності, розширення зв'язків між підприємствами та захисту економічних інтересів держави, розширення зовнішньоекономічної діяльності у забезпеченні євроінтеграційного вектору розвитку України. Проте транспортна система країни, у тому числі залізничної галузі, все ще не відповідає стандартам, директивам, регламентам, нормам і вимогам Європейського Союзу (ЄС), відзначається суттєвим відставанням щодо законодавчої та нормативно-технічної бази та якості сервісних послуг [148].

Існування транспортної системи як складного об'єкта державно-управлінського впливу, її особливе значення для розвитку економіки будь-якої держави визначає необхідність проведення глибоких наукових досліджень з метою вироблення підходів щодо підвищення ефективності функціонування транспортної системи, результативності здійснення управління нею уповноваженими органами, їх посадовими особами. Відсутність погодженої роботи транспортних відомств - одна з основних

причин зниження конкурентоспроможності ринку транспортних послуг в Україні [42, с. 248–255].

Як доречно зазначає Кадала В.В., правове забезпечення діяльності залізничного транспорту в економіці країни відіграє доволі помітну роль. У системі суспільних перетворень, у яких перебуває українська держава, питання формування господарсько-правового механізму підприємств залізничного транспорту було й залишається ключовим. Незважаючи на всі інституційні зміни, створення окремих інструментів організаційно-господарського впливу, існує багато проблем, пов'язаних із функціонуванням в Україні сучасної правової моделі господарювання підприємствами, які надають послуги з перевезення пасажирів і багажу. Безперечним є той факт, що дієвий механізм формування та реалізації державної економічної транспортної політики в контексті залізничної сфери повинен забезпечити стабільність і конкурентоспроможність національної економіки України на світовому економічному ринку. Позитивний вплив на вирішення цієї проблеми можливий завдяки впровадженню якісної законодавчої платформи, яка здатна забезпечити належний рівень господарсько-правового регулювання інфраструктурних процесів у залізничній галузі. Загальновідомими є плани держави щодо реформування залізничної сфери. Однак на сьогодні не створено переконливої концепції функціонування залізничного транспорту в умовах структурних перетворень, кінцевою метою яких має бути залучення в галузь постійного й потужного обсягу інвестиційних ресурсів та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту [110].

На нашу ж думку, до проблемних питань нормативно-правового забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні можна віднести: 1) застарілі норми і стандарти (багато нормативних актів, які регулюють діяльність залізниць є застарілими та не відповідають сучасним стандартам та вимогам безпеки. Це може призводити до небезпеки для пасажирів та вантажів, а також до технічних проблем); 2)

Недостатня гармонізація з європейськими стандартами (Україна прагне гармонізувати своє законодавство з європейськими нормами, але цей процес може бути повільним і недостатньо послідовним. В подальшому це може створювати перешкоди для міжнародних перевезень та інтеграції української залізничної системи у світовий транспортний ринок); 3) Корупція та недостатність контролю (корупція в управлінні залізничним транспортом може призводити до недієвого розподілу ресурсів і підвищення вартості проїзду); 4) Суперечності в чинному законодавстві (існує наявність різних законів і нормативних актів, які по-різному регулюють діяльність залізниць, що може спровокувати в майбутньому суперечності та невизначеності в правовому полі, що в свою чергу буде відображатися на процесах прийняття рішень та виконання обов'язків).

Досвід реформування галузі свідчить про те, що на залізничному транспорті з'явилася необхідність у ліквідації протиріч, що виникають останнім часом на залізничному комплексі, між структурним підрозділом, залізницею і галуззю в цілому тому, що кожний рівень найчастіше має свої цілі, відмінні від цілей вищестоящого управлінського рівня. Подальше вдосконалення управління галуззю має ґрунтуватися на відповідній законодавчій базі [42, с. 248–255].

Деякі науковці зазначають, що потенційні можливості українських залізниць щодо залучення додаткових міжнародних транспортних потоків досить великі. Але обсяг транзитних перевезень не досягає свого потенціалу із-за наявності різного роду правових, технічних і економічних проблем. Так, до нормативно-правових проблем автори відносять: - недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту; - стримання розвитку залізничних перевезень між Україною і багатьма країнами Центральної і Західної Європи через відмінність у системі транспортного права, наприклад, переоформлення перевізних документів призводить до збільшення часу затримок на кордонах і підвищення вартості перевезень, не дозволяє вантажовласникам безпосередньо адресувати

вантажі одержувачу, знижує правові гарантії клієнтів залізниць; - застарілі правові основи щодо організаційної структури суб'єктів господарювання залізничного транспорту та їх діяльності в умовах ринкових відносин; - недостатня кількість нормативних документів щодо наближення технічних та екологічних стандартів у сфері залізничного транспорту до європейських вимог [50].

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються Законом України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України. Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення [202].

Відповідно, основою ідейним є Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, що визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту [202].

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із законів України «Про транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України. Нормативно-правові акти, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України [188].

Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу [188].

На жаль, в Україні спостерігається наявність застарілої транспортної залізничної інфраструктури. Більшість залізничних магістралей в Україні були побудовані більше 50 років тому, їх технічний стан не завжди відповідає сучасним вимогам. Застаріла інфраструктура змушує постійно проводити ремонтні роботи, що значно ускладнює транспортування товарів і пасажирів.

Вищевказана проблема зумовлена як з постійним дефіцитом фінансування, зокрема, ремонт існуючих залізничних магістралей несе значні витрати, так і загальною недосконалістю правових засад функціонування Укрзалізниці. Відповідно, одним із актуальних наукових викликів є аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці, що дозволить виділити наявні нормативні прогалини, нейтралізація яких сукупно позитивно вплине на всю транспортну галузь України.

В Україні існує Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 січня 2012 року № 4442-VI, що визначає правові, економічні та організаційні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100 відсотків акцій якого належать державі (далі – Товариство), управління і розпорядження його майном та спрямований на забезпечення економічної безпеки і захисту інтересів держави [199].

Утворення Товариства здійснюється за рішенням Кабінету Міністрів України відповідно до законодавства з урахуванням особливостей, визначених законодавством. Утворення Товариства не потребує попереднього дозволу Антимонопольного комітету України. Товариство утворюється як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття (далі - підприємства залізничного транспорту) [199].

З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах [188].

Засновником товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України. Управління корпоративними правами держави стосовно товариства здійснює Кабінет Міністрів України. Управління корпоративними правами держави, переданими до статутного капіталу товариства, здійснює товариство. Єдиним акціонером товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України [230].

Статутний капітал товариства становить 229879115000 (двісті двадцять дев'ять мільярдів вісімсот сімдесят дев'ять мільйонів сто п'ятнадцять тисяч) гривень. Статутний капітал товариства поділяється на 229879115 простих іменних акцій номінальною вартістю 1000 гривень кожна. Акціонеру товариства належить 229879115 простих іменних акцій, що становить 100 відсотків статутного капіталу товариства. Статутний капітал товариства після формування в повному обсязі може бути збільшений за рішенням загальних

зборів товариства шляхом підвищення номінальної вартості акцій або розміщення додаткових акцій наявної номінальної вартості у порядку, встановленому Національною комісією з цінних паперів та фондового ринку. Товариство має право збільшувати статутний капітал після реєстрації звітів про результати розміщення всіх попередніх випусків акцій. Збільшення статутного капіталу для покриття збитків не допускається, крім випадків, установлених законом. Зменшення статутного капіталу товариства здійснюється за рішенням загальних зборів товариства шляхом зменшення номінальної вартості акцій або шляхом анулювання раніше викуплених товариством акцій та зменшення їх загальної кількості у порядку, встановленому Національною комісією з цінних паперів та фондового ринку. Зменшення статутного капіталу товариства допускається після повідомлення про це всім його кредиторам у встановленому законодавством порядку [230].

До статутного капіталу Товариства вносяться: майно залізничного транспорту загального користування; 100 відсотків акцій акціонерних товариств, що проводять ремонт тягового рухомого складу та виготовляють залізобетонні конструкції і шпали, повноваження з управління корпоративними правами яких здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту; акції (частки, паї), що належать державі у статутному (складеному) капіталі господарських товариств, утворених за участю підприємств залізничного транспорту; право постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту; право господарського відання магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно,

призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт. Внесення права користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту, до статутного капіталу Товариства здійснюється відповідно до нормативної оцінки таких ділянок, а у разі її відсутності - відповідно до експертної оцінки. Внесення нерухомого майна залізничного транспорту до статутного капіталу Товариства може здійснюватися на підставі обліку майна на балансах Державної адміністрації залізничного транспорту України, підприємств залізничного транспорту відповідно до законодавства без попередньої державної реєстрації права власності на таке майно [199].

Товариство провадить діяльність, у тому числі пов'язану з державною таємницею, до отримання необхідних ліцензій та інших документів дозвільного характеру на основі відповідних документів, отриманих підприємствами залізничного транспорту, у межах строку їх дії. Переоформлення правовстановлюючих документів на об'єкти нерухомого майна, внесені до статутного капіталу Товариства, здійснюється протягом двох років з дня державної реєстрації Товариства. Державна реєстрація прав на нерухоме майно, внесене до статутного капіталу Товариства, здійснюється на підставі передавального акта та акта оцінки майна залізничного транспорту, внесеного до статутного капіталу Товариства. Передавальний акт та/або акт оцінки майна залізничного транспорту є документами, що підтверджують виникнення, перехід, припинення прав на майно, внесене до статутного капіталу Товариства. Акції господарських товариств, внесені до статутного капіталу Товариства, є його власністю. З дня державної реєстрації Товариство зобов'язане набути у встановленому порядку право власності на акції, внесені до його статутного капіталу. Дивіденди, отримані Товариством за результатами діяльності господарських товариств, пакети акцій яких внесені до його статутного капіталу, можуть спрямовуватися Товариством на відновлення основних засобів таких господарських товариств. Чистий прибуток Товариства, з якого розраховується та сплачується частина чистого

прибутку (доходу) до Державного бюджету України, зменшується на суму нарахованої амортизації на майно, передане Товариству на праві господарського відання, яка спрямовується для фінансування капітальних вкладень на будівництво (реконструкцію, модернізацію) таких об'єктів [199].

Отже, правовий аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці дозволяє виділити наступні висновки:

- Укрзалізниця є приватним акціонерним товариством, власником якого повністю є держава в особі Уряду України;

- Укрзалізниця є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України, фактично відбувся перехід з публічного акціонерного товариства на приватне акціонерне товариство, що зумовлено такими факторами як забезпечення більш ефективного управління шляхом оптимізації структури управління, покращення інвестиційного клімату та необхідністю формування більш нової моделі управління відповідно до європейських стандартів;

- власність Укрзалізниці розділена на акції, що є державною власністю та національним громадським майном;

- статутною метою Укрзалізниці є забезпечення безпечного та якісного перевезення пасажирів та вантажів шляхом функціонування та розвитку залізничного транспорту в Україні та реалізації інвестиційних проектів у залізничній галузі;

- функціонування Укрзалізниці здійснюється на основі симбіозу господарського, адміністративного та фінансового права, що виділяє її особливий правовий статус, який відрізняється від інших форм державної власності;

- внутрішнє правління Укрзалізниці здійснюється через спеціальні органи (загальні збори; наглядова рада; правління; ревізійна комісія), що дає можливість забезпечити ефективне та прозоре управління підприємством та дотримання інтересів держави як власника;

– фінансово-господарська діяльність Укрзалізниці підлягає жорсткому внутрішньому фінансовому контролю з елементами загального фінансового публічного контролю;

– Укрзаліниця має право на самостійну господарську діяльність, яка здійснюється на ринкових засадах та відповідно до законодавства як на національному, так і на міжнародному рівнях.

Відповідно, акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі - товариство) є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та діє відповідно до Статуту акціонерного товариства «Українська залізниця» затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735 [230; 199]. Окрім того, землі, що надаються в користування для потреб залізничного транспорту, визначаються відповідно до Земельного кодексу України та Закону України «Про транспорт» [188; 202].

Постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 року №252 «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» у відповідності до Закону України «Про захист прав споживачів» та Закону України «Про залізничний транспорт» затверджено Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом, який визначає загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж чи вантажобагаж у межах України в рухомому складі акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та у вагонах інших суб'єктів господарювання, і є обов'язковим для суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері обслуговування та перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу, та громадян [200]. Порядком передбачено, що суб'єкти господарювання, створені та зареєстровані відповідно до чинного

законодавства України, для здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів залізничним транспортом повинні одержати ліцензію в установленому законодавством порядку. Вагони, які перебувають у власності суб'єктів господарювання, крім рухомого складу, що належить АТ «Укрзалізниця», включаються до рухомого складу залізничного транспорту для курсування на підставі договорів, укладених між суб'єктами господарювання. Суб'єкт господарювання, що надає послуги, пов'язані з обслуговуванням пасажирів, повинен мати: зали очікування, обладнані згідно з установленими нормами; камери схову для зберігання ручної поклажі; службові приміщення; кімнати для тривалого відпочинку пасажирів; спеціальне обладнання для безперешкодного користування послугами залізничного транспорту особами з інвалідністю, які користуються технічними та іншими засобами реабілітації, та пасажирами з дітьми; інші приміщення та обладнання, необхідні для надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів; технічні засоби для продажу проїзних/перевізних документів [200].

Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону акціонерного товариства «Українська залізниця» від 11.01.1994 р. №7 визначає, що Відомча воєнізована охорона акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі - відомча охорона) - система спеціалізованих воєнізованих підрозділів, що здійснюють охорону вантажів, прийнятих до перевезення, об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, інших об'єктів, заходи, спрямовані на запобігання пожежам на них, а також забезпечують дотримання правил перевезення пасажирів залізничним транспортом, правил поведінки громадян на залізничному транспорті. Відомча охорона є підрозділом АТ «Укрзалізниця». Головними завданнями відомчої охорони є: здійснення охорони вантажів на шляху прямування та в парках станцій за переліком, затвердженим Мінінфраструктури; здійснення охорони об'єктів залізничного транспорту за переліком, затвердженим АТ «Укрзалізниця»; запобігання незаконному

проїзду сторонніх осіб у вантажних та пасажирських поїздах і ходінню сторонніх осіб залізничними коліями у невизначених місцях; запобігання та ліквідація пожеж на об'єктах залізничного транспорту, а також у залізничному рухомому складі [190].

Відомча охорона відповідно до покладених на неї завдань: здійснює профілактичні заходи, спрямовані на запобігання крадіжкам вантажів, матеріальних цінностей; проводить затримання розкрадачів вантажів, матеріальних цінностей; здійснює заходи щодо забезпечення дотримання правил перевезення пасажирів залізничним транспортом та правил поведінки громадян на залізничному транспорті; здійснює пожежно-профілактичні заходи та контроль за виконанням установлених вимог пожежної безпеки; бере участь у ліквідації пожеж на об'єктах залізничного транспорту та у залізничному рухомому складі, а також у проведенні службового розслідування таких пожеж, веде їх облік; бере участь у роботі комісій з прийняття в експлуатацію нових і реконструйованих об'єктів залізничного транспорту; здійснює супроводження касирів від установ банку до підрозділів АТ «Укрзалізниця» та в зворотному напрямку [190].

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті» від 12.04.2006 р. №337 (із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури України від 17.05.2012 р. №266) у відповідності до Кодексу України про адміністративні правопорушення з метою дотримання законності при здійсненні провадження у справах про адміністративні правопорушення, підвищення ефективності правозастосовної діяльності посадових осіб залізничного транспорту затверджено Порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті, який визначає правила оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті загального користування уповноваженими органами (посадовими особами) залізничного транспорту та притягнення до

адміністративної відповідальності посадових осіб підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та відомчої належності і громадян у разі вчинення адміністративних правопорушень передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення [194]. Щодо органів (посадових осіб), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення, накладення адміністративних стягнень за адміністративні правопорушення на залізничному транспорті здійснюється органами (посадовими особами) залізничного транспорту в межах наданих їм повноважень лише під час виконання ними службових обов'язків. Від імені органів залізничного транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право: - начальники станцій та їх заступники, начальники вокзалів та їх заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів); - контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори-інструктори пасажирських поїздів, ревізори з контролю доходів, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, начальники дистанцій сигналізації та зв'язку; - начальник Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та його заступники, начальники служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, начальники відділів (секторів) служби (загону) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, старші інструктори та інструктори служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники груп воєнізованої охорони залізниць, старші в місці розташування станцій посадові особи відомчої воєнізованої охорони залізниць [194].

В свою чергу, відповідно до статті 224 Кодексу України про адміністративні правопорушення органи залізничного транспорту

розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил користування засобами цього транспорту, правил щодо охорони порядку та безпеки руху, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному транспорті, правил пожежної безпеки на залізничному транспорті. Від імені органів залізничного транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право: - начальники станцій та їх заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів); - контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори-інструктори пасажирських поїздів, ревізори по контролю доходів, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, начальники дистанцій сигналізації та зв'язку; - начальник Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та його заступники, начальники служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, начальники відділів (секторів) служби (загону) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, начальники команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступники, старші інструктори та інструктори служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, начальники груп воєнізованої охорони залізниць, старші в місці розташування станцій посадові особи відомчої воєнізованої охорони залізниць [118].

Розмір штрафу, що накладається начальниками пасажирських поїздів (механіками-бригадирами пасажирських поїздів), дорожніми майстрами, начальниками відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, не може перевищувати сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [118].

Значну роль також слід виділити Господарському кодексі України, що визначає основні засади господарювання в Україні і регулює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками відносин у сфері господарювання [45].

Умови та порядок організації перевезень, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [188].

Статут залізниць України визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом. Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту. Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, у тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування (далі - залізничні під'їзні колії). Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями, що будуються, до здавання їх у постійну експлуатацію здійснюється згідно з порядком, який визначають власник або орган управління будівництва та відповідна залізниця [196].

Трудові відносини працівників залізничного транспорту загального користування регулюються на підставі Кодексу законів про працю України, Положення «Про дисципліну працівників залізничного транспорту України», іншими актами законодавства України про працю. Особливості умов праці,

соціально-побутового і житлового забезпечення, режиму робочого часу та часу відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту загального користування, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів, встановлюються АТ «Укрзалізниця» згідно з чинним законодавством України за погодженням з галузевими профспілками. Працівники залізничного транспорту загального користування, які здійснюють обслуговування пасажирів, працевлаштовуються за контрактною формою трудового договору. Перелік категорій працівників залізничного транспорту, які працевлаштовуються за контрактною формою трудового договору, затверджується Кабінетом Міністрів України. Дисципліна працівників залізничного транспорту загального користування регулюється чинним законодавством України та Положенням «Про дисципліну працівників залізничного транспорту України» [188].

Щодо підзаконних актів, то серед них можна виділити акти, що визначають правовий статус суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні (наприклад, Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України тощо) та акти, що встановлюють особливості правового механізму забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Важливим стратегічним актом є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, що схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, що визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки. Реалізація Стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується

запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг. Імплементация положень Стратегії дасть змогу посилити інституціональну спроможність організацій, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи [161].

Одним із вагомих актів є Основні засади здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця», що затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 628, що визначають: 1) основні цілі та пріоритети, згідно з якими держава здійснює повноваження з управління корпоративними правами щодо акціонерного товариства «Українська залізниця»; 2) очікувані результати діяльності товариства у 2019-2023 роках; 3) основні принципи та механізми корпоративного управління товариством. Робота загальних зборів, наглядової ради та правління товариства повинна проводитися з урахуванням цих основних засад [189].

Ще одним прикладом підзаконного врегулювання є Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, що затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України 24 грудня 2020 року № 842 та визначає структуру і функціонування систем управління безпекою руху на залізничному транспорті України [184].

Загалом, нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні характеризується наявністю широкого спектру законодавчих та підзаконних правових актів, які регулюють діяльність залізничного транспорту відповідно

до вимог національних та міжнародних стандартів для задоволення суспільних потреб.

Особливістю нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні є симбіоз спеціалізованих законодавчих актів адміністративного, господарського, трудового, фінансового та екологічного права, що сукупно формують ідентифікаційні ознаки механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Основними нормативними актами щодо забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні є закони України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт», що спеціалізованими нормативними актами, що закріплюють національну модель системи державного регулювання залізничного транспорту.

Серед нормативних актів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні виділяються законодавчі акти, якими встановлена правосуб'єктність акціонерного товариства «Укрзалізниця».

Підзаконні акти різняться за внутрішніми напрямками управління залізничним транспортом загального користування в Україні, серед яких виділяються акти щодо:

- стратегічного розвитку залізничної інфраструктури;
- забезпечення безпеки залізничного транспорту;
- дотримання екологічних стандартів при використанні залізничного транспорту;
- підтримки якості надання транспортних послуг тощо.

1.5. Методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Ступінь достовірності пізнавальної діяльності визначається як відповідність її результатів «реальному стану речей», котра безпосередньо залежить від обрання і використання правильного шляху та найбільш адекватних засобів наукового дослідження. Тому питання методологічного забезпечення є першочерговими для теоретичного дослідження в будь-якій предметній сфері, зокрема у царині права, а методологія дослідження правової реальності становить вступну частину правознавства. Лише за умови озброєності сучасною методологією та відповідними методами наукового пізнання вітчизняна правова наука зможе виконати поставлені перед нею завдання щодо розбудови засад правової, демократичної держави та формування національної правової системи [73, с. 25].

Методологія теорії держави і права як фундаментальної правової науки передбачає передусім пошук виваженого співвідношення загальних (філософських) підходів та загальнонаукових методів пізнання зі спеціальними та власними правовими методами. Зокрема, сьогодні у вітчизняній юриспруденції відчувається чітка тенденція до соціологізації правових знань. Проте попри всю важливість загальних методологічних положень пріоритетну роль у правознавстві покликані відігравати саме її власні методи та понятійний апарат, який має методологічне значення. Адже перебільшення значущості неправових — філософського, соціологічного чи кібернетичного — методів може привести до результатів, які за своїм змістом будуть мало придатними для нормотворчості та юридичної практики [73, с. 26].

Поняття «методологія», як вважає М. Слюсаренко, доцільно трактувати у двох сенсах: як система методів і як вчення про методи у практичній та теоретичній діяльності. Методологія практичної діяльності пов'язана з

новаціями суспільного розвитку і застосовується для впровадження технологій, проєктів, систем. Методологія науки відкриває, систематизує та оцінює методи здобуття нового знання. Наукове знання ґрунтується на філософській, загальнонауковій, міждисциплінарній та спеціальній методології. Філософська методологія задає своєрідний кут зору, визначає світоглядні позиції, з яких науковець пояснює суть певного явища чи предмета. Філософська методологія поповнюється новими світоглядними відкриттями, одним з яких стала синергетика. На сучасному етапі відбувається переоцінка ефективності наукових методів, науковці відкидають думки про існування ідеальних методів і пропагують для науки багатоманітність поглядів або методологічний плюралізм. Не існує універсального наукового методу (підходу, прийому або способу), багатство застосованих ученими методів при дослідженні одного явища може сприяти максимально повному його пізнанню [224, с. 94].

Теоретик О. Скакун вважає, що методологія теорії права і держави (від грец. “methodos” - метод + logos - вчення) – це система загальних підходів, принципів, методів, способів і засобів пізнання права і держави, реалізованих на основі знань про закономірності їхнього застосування за допомогою сукупності юридичних понять і категорій, а також вчення про теоретичні основи їхнього пізнавального використання [218, с. 9–11]. Методологію М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко розуміють як теоретичну основу та способи організації пізнавального процесу, що характеризують пізнання з погляду його загальних форм, можливостей пізнавальних засобів та механізмів, які зумовлюють логічну послідовність наукового дослідження. Методологія відображає певний кут зору на предметне поле дослідження, який висвітлює увесь процес досягнення наукового результату, передбачає використання відповідних засобів, прийомів та способів пізнання [73, с. 25].

Під методологією в загальному плані С. Бостан розуміє систему методів, які застосовуються в процесі вивчення (дослідження) й практичної діяльності для вирішення певної пізнавальної мети. Методологію наукового

пізнання слід відрізнити від поняття, яке теж є похідним від терміна «метод», а саме «методики наукового пізнання», яка є конкретизованою системою послідовних науково-дослідницьких процедур, що здійснюються за допомогою технічних методів-прийомів при вирішенні визначених методологією певних пізнавальних завдань. Іншими словами, методологія вказує шлях до певної мети, а методика – найбільш ефективні технічні прийоми, як цього досягти [30, с. 20].

Враховуючи вищевикладене, методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це системна сукупність філософських, науково-методологічних, міждисциплінарних та практичних доктрин, методів та принципів, спрямованих на вивчення та оцінку управління залізничним транспортом загального користування, та впровадження новацій в управлінні залізничним транспортом в Україні задля забезпечення сталого розвитку залізничної інфраструктури в Україні.

Структура методології теорії права і держави складається з таких елементів: 1. Загальний: загальний підхід ще називають філософським, оскільки він переважає. Однак крім загальних засобів філософського і напівнаукового плану в теорію права і держави залучаються загальні засоби інших наук (політології, соціології, кібернетики, інформатики й ін.), що позначають принципову загальну орієнтацію наукового пізнання, його ракурс, аспект. Підхід не нормує саме пізнання, як це робить метод, проте задає відповідну програму його методологічного забезпечення (антропологічний, аксіологічний, матеріальний, системний, соціокультурний, синергетичний, функціонально-інструментальний, інформаційний, комунікативний, феноменологічний, герменевтичний та ін.). 2. Принцип, як і загальний підхід, є ширшим за метод, слугує загальноприйнятою нормою-ідеєю професійного правового мислення найвищого авторитету і виступає основною засадою здійснення пізнання саме за такими, а не за іншими законами, тобто за законами зв'язку єдності, сполучення, системності відповідних способів пізнання між собою (принцип єдності логічного й

історичного, емпіричного і теоретичного, конкретного й абстрактного та ін.). своєю незаперечністю принципи покликані забезпечити концептуальність дослідження. Кожний з загальних підходів реалізується на основі своїх принципів. 3. Метод є комплексом конкретних засобів і способів пізнання закономірностей виникнення, системного структурування та функціонування права і держави. Тут засоби виступають як інструмент; знаряддя дії - від системи і комбінації використовуваних засобів (емпіричних і теоретичних), а також способів їх сполучення залежить спрямованість і рівень пізнавальної діяльності. Способи пізнання є системою логічних прийомів, що допомагають досягти певних результатів (дедукція, індукція, аналіз і синтез, узагальнення, сходження від абстрактного до конкретного і навпаки тощо) та задають метод, який має відповідати об'єкту дослідження, рівню пізнання і бути теоретично обґрунтованим [218, с. 9–11].

М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та інші наголошують, що методологія правової науки виступає як зумовлена особливостями правової реальності цілісна та узгоджена система способів пізнання, що включає такі складові: 1) загальний (філософський) підхід; 2) загальнонаукові методи; 3) спеціальні методи; 4) власні правові методи [73, с. 26].

Також вчені вважають, що сукупність методів, необхідних для проведення результативного дослідження, становить методику дослідження, яка, незважаючи на свою індивідуальність під час вирішення конкретного завдання, має сталу структуру. Основними компонентами методики дослідження є: теоретико-методологічна частина, на основі якої будують методику дослідження; історико-теоретична частина, що передбачає дослідження явищ і процесів з урахуванням зв'язків та взаємозалежностей між ними; практична частина, у яку входить узагальнення результатів дослідження як логічного завершення наукового пошуку, їх аргументація [152, с. 8].

Враховуючи вищевикладене, методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні повинна

базуватися на: 1) загально-філософських підходах; 2) симбіозі основних методологічних принципів управління залізничним транспортом загального користування; 3) загальнонаукових методах; 3) спеціально-юридичних методах.

Методи дослідження, які застосовуються у загальній теорії держави і права, залежать передусім від філософських підходів, з яких ведеться пошук, що зумовлює вибір найдоцільніших в контексті обраного загального підходу конкретних способів, засобів та прийомів досягнення адекватного наукового результату [73, с. 27].

Теорія права і держави не обмежується власними (спеціальними) методами, а виходить за їх межі, залучає до дослідження загальні підходи, які виражають зв'язок із суспільною практикою, з іншими науками (філософією, соціологією, економічною теорією тощо), задіюють їхні можливості. Завдяки освоєнню елементів методів інших наук, так званій міждисциплінарній «методологічній» трансляції, відбувається оновлення, удосконалення методів теорії права і держави за рахунок освоєння елементів методів інших наук. Проте залучення загальних дослідницьких підходів як результату методологічної трансляції між юридичними й іншими науками не є механічним і безмежним: перш ніж елементи методів інших наук набувають статусу загальних дослідницьких підходів у теорії права і держави, вони мають бути адаптовані (приспосовані) і творчо переосмислені. Загальні дослідницькі підходи визначають фронтальну стратегію дослідження, актуалізуються цілями і завданнями конкретних проблем, що виникають у межах теорії права і держави, коли виявляється недостатність її власних методів, але не підмінюють їх собою. Більшість загальних підходів виникає в результаті «методологічної трансляції» між філософією й теорією держави і права. Як правило, значущими серед них є загально світоглядні (філософські) підходи, але не можна применшувати вагомості й інших підходів [220, с. 7–8].

Зберігає за нинішніх умов свою цінність діалектична методологія дослідження державно-правових явищ. Її основою виступають принципи і закони діалектичної логіки — закон переходу кількісних змін в якісні, закон єдності і боротьби протилежностей, закон заперечення. Діалектичний підхід передбачає необхідність всебічного вивчення держави і права як явищ, що знаходяться в динаміці та постійному оновленні, пов'язаних з іншими соціальними чинниками — економікою, політикою, духовною сферами. Для цього загальна теорія держави і права має пов'язувати свої висновки з використанням досягнень усіх суспільних і юридичних наук. Дослідження державно-правової дійсності значною мірою спрямовується такими загальними категоріями діалектики, як сутність і явище, форма і зміст, можливість і дійсність. На цій основі сама юридична наука повинна весь час поглиблювати знання про державу і право, переходити від емпіричного до теоретичного рівня, що є проявом діалектичної ідеї безперервного руху в природі, суспільстві та мисленні [73, с. 28–29].

Діалектичний підхід – це всебічне вивчення процесів виникнення, еволюції, ознак об'єкта, його значення у період функціонування, перспектив розвитку; встановлення зв'язку з чинниками матеріальними (матеріалістична діалектика), духовними, культурно-моральними (ідеалістична діалектика). Для вивчення застосовують загальні категорії діалектики - сутність і явище, форми і зміст, можливість і дійсність. Цей метод використовує принципи і закони діалектичної логіки: закон переходу кількісних змін у якісні', закон єдності і боротьби протилежностей', закон заперечення (допомагає виявити і ліквідувати суперечності в поясненні фактів і явищ, виробити критичне ставлення до будь-яких неточностей і непослідовностей в отриманій інформації) [218, с. 11–13].

Діалектичний підхід є традиційним, та передбачає: правління усіма операціями; визначений суб'єкт управління; деталізована управлінська програма, з послідовною реалізацією; використання свого і чужого досвіду, аналогів; лінійність розвитку, а отже – послідовність реалізації програми дій;

один результат характеризує одну мету; впливають відомі загальні фактори; модель стандартизації [180, с. 157-166; 179].

Таким чином, діалектичний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні полягає у всебічному аналізі процесів, які впливають на розвиток і функціонування цієї сфери шляхом застосування матеріалістичної та ідеалістичної діалектики до вивчення сутності, явищ, змісту, дійсності та чинників, що впливають на роботу залізничного транспорту.

Розвинена транспортна система – важлива умова соціального та економічного зростання держави, підтримання конкурентоспроможності національної економіки та високих стандартів якості життя населення країни [180, с. 157-166], тому у сучасних умовах глобалізації та культурного різноманіття виникають методологічні підходи до дослідження держави і права, які дозволяють по-новому розкрити різні грані цих складних феноменів і орієнтуються на створення інтегральних концепцій права. Вони піднімають такі питання, які залишаються поза увагою юриспруденції, сформованої на основі традиційних підходів. Найбільш значущими серед них є феноменологічний, герменевтичний, синергетичний, антропологічний та комунікативний [73, с. 28–29].

Комплексне оновлення вітчизняного транспорту повинне включати нормативно-правові заходи, формування сприятливого інвестиційного клімату, зменшення залежності від фінансування з бюджетів загальнодержавного й місцевого рівнів. Питання форм фінансування перебуває в тісному зв'язку із організацією взаємодії державного та приватного секторів. Для подальшого удосконалення транспортної галузі доцільно модернізувати механізми публічного управління щодо підтримки вітчизняної галузі транспорту. Тільки максимальне використання можливостей транспортної галузі України з її потенціалом дозволить впевнено утримувати свою нішу в загальнодержавному просторі. В сучасних умовах розвитку дослідження транспортної системи доцільно проводити,

відштовхуючись від системного підходу. Важливою властивістю транспортної галузі України є певна залежність від зовнішніх та внутрішніх чинників середовища, що накладають низку вимог і обмежень у використанні традиційних і нових методологічних підходів щодо дослідження процесів галузі [180, с. 157-166].

Вибір методології дослідження впливає на репрезентативність результатів дослідження. Процеси розвитку, що мають місце в транспортній галузі, характеризуються діалектичною і синергетичною основами. Перша основа пов'язана з впливом на транспортну галузь загальних закономірностей громадського розвитку [65; 180]. Синергетична основа дозволяє враховувати ті аспекти, які знаходяться поза дією діалектики: нелінійність, нестабільність, нестійкість, циклічність, багатоваріантність, невизначеність [65; 180].

Активно застосовується й синергетичний підхід до дослідження держави і права. Синергетика є комплексною наукою про системи, що саморозвиваються, мають нерівноважний, слабо детермінований характер, поведінку яких важко передбачити. Такі характеристики мають всі складні соціальні системи, в тому числі право. Методологічні ідеї синергетики дозволяють краще зрозуміти різні процеси самоврядування і управління в державно-правовій сфері, особливо за умов розвитку демократичних засад. Нові дані про конструктивну роль випадку в суспільному розвитку більш глибоко пояснюють суб'єктивний чинник у державно-правовому житті суспільства, дозволяють поряд з причинно-наслідковими зв'язками враховувати і випадкові, вірогідні зв'язки [73, с. 29–30].

Синергетичний підхід стає особливо актуальним при зростанні нелінійності процесів розвитку та трансформації організації транспортної системи в сторону диференціації. Зважаючи на різні методологічні підходи в дослідженні розвитку транспортної галузі, виділимо основні положення і принципи управління та адміністрування при вдосконаленні соціальної

функції транспортної галузі України за традиційного та інноваційного підходів [180, с. 157-166].

Синергетичний підхід є інноваційним, та передбачає: управління цілями і моделями майбутнього; множинність або невизначеність суб'єктів управління; відсутність чіткого плану; унікальність і оригінальність управлінських рішень; нелінійність розвитку, а отже – застосування ентропії і раціоналізму в управлінні; одній меті можуть відповідати множинні результати; впливають нові специфічні фактори; модель лідерства [180, с. 157-166].

Загалом, синергетичний підхід є інноваційним, багатоаспектним поглядом на досліджувану систему управління залізничним транспортом в Україні, у якій ключовим фактором є самоорганізація та здатність самостійного структурування, в стані стабільності або нерівноваги, що проявляє нелінійний характер системи управління на зміну умов та впливу зовнішніх факторів задля належної оптимізації, розвитку та функціонування складної системи управління залізничною інфраструктурою в Україні.

Також слід виділити системний підхід, що передбачає розгляд праводержавного об'єкта як складного, різнобічного, багатоякісного явища, що складається з елементів і зв'язків між ними, котрі утворюють його незмінну структуру і забезпечують його цілісність (кожну конкретну науку, діяльність, об'єкт можна розглядати як певну систему, що має множину взаємопов'язаних елементів, компонентів, підсистем, визначені функції, цілі, склад, структуру) [218, с. 9–11].

Системний підхід може розриватися в тому, що основним завданням щодо формування інституційного середовища залізничного транспорту є забезпечення його цілеспрямованого функціонування в умовах внутрішніх та зовнішніх відносно залізничного транспорту збурень. Тобто економічні, соціальні, інформаційні та інші зв'язки між основними інституціями мають бути забезпечені досконалыми формальними та неформальними інститутами, які відповідають потребам суспільства та галузі. Ефективне

інституційне середовище має забезпечити: створення системи стимулів до ефективної діяльності залізничного транспорту, серед яких зниження трансакційних витрат, пільгові умови кредитування, тарифи тощо; створення умов для якісного вдосконалення процесів за рахунок комплексної інформатизації, розбудови соціальної сфери, створення умов забезпечення інноваційної сприйнятливості, застосування переваг об'єднання ресурсів та можливостей тощо; мінімізацію розриву між цілями залізничного транспорту як соціально-економічної системи, що характеризується цілісністю, та як сукупності суб'єктів різних форм власності та видів діяльності, а також розриву між приватними, корпоративними та суспільними цілями суб'єктів; знаходження взаєморозуміння та забезпечення відповідності інтересів суб'єктів, які функціонують в сфері залізничного транспорту, упровадження добрососуських норм ділових відносин між ними; розвиток міжвидової конкуренції на транспорті та розвиток конкурентних видів діяльності на залізничному транспорті; забезпечення проведення реформування залізничного транспорту в межах законів, норм та концепцій, недопущення зменшення економічної безпеки залізничної галузі; стимулювання ефективного інвестування в проекти галузевого та загальнонаціонального масштабу та значення; збільшення адаптаційних властивостей залізничного транспорту як умови участі в боротьбі за додаткові обсяги вантажопотоків. Системний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту вимагає розкриття його складу та зв'язків між складовими. [271, с. 190–198].

Отже, системний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні – це загально-філософський методологічний підхід, який передбачає аналіз та розгляд залізничного транспорту як складної системи, що має внутрішню структуру взаємодіючих інтегрованих компонентів. Системний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні дозволяє сформулювати уявлення про всі складові

системи управління, проаналізувати їх взаємодію та залежність, ідентифікувати ключові складові транспортної інфраструктури в Україні.

У контексті розроблення інтегрального праворозуміння перспективним є комунікативний підхід до права. Згідно з ним право розглядається як форма взаємодії (комунікації) суб'єктів, котру неможливо локалізувати в одній точці, що позначається термінами «норма», «правовідносини», «закон» і т. д. Право розглядається як частина життєвого світу людини, комунікація, яка існує лише в системі: 1) текстуальних форм об'єктивації (наприклад, закону); 2) суб'єктів з власним психічним світом, що сприймають і інтерпретують право; 3) легітимації права відповідно до ціннісних стандартів (у тому числі ідеалів); 4) взаємодіючих суб'єктів — носіїв відповідних прав і обов'язків [73, с. 29–30].

Як приклад, слід вказати, що транспортно-комунікативна система України – це найважливіша техносупільна інфраструктура держави, що входить до числа пріоритетних у процесах забезпечення життєдіяльності населення. Транспорт сприяє підвищенню рівня інформованості, ринково-комерційної активності, міжнародної орієнтації різних видів людської діяльності. Втім, поширення такого явища як транспортна недоступність пов'язана із недоотриманням громадянами України елементарних життєво важливих послуг, що кінцевому результату призводить до не конкурентоспроможності (за рівнем освіти, кваліфікації), погіршення показників здоров'я, відсутності доступу до об'єктів культури тощо, до істотного зниження показників якості життя, порушення конституційних прав і перетворює цей процес в проблему макроекономічного характеру, яка напряду пов'язана із платоспроможністю населення [262, с. 70].

Саме транспорт поєднує час і простір, які розділяють виробників, покупців та продавців різних країн і регіонів, дає можливість маневрувати трудовими та природними ресурсами, здійснювати міжнаціональний обмін товарами, забезпечуючи при цьому вільний розвиток суб'єктів господарювання. Транспортні комунікації «пронизують» усі райони країни,

об'єднують регіони, що виступає необхідною умовою територіальної цілісності й єдності соціально-економічного простору. Таким чином, транспортно-комунікативна система є опорним каркасом, своєрідною техно-соціальною матрицею, яка впливає на зміст владнополітичних, соціально-економічних, геостратегічних, геополітичних та інших видів відносин [262, с. 70].

Загалом, комунікативний підхід при дослідженні управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це загально-філософський підхід до вивчення та аналізу системи залізничного транспорту як складної комунікаційної системи, що формує уявлення про управління як форми взаємодії всередині транспортної інфраструктури, що дозволяє забезпечити та розвивати ефективну взаємодію та співпрацю між суб'єктами залізничного транспорту, забезпечуючи більш зручне надання транспортних послуг для суспільства.

Окремо слід виділити принципи управління залізничним транспортом загального користування, що в симбіозі утворюють окремий блок методології дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Принципи (єдності логічного та історичного, конкретного й абстрактного тощо) формуються зазвичай на рівні методів або методологічних підходів - філософських і загальнонаукових, а не спеціально наукових. Принципи властиві методології досліджень так само, як і будь-яким явищам. Вони вимагають, щоб дослідження проводилися за законами зв'язку, єдності, сполучення, системності відповідних способів (системи прийомів) між собою [218, с. 9–11].

Принцип єдності історичного і логічного допомагає відтворити об'єкт пізнання в сутнісних, закономірних зв'язках, де логічне є справжньою сутністю, а історичне - його формою, котра визначена конкретним змістом. Якщо історичний метод дає змогу дослідити правові і державні явища в усій їх повноті - з усіма випадковостями, зигзагами, подробицями, що нерідко спотворюють об'єктивну логіку розвитку, то логічний метод допомагає відсторонитися від окремих фактів,

особливостей, усього неістотного, визначити зміст правових суджень і простежити зв'язок між різними елементами права і держави тощо. У цілому ж принцип єдності логічного й історичного методів розкривається через два принципи: принцип проспективності (історизму) і принцип пізнавальної ретроспекції. Відповідно до першого принципу, нинішній (розвинутий) стан об'єкта неможливо добре вивчити і зрозуміти без вивчення його історичного становлення. Відповідно до принципу ретроспекції (принципу зворотного аналізу), до минулого стану потрібно підходити зі знанням зрілих, «що відбулися», станів об'єкта [218, с. 9–11].

Усе більша зацікавленість історією транспортної системи України цілком виправдана, оскільки для більш глибокого розуміння її сучасного стану і проблем, що виникли в її діяльності, чимале значення має конкретний внесок попередників. У час, коли Україна все впевненіше заявляє про себе як про залізничну і морську державу, коли певні заяви реалізуються шляхом міжнародних програм і договорів про співробітництво, надзвичайно актуальним є створення достовірної картини історії формування і функціонування залізничного і морського транспорту на території України [263, с. 2].

Розвиток суспільних відносин, які призвели до виникнення транспортної системи, пов'язується із соціально-економічними підставами, які у ретроспективному аналізі становлять історичні передумови виникнення транспортної системи [115, с. 40–42].

Питання історичної періодизації систематизації транспортного законодавства досліджувалися Є.В. Довженко в рамках теорії та історії держави і права. Авторкою виділено два історичних періоди розвитку транспортного законодавства. Перший період охоплює законодавство епохи застосування немеханічних рушіїв транспортних засобів (до XVIII ст.). Другий період охоплює законодавство епохи використання транспортних засобів, які пересуваються за допомогою механічних рушіїв і включає етапи: перший – з часу встановлення перших механічних рушіїв (парових двигунів) на транспортні засоби (потяги та пароплави) – XVIII ст. до початку

застосування на транспортних засобах двигунів внутрішнього згорання (кінець XIX ст. – початок XX ст.); другий – з початку XX ст. до 1991р. – законодавство радянської держави; третій – законодавство незалежної України – з 1991 р. до теперішнього часу. Авторкою запропоновано історичні етапи систематизації транспортного законодавства, відповідно до яких відбувалося: зародження явища систематизації транспортного законодавства (від «Статуту мостникам» до «Соборного уложення»); розвиток систематизації транспортного законодавства за видами транспорту (Правила дорожнього руху та Морський статут, прийняті Петром I); систематизація законодавства про транспорт дореволюційного періоду (кінець XVIII – початок XX ст.); систематизація транспортного законодавства радянського періоду; систематизація національного транспортного законодавства незалежної України (з 1991 р. до теперішнього часу) [115, с. 40–42; 62].

Історичний огляд подій, що вплинули на виникнення транспортної системи, засвідчує, що у системі розподілу праці транспорту відведено особливу роль. Викладене насамперед стосується його участі у процесі виробництва, значення для розвитку економіки і визначення суспільно корисної транспортної діяльності, яка забезпечує функціонування транспортної системи. До передумов виникнення транспортної системи, зумовлених об'єктивними підставами розвитку економіки на різних історичних етапах, можна віднести з'явлення транспортних засобів, використання транспортних засобів для задоволення особистих та суспільних потреб, розбудову транспортної інфраструктури, що характеризується виникненням транспортних коридорів (маршрутів, шляхів сполучення), розвиток торговельних відносин, тощо [115, с. 50].

Для багатьох дослідників історія України була і залишається об'єктом особливого інтересу й джерелом неперервних наукових дискусій і полеміки. Оскільки саме транспорт завжди був одним з визначальних факторів організації спільності економічного життя народу, а також розширення його культурних і

економічних зв'язків, проблема розвитку транспорту є однією з найцікавіших і складних проблем історичного минулого України [263, с. 2].

В першій половині XIX ст. виникла насущна потреба будівництва залізниць. Це було зумовлено розвитком вугільно-видобувної промисловості та зростанням темпів розвитку сільського господарства. Але проекти будівництва залізниць не знайшли підтримки царату та не були реалізовані через існування в державі гальмуючого економічний розвиток політичного устрою, а саме феодално-кріпосного ладу [263, с. 10].

Таким чином, принцип єдності історичного і логічного є важливим методологічним інструментом дослідження управління залізничним транспортом загального користування, який допомагає зрозуміти еволюцію системи та віднайти оптимальні рішення для її подальшого розвитку шляхом: 1) встановлення та аналізу зв'язку з історичним контекстом (врахування історичних передумов та змін у розвитку залізничного транспорту, розуміння стратегій, що стимулювали або зупиняли розвиток залізничної інфраструктури); 2) залучення логічних підходів щодо аналізу залізничного транспорту з погляду логіки функціонування та встановлення причинно-наслідкових зв'язків між різними елементами управління; 3) врахування трансформацій системи управління через різні історичні періоди та знаходження оптимальних підходів до управління на сучасному етапі.

Окремо слід виділити принцип поєднання теорії (доктринального) і практики (прикладного) виражається в тому, що вивчення праводержавних явищ на теоретичному рівні та вироблення концепцій (теорій, доктрин) щодо функціонування цих явищ ґрунтується на накопиченому практичному матеріалі і його обробці на емпіричному рівні, узагальненні теоретичних і емпіричних знань. Завдяки аналізу практики теорія поглиблює розробку концепцій, вдосконалює понятійно-категоріальний апарат, виявляє напрямки свого розвитку. Водночас теорія здатна надати імпульс для розвитку практики, підвищення її ефективності [218, с. 9–11].

Слід вказати, що управління в його різноманітних аспектах виступає темою багатьох наукових досліджень. Існує безліч проявів управління.

Зокрема, сконцентруймо увагу на правових аспектах управління, застосувавши при цьому термін «публічне управління» та полишаючи для інших наукових теорій дискусії з приводу розроблення й функціонування механізмів, моделей, закономірностей публічного управління та психологічної мотивації поведінки суб'єктів [116, с. 64–54].

Українська модель управління з її адміністративно-правовими засадами має власні особливості та етапи свого розвитку. Розроблення й розвиток національного стилю забезпечення публічного управління і проведення масштабних реформ органів публічної влади в Україні потребує: 1) використання успішного зарубіжного досвіду (перш за все європейського); 2) вивчення та адаптації до сьогодення наукових ідей, дослідницьких традицій та практичних рекомендацій учених України; 3) висунення новаторських наукових ідей [116, с. 64–54].

У теорії права й адміністративно-правовій науці обґрунтовуються різні підходи до визначення поняття та змісту категорії «управління». Більшість авторів висловлюють думку про нерозривний зв'язок управління та функцій держави. Деякі автори ототожнюють ці поняття, наголошуючи на тих чи інших властивих їм ознаках. Тому з метою визначення поняття, ознак публічного управління, що здійснюється у царині фінансів в Україні, доречно проаналізувати теоретичні положення, що розкривають зміст поняття «публічне управління», а також співвіднести наведене поняття з усталеною категорією науки адміністративного права «державне управління» [116, с. 64–54].

Загалом, принцип поєднання теорії і практики в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування передбачає використання теоретичних знань (теорій, доктрин) та практичного досвіду для розвитку ефективних стратегій, концепцій та рішень, спрямованих на оптимізацію функціонування та розвитку залізничної інфраструктури та послуг для загального користування. Принцип поєднання теорії і практики в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування

застосовується наступним чином: 1) при формуванні практичної спрямованості теоретичних досліджень задля забезпечення реалізованості теоретичних підходів; 2) при використанні емпіричного матеріалу (базування на емпіричних даних, аналіз практичних випадків допомагає) для покращення управлінських підходів; 3) при взаємодії з практиками управління; 4) щодо сприяння інноваціям (розробка новаторських наукових ідей, що побудовані на основі аналізу теорії та практики).

Терміни «методологія» і «метод» у теорії права і держави, як і в будь-якій науці, співвідносяться як загальне і часткове, де метод є системою розумових і практичних операцій (процедур), що спрямовані на вирішення конкретних пізнавальних завдань з урахуванням визначеної пізнавальної мети. Призначення методу – отримати за його допомогою нову інформацію про навколишню реальність, заглибитися в сутність явищ і процесів, розкрити закони і закономірності розвитку, формування і функціонування об'єктів, які досліджуються. Від якості методу, правильності його обрання і застосування залежить істинність отриманого знання [218, с. 11–13].

Проаналізуємо загальнонаукові методи дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Логічний метод використовується для формування нових понять, їх класифікації, типологізації досліджуваних явищ, тобто поділу на окремі типи, підтипи; усунення неточностей і суперечностей тощо. Цей метод передбачає застосування логічних законів і правил (їх називають ще методами-прийомами або логічними прийомами): сходження від абстрактного до конкретного, абстрагування, аналіз і синтез, індукція і дедукція, моделювання та ін. [218, с. 11–13].

Логічний метод може бути складним та включати аналіз і синтез, індукцію і дедукцію, визначення понять та їх класифікацію, сходження від конкретного до абстрактного та від абстрактного до конкретного і под. Аналіз — це уявне розчленування явища, яке вивчається, на складові частини і дослідження кожної з них окремо. Натомість шляхом синтезу створюється

єдина цілісна картина. За допомогою індукції забезпечується перехід від вивчення одиничних чинників до загальних положень і висновків, а дедукція робить можливим перехід від найбільш загальних висновків до відносно конкретних. Так, процес дослідження від конкретного до абстрактного, коли вивчаються різні види юридичної відповідальності (кримінальна, адміністративна, дисциплінарна, цивільно-правова), дає змогу сформулювати загальне поняття юридичної відповідальності. Сформулювавши, наприклад, поняття форми держави сходженням від абстрактного до конкретного, можна перейти до аналізу її конкретних видів — форми правління, форми державного устрою, державного режиму [73, с. 31].

Системно-структурний – це основні правила і принципи елементарно-структурної внутрішньої методології системного підходу (одна його сторона), які дають змогу здійснити комплексне пізнання великих і складних об'єктів (систем) у цілісності, єдності різноманітних явищ, що набувають нових якостей, яких немає у разі існування їх у роз'єднаному стані. Системний аналіз полягає у вивченні всього розмаїття зв'язків правових і державних явищ один з одним і із зовнішнім середовищем; установленні того, що життя системи визначається процесом зміни і стабілізації, збереженням традицій і збагаченням новаціями, а тривале порушення балансу цих процесів обертається руйнацією системи [218, с. 11–13].

Завдання наукового дослідження з позицій системного методу полягає в тому, аби, наприклад, установити структуру певної правової системи, визначити функції кожного з її елементів, взаємозв'язки кожного елемента з іншими елементами тієї ж системи і більш загальною системою. Зокрема, законодавство розглядається як таке, що складається з галузей, котрі є елементами системи законодавства. Галузь законодавства як структурний елемент системи у свою чергу поділяється на більш дрібні структурні елементи — підгалузі та інститути законодавства. Кожний державний орган вивчається як сполучений з усіма іншими державними органами системними

зв'язками, від місця того чи іншого органу в системі державного апарату залежать його функції і компетенція [73, с. 32].

Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту потребує розгляду зв'язків між основними його елементами, що забезпечує узгодження та реалізацію економічних інтересів (спонукальний мотив до діяльності) інституцій залізничного транспорту. Економічні інтереси виражають прагнення інституцій отримувати зростаючі доходи, закріпитися на ринку, зміцнювати господарські зв'язки між постачальниками виробничих ресурсів, посередниками і покупцями, підвищувати якість людського капіталу своїх працівників, здійснювати ефективне розширене відтворення. Сукупність економічних інтересів представлена різного роду особистісними, внутрішньоорганізаційними, корпоративними, галузевими, міжгалузевими та національними інтересами, які складають архітектуру економічних інтересів. Узгодженню економічних інтересів сприяє відповідний механізм, який пропонуємо визначити у вигляді блоків: видів економічних інтересів, способів вирішення їх протиріч, факторів формування інституційного середовища, умов, інструментів та методів узгодження інтересів. Серед двох останніх ключовим є об'єднання зусиль всіх зацікавлених в розвитку залізничного транспорту суб'єктів, що підтверджує значення співробітництва бізнесу та держави в процесі формування та реалізації інвестиційної, інноваційної політик залізничного транспорту в сучасних умовах [271, с. 190–198].

Функціональний метод полягає у виокремленні в деяких системах права і держави їх структурних частин за призначенням, роллю, взаємозв'язком, конкретною дією (функціонуванням) [218, с. 11–13].

Загалом, загальнонауковими методи дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) логічний метод (щодо логічного формування нових понять та застосування законів логіки до досліджуваного управління залізничним транспортом загального

користування); 2) методи дедукції та індукції (поділ від загального до конкретного, і навпаки, задля формування нових якісних особливостей управління залізничним транспортом загального користування); 3) методи аналізу та синтезу (щодо збору, обробки та інтерпретації стану системи управління та розробки ефективних стратегій для її подальшого розвитку); 4) системно-структурний метод, що спрямований на аналіз та вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як складної системи з численними взаємодіючими компонентами; 5) функціональний метод, що спрямований на вивчення, оцінку та оптимізацію функцій суб'єктів управління транспортної системи.

Кожен метод має свою сферу застосування та відображає лише певний аспект наукового дослідження. Відтак, методи можуть бути ефективним інструментарієм лише у своїй сукупності, натомість необґрунтоване ігнорування якогось окремого способу теоретичного пошуку здатне привести до недостовірного наукового результату. Слід урахувати й те, що у різних правових дисциплінах співвідношення використовуваних методів неоднакове. У кримінології, наприклад, основним є конкретно-соціологічний метод, в галузевих юридичних науках важлива роль відводиться формально-юридичному методу, теорія держави і права надає пріоритет системному методу, історико-юридичні науки — хронологічному [73, с. 34].

Спеціально-наукові методи (застосовуються до конкретної науки, у нашому випадку - до дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні). Першим є формально-юридичний (догматичний, юридико-технічний) — традиційно вживаний у теорії права і держави для вивчення «догми» права, його внутрішньої й зовнішньої форми. Аналіз джерел права, формальної визначеності права, порядку систематизації нормативного матеріалу, правил юридичної техніки є проявом цього методу. Завдяки пов'язаності із правилами логіки й мови зазначений метод допомагає сформулювати визначення юридичних понять, зробити їхній опис, класифікацію й систематизацію. Він забезпечує логічну стрункість і

несуперечність викладу правових норм; наявність необхідних внутрішніх елементів при формулюванні понять, а також виведення з них логічних наслідків. Уже давні римляни вважали, що юридична форма є істотною формою (*forma legalis - forma esseentialis*) [218, с. 11–13].

Порівняльно-правовий передбачає зіставлення подібних юридичних понять, явищ і процесів та встановлення їхньої специфіки. Порівняння застосовують у класифікації право- державних явищ, з'ясуванні їх історичної послідовності, генетичних зв'язків між ними, загальних і конкретних закономірностей розвитку, традицій і новацій. Розрізняють діахронне і синхронне порівняння: діахронним є зіставлення галузі права чи інституту права в одній правовій системі в різні історичні періоди, встановлення наявності (відсутності) наступності у їх розвитку; синхронним - зіставлення галузі права чи інституту права, що функціонують одночасно в різних правових системах, встановлення доцільності (недоцільності) запозичення їх позитивного досвіду [218, с. 11–13].

Застосування порівняльного методу включає різні напрямки дослідження державно-правових явищ. Аналіз певного явища на різних історичних етапах сприяє встановленню тенденцій і закономірностей його розвитку. На цій основі можна простежити наявність чи відсутність наступності в розвитку такого явища, як держава і право, і дійти висновку про доцільність або недоцільність використання відповідного історичного досвіду. Так, розвиток прав і свобод людини і громадянина в Україні та інших демократичних країнах дає змогу зробити висновок про наявність постійних тенденцій до їх розширення і посилення їх захисту. Вибір для України змішаної форми державного управління співзвучний історичним традиціям гетьманської влади у сполученні із забезпеченням участі населення у вирішенні громадських справ на тих етапах розвитку України [73, с. 33].

Інструментально-правовий дає змогу інструментально використати право у законотворчому процесі; визначати правову форму як специфічну

систему правових способів - інструментів (заборон, дозволів, зобов'язань, заохочень, покарань), які поєднуються на окремих ділянках правового регулювання (залежно від мети, предмету, методу регулювання) у своєрідні режими, що забезпечують вирішення суспільних завдань тощо [218, с. 11–13].

Метод теоретико-правового прогнозування полягає у висуненні та обґрунтуванні рекомендацій щодо варіантів розвитку тих чи інших праводержавних явищ [218, с. 11–13].

Соціолого-правовий (взаємодіє із загальним соціокультурним підходом) - виражається в дослідженні права і держави не на рівні абстрактних категорій, а на базі реальних соціальних фактів, сформованих у суспільстві правил і передбачає використання таких засобів, як аналіз статистичних даних і різноманітних правових документів, соціально-правовий експеримент, опитування населення, анкетування, інтерв'ювання з правових питань та ін. За допомогою цього методу можна визначити авторитет влади, якість діяльності законодавчої, виконавчої та судової галузей, ефективність правового регулювання, стан законності й правопорядку в суспільстві, поведінкову природу права [218, с. 11–13].

Для виявлення ступеня задоволеності соціальних потреб персоналу, споживачів послуг, необхідне здійснення процедур соціологічного методу, що дозволяють оцінити результати підприємницької та соціальної діяльності організацій залізничного транспорту, а також їх реальний внесок у вирішення соціальних та економічних проблем території. Науково-обґрунтовані процедури соціального аудиту організацій сприяють вдосконаленню обліково-аналітичного забезпечення діяльності залізничного з транспорту в результаті систематизації інформації бухгалтерської, статистичної та податкової звітності з урахуванням значущості розкриття відомостей про економічну та соціальну результативності функціонування. Однак застосування традиційних теоретичних і методологічних підходів соціологічного методу корпоративних структур у залізничному транспорті

недоцільно з причини їх орієнтованості на зовнішню незалежну оцінку параметрів соціальної відповідальності, а також у зв'язку з переважанням методів, які передбачають суб'єктивізм аудиторів або інших осіб, які виступають експертами певних напрямків соціальної сфери [69, с. 224].

Отже, спеціально-юридичними методами дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) формально-юридичний (вивчення та аналіз нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні); 2) порівняльно-правовий (розкриття та аналіз міжнародних стандартів і практик здійснення управління залізничним транспортом загального користування); 3) інструментально-правовий (інструментальна характеристика адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування); 4) метод теоретико-правового прогнозування (формування пріоритетних напрямків побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні); 5) соціолого-правовий (проведення соціального опитування у сфері використання залізничного транспорту загального користування в Україні).

Враховуючи вищевикладене, можна зробити наступні висновки:

– методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні повинна базуватися на: 1) загально-філософських підходах; 2) симбіозі основних методологічних принципів управління залізничним транспортом загального користування; 3) загальнонаукових методах; 3) спеціально-юридичних методах.

– діалектичний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні полягає у всебічному аналізі процесів, які впливають на розвиток і функціонування цієї сфери шляхом застосування матеріалістичної та ідеалістичної діалектики до вивчення сутності, явищ, змісту, дійсності та чинників, що впливають на роботу залізничного транспорту.

– синергетичний підхід є інноваційним, багатоаспектним поглядом на досліджувану систему управління залізничним транспортом в Україні, у якій ключовим фактором є самоорганізація та здатність самостійного структурування, в стані стабільності або нерівноваги, що проявляє нелінійний характер системи управління на зміну умов та впливу зовнішніх факторів задля належної оптимізації, розвитку та функціонування складної системи управління залізничною інфраструктурою в Україні.

– системний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні – це загально-філософський методологічний підхід, який передбачає аналіз та розгляд залізничного транспорту як складної системи, що має внутрішню структуру взаємодіючих інтегрованих компонентів. Системний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні дозволяє сформулювати уявлення про всі складові системи управління, проаналізувати їх взаємодію та залежність, ідентифікувати ключові складові транспортної інфраструктури в Україні.

– комунікативний підхід при дослідженні управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це загально-філософський підхід до вивчення та аналізу системи залізничного транспорту як складної комунікаційної системи, що формує уявлення про управління як форми взаємодії всередині транспортної інфраструктури, що дозволяє забезпечити та розвивати ефективну взаємодію та співпрацю між суб'єктами залізничного транспорту, забезпечуючи більш зручне надання транспортних послуг для суспільства.

– принцип єдності історичного і логічного є важливим методологічним інструментом дослідження управління залізничним транспортом загального користування, який допомагає зрозуміти еволюцію системи та віднайти оптимальні рішення для її подальшого розвитку шляхом: 1) встановлення та аналіз зв'язку з історичним контекстом (врахування історичних передумов та змін у розвитку залізничного транспорту, розуміння стратегій, що стимулювали або зупиняли розвиток залізничної інфраструктури); 2) залучення логічних підходів щодо аналізу

залізничного транспорту з погляду логіки функціонування та встановлення причинно-наслідкових зв'язків між різними елементами управління; 3) врахування трансформацій системи управління через різні історичні періоди та знаходження оптимальних підходів до управління на сучасному етапі.

– принцип поєднання теорії і практики в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування передбачає використання теоретичних знань (теорій, доктрин) та практичного досвіду для розвитку ефективних стратегій, концепцій та рішень, спрямованих на оптимізацію функціонування та розвитку залізничної інфраструктури та послуг для загального користування. Принцип поєднання теорії і практики в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування застосовується наступним чином: 1) при формуванні практичної спрямованості теоретичних досліджень задля забезпечення реалізованості теоретичних підходів; 2) при використанні емпіричного матеріалу (базування на емпіричних даних, аналіз практичних випадків допомагає) для покращення управлінських підходів; 3) при взаємодії з практиками управління; 4) щодо сприяння інноваціям (розробка новаторських наукових ідей, що побудовані на основі аналізу теорії та практики).

– загальнонауковими методи дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) логічний метод (щодо логічного формування нових понять та застосування законів логіки до досліджуваного управління залізничним транспортом загального користування); 2) методи дедукції та індукції (поділ від загального до конкретного, і навпаки, задля формування нових якісних особливостей управління залізничним транспортом загального користування); 3) методи аналізу та синтезу (щодо збору, обробки та інтерпретації стану системи управління та розробки ефективних стратегій для її подальшого розвитку); 4) системно-структурний метод, що спрямованих на аналіз та вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як складної системи з численними взаємодіючими компонентами;

5) функціональний метод, що спрямований на вивчення, оцінку та оптимізацію функцій суб'єктів управління транспортної системи.

– спеціально-юридичними методами дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні є:

- 1) формально-юридичний (вивчення та аналіз нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні);
- 2) порівняльно-правовий (розкриття та аналіз міжнародних стандартів і практик здійснення управління залізничним транспортом загального користування);
- 3) інструментально-правовий (інструментальна характеристика адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування);
- 4) метод теоретико-правового прогнозування (формування пріоритетних напрямків побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні);
- 5) соціолого-правовий (проведення соціального опитування у сфері використання залізничного транспорту загального користування в Україні).

Отже, методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це системна сукупність філософських, науково-методологічних, міждисциплінарних та практичних доктрин, методів та принципів, спрямованих на вивчення та оцінку управління залізничним транспортом загального користування, та впровадження новацій в управлінні залізничним транспортом в Україні задля забезпечення сталого розвитку залізничної інфраструктури в Україні. Методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні повинна базуватися на:

- 1) загально-філософських підходах (діалектичний, синергетичний, системний, комунікативний);
- 2) симбіозі основних методологічних принципів управління залізничним транспортом загального користування (принцип єдності історичного і логічного; принцип поєднання теорії і практики);
- 3) загальнонаукових методах (логічний, дедукції та індукції, аналізу та синтезу, системно-структурний метод, функціональний метод);
- 3) спеціально-юридичних методах (формально-юридичний,

порівняльно-правовий, інструментально-правовий, метод теоретико-правового прогнозування, соціолого-правовий).

Висновки до розділу 1

1. Визначено загально-категоріальне поняття «транспорт України» як систему різних видів транспорту, яка забезпечує переміщення людей та вантажів на території України та міжнародний транзит, що включає в себе залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, повітряний транспорт та трубопровідний транспорт. Встановлено, що транспортна система України є важливою складовою інфраструктури країни та відіграє важливу роль у забезпеченні економічного розвитку шляхом переміщення людей та вантажів між різними регіонами України, що є важливим для розвитку торгівлі та інших галузей економіки.

2. До головних ознак, які характерні адміністративно-правовому регулюванню залізничного транспорту загального користування в Україні віднесено: 1) наявність адміністративно-правового механізму управління для досягнення відповідної загально-соціальної мети); 2) обов'язковість стратегічної формалізації державної транспортної політики; 3) цілеспрямований управлінський вплив на залізничний транспорт загального користування України як об'єкт адміністративно-правового регулювання; 4) нормативно-організаційний підхід у реалізації управління залізничним транспортом загального користування; 5) управлінська діяльність системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування направлена на забезпечення, захист, виконання публічного інтересу; 6) інтеграція управління залізничним транспортом загального користування до міжнародного контексту, міжнародних стандартів та ефективних практик.

3. Залізничний транспорт загального користування України являє собою предмет публічно-правових відносин, що стосуються організації та функціонування залізничної інфраструктури та послуг на залізничному транспорті в Україні, а також регулювання відносин між державними органами, операторами залізничного транспорту, іншими учасниками ринку та громадськістю з метою забезпечення безпеки, доступності, якості та ефективності залізничного транспорту, а також здійснення контролю та нагляду за цією сферою.

4. Під функціями держави в площині функціонування залізничного транспорту визначено систему конкретних напрямків впливу, завдань та обов'язків, які формуються в загальну систему регулювання транспортної галузі для забезпечення порядку, захисту прав та законних інтересів громадян, економічного розвитку країни, соціальної рівності та справедливості громадян, а також покращення міжнародних транспортних відносин.

5. Витлумачено поняття функції державного управління щодо залізничного транспорту як процесу регулювання, планування, координації та виконання дій державними органами транспортної галузі з метою забезпечення розвитку та ефективного функціонування суспільства відповідно до встановлених правових норм, політичних цілей та соціальних потреб, що включає в себе розробку нормативного базису та формування стратегічних напрямків, забезпечення їх виконання, моніторинг, контроль та звітність щодо результатів управлінських дій. Однією з важливих функцій держави виділено збереження та розвиток залізничної інфраструктури та її модернізації з метою підвищення ефективності та якості перевезень, у якій держава має здійснювати законне та об'єктивне врегулювання тарифів на послуги залізничного транспорту та сприяти розвитку конкуренції у галузі.

6. Управління залізничним транспортом загального користування в Україні є однією з важливих функцій держави та має на меті забезпечення безпеки, ефективності та доступності залізничного транспорту для громадян

та розвитку економіки країни. Основні аспекти сутності управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функції держави, включають: 1) регулювання та нормативне забезпечення (державою встановлює правила та стандарти для функціонування залізниць, що включають в себе технічні норми, правила безпеки, тарифи, процедури ліцензування тощо, що допомагає забезпечити високий стандарт якості та безпеки для користувачів та перевізників); 2) інфраструктура та інвестиції (державою несе відповідальність за розвиток та підтримку залізничної інфраструктури, включаючи будівництво, модернізацію та обслуговування залізничних трас, станцій та обладнання, що в свою чергу включає в себе інвестиції в розвиток інфраструктури з метою підтримки росту та конкурентоспроможності залізниць); 3) регулювання ринку та конкуренція (державою встановлює правила щодо допуску нових учасників на ринок залізничних перевезень, контролює концентрацію ринку, запобігає монопольним практикам та забезпечує конкуренцію серед операторів залізничного транспорту, що сприяє ефективному використанню ресурсів та покращенню якості послуг); 4) безпека та екологія (державою встановлює стандарти безпеки для залізничного транспорту та забезпечує їх дотримання та виконання, також, вживає заходів для зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище та здоров'я громадян); 5) регулювання тарифів та фінансування (державою визначає механізми формування тарифів на залізничні перевезення та забезпечує фінансування і компенсації для забезпечення доступності та стабільності цін на послуги залізниці).

7. Умовно, під метою управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено бажаний результат, який потрібно досягнути завдяки впровадженню конкретних дій, підвидів та стратегій управління, що конкретизується у завданнях, які нормативно визначені у відповідному нормативно-правовому масиві забезпечення управління залізничним транспортом загального користування.

8. Мета управління залізничного транспорту загального користування України – це забезпечення ефективної та безпечної транспортної діяльності залізниць для задоволення потреб пасажирів та вантажовідправників відповідно до вимог ринку та чинного законодавства. До головних ознак мети управління залізничним транспортом загального користування України віднесено: 1) організацію та забезпечення безпечного та ефективного перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом; 2) розвиток та модернізація залізничної інфраструктури, зокрема залізничних колій, мостів та тунелів, залізничних станцій та терміналів; 3) впровадження новітніх технологій та інноваційних рішень для підвищення ефективності та якості залізничних перевезень; 4) забезпечення дотримання стандартів якості та безпеки в залізничній галузі, а також державного регулювання у сфері залізничного транспорту; 5) розробку та реалізацію стратегії розвитку залізничного транспорту, що враховує потреби ринку та держави, тенденції світового ринку транспортних послуг та стан залізничної галузі в Україні.

9. Умовно, під завданнями управління залізничним транспортом загального користування в Україні запропоновано розуміти конкретні нормативні та виконавчо-розпорядчі кроки, які необхідно здійснити для досягнення мети управління, включати розробку стратегій, визначення та виконання планів дій, контроль за виконанням завдань, організацію ресурсів тощо.

10. Проблемними питаннями нормативно-правового забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні виділено: 1) застарілі норми і стандарти (багато нормативних актів, які регулюють діяльність залізниць є застарілими та не відповідають сучасним стандартам та вимогам безпеки, що може призводити до небезпеки для пасажирів та вантажів, а також до технічних проблем); 2) недостатню гармонізацію з європейськими стандартами (Україна прагне гармонізувати своє законодавство з європейськими нормами, але цей процес може бути повільним і недостатньо послідовним, що в подальшому може створювати

перешкоди для міжнародних перевезень та інтеграції української залізничної системи у світовий транспортний ринок); 3) корупцію та недостатність контролю (корупція в управлінні залізничним транспортом в Україні призводить до недієвого розподілу ресурсів, впливаючи таким чином на всю транспортну галузь та розвиток держави); 4) суперечності в чинному законодавстві (існує наявність різних законів та правових актів, які по-різному регулюють діяльність залізниць, що зумовлює виникнення суперечностей та невизначеності в правовому полі, що, в свою чергу, відображається на процесах прийняття рішень та виконання обов'язків).

11. На жаль, в Україні спостерігається наявність застарілої транспортної залізничної інфраструктури, адже, більшість залізничних магістралей в Україні були побудовані більше 50 років тому, їх технічний стан не завжди відповідає сучасним вимогам. Відповідно, застаріла інфраструктура змушує постійно проводити ремонтні роботи, що значно ускладнює транспортування товарів і пасажирів. Ця проблема зумовлена як з постійним дефіцитом фінансування, зокрема, ремонт існуючих залізничних магістралей несе значні витрати, так і загальною недосконалістю правових засад функціонування Укрзалізниці, нейтралізація яких сукупно позитивно вплине на всю транспортну галузь України.

12. Правовий аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці дозволив виділити: – Укрзалізниця є приватним акціонерним товариством, власником якого повністю є держава в особі Уряду України; – Укрзалізниця є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України, фактично відбувся перехід з публічного акціонерного товариства на приватне акціонерне товариство, що зумовлено такими факторами як забезпечення більш ефективного управління шляхом оптимізації структури управління, покращення інвестиційного клімату та необхідністю формування більш нової моделі управління відповідно до європейських стандартів; – власність Укрзалізниці розділена на акції, що є державною власністю та національним громадським майном; –

статутною метою Укрзалізниці є забезпечення безпечного та якісного перевезення пасажирів та вантажів шляхом функціонування та розвитку залізничного транспорту в Україні та реалізації інвестиційних проектів у залізничній галузі; – функціонування Укрзалізниці здійснюється на основі симбіозу господарського, адміністративного та фінансового права, що виділяє її особливий правовий статус, який відрізняється від інших форм державної власності; – внутрішнє правління Укрзалізниці здійснюється через спеціальні органи (загальні збори; наглядова рада; правління; ревізійна комісія), що дає можливість забезпечити ефективне та прозоре управління підприємством та дотримання інтересів держави як власника; – фінансово-господарська діяльність Укрзалізниці підлягає жорсткому внутрішньому фінансовому контролю з елементами загального фінансового публічного контролю; – Укрзалізниця має право на самостійну господарську діяльність, яка здійснюється на ринкових засадах та відповідно до законодавства як на національному, так і на міжнародному рівнях.

13. Основними нормативними актами щодо забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні виділено закони України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт», що є спеціалізованими нормативними актами, які закріплюють національну модель системи державного регулювання залізничного транспорту. Серед нормативних актів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні виділяються законодавчі акти, якими встановлена правосуб'єктність акціонерного товариства «Укрзалізниця».

14. Визначено, що методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні повинна базуватися на: 1) загально-філософських підходах; 2) симбіозі основних методологічних принципів управління залізничним транспортом загального користування; 3) загальнонаукових методах; 3) спеціально-юридичних методах.

15. Виявлено, що діалектичний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні полягає у всебічному аналізі процесів, які

впливають на розвиток і функціонування цієї сфери шляхом застосування матеріалістичної та ідеалістичної діалектики до вивчення сутності, явищ, змісту, дійсності та чинників, що впливають на роботу залізничного транспорту.

16. Системний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні – це загально-філософський методологічний підхід, який передбачає аналіз та розгляд залізничного транспорту як складної системи, що має внутрішню структуру взаємодіючих інтегрованих компонентів. Системний підхід дослідження управління залізничним транспортом в Україні дозволяє сформулювати уявлення про всі складові системи управління, проаналізувати їх взаємодію та залежність, ідентифікувати ключові складові транспортної інфраструктури в Україні.

17. Комунікативний підхід при дослідженні управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це загально-філософський підхід до вивчення та аналізу системи залізничного транспорту як складної комунікаційної системи, що формує уявлення про управління як форми взаємодії всередині транспортної інфраструктури, що дозволяє забезпечити та розвивати ефективну взаємодію та співпрацю між суб'єктами залізничного транспорту, забезпечуючи більш зручне надання транспортних послуг для суспільства.

18. Принцип єдності історичного і логічного є важливим методологічним інструментом дослідження управління залізничним транспортом загального користування, який допомагає зрозуміти еволюцію системи та віднайти оптимальні рішення для її подальшого розвитку шляхом: 1) встановлення та аналізу зв'язку з історичним контекстом (врахування історичних передумов та змін у розвитку залізничного транспорту, розуміння стратегій, що стимулювали або зупиняли розвиток залізничної інфраструктури); 2) залучення логічних підходів щодо аналізу залізничного транспорту з погляду логіки функціонування та встановлення причинно-наслідкових зв'язків між різними елементами управління; 3) врахування

трансформацій системи управління через різні історичні періоди та знаходження оптимальних підходів до управління на сучасному етапі.

19. Принцип поєднання теорії і практики в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування передбачає використання теоретичних знань (теорій, доктрин) та практичного досвіду для розвитку ефективних стратегій, концепцій та рішень, спрямованих на оптимізацію функціонування та розвитку залізничної інфраструктури та послуг для загального користування. Принцип поєднання теорії і практики в дослідженні управління залізничним транспортом загального користування застосовується наступним чином: 1) при формуванні практичної спрямованості теоретичних досліджень задля забезпечення реалізованості теоретичних підходів; 2) при використанні емпіричного матеріалу (базування на емпіричних даних, аналіз практичних випадків допомагає) для покращення управлінських підходів; 3) при взаємодії з практиками управління; 4) щодо сприяння інноваціям (розробка новаторських наукових ідей, що побудовані на основі аналізу теорії та практики).

20. Загальнонауковими методи дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) логічний метод (щодо логічного формування нових понять та застосування законів логіки до досліджуваного управління залізничним транспортом загального користування); 2) методи дедукції та індукції (поділ від загального до конкретного, і навпаки, задля формування нових якісних особливостей управління залізничним транспортом загального користування); 3) методи аналізу та синтезу (щодо збору, обробки та інтерпретації стану системи управління та розробки ефективних стратегій для її подальшого розвитку); 4) системно-структурний метод, що спрямованих на аналіз та вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як складної системи з численними взаємодіючими компонентами; 5) функціональний метод, що спрямований на вивчення, оцінку та оптимізацію функцій суб'єктів управління транспортної системи.

21. Спеціально-юридичними методами дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) формально-юридичний (вивчення та аналіз нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні); 2) порівняльно-правовий (розкриття та аналіз міжнародних стандартів і практик здійснення управління залізничним транспортом загального користування); 3) інструментально-правовий (інструментальна характеристика адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування); 4) метод теоретико-правового прогнозування (формування пріоритетних напрямків побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні); 5) соціолого-правовий (проведення соціального опитування у сфері використання залізничного транспорту загального користування в Україні).

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ

2.1. Поняття та основні елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Залізничний транспорт України гостро потребує у подальшому структурного і фінансового реформування та збільшення на цій основі обсягу та якості залізничних послуг. Це пов'язано з тим, що в наш час залишається невирішеним ціла низка проблем. По-перше, Україна суттєво відстає від розвинутих країн у швидкості доставки вантажів та пасажирів, у рівні розвитку цих послуг та конкуренції. Звідси нераціональне тарифоутворювання, неефективність деяких видів діяльності та низька якість послуг. По-друге, значний знос рухомого складу. До того ж технологічний рівень рухомого складу та комплектуючих до нього суттєво відстає від зарубіжних аналогів, а багато видів рухомого складу взагалі не виготовляються у країні. По- третє, не знижуються збитковість пасажирських перевезень. В їх тарифах не враховується у достатньому обсязі інвестиційна складова, що є гальмом для технічного і технологічного розвитку основної діяльності. Не до кінця подолана практика перехресного фінансування пасажирських перевезень, тобто покриття збитків за рахунок прибутків від вантажних перевезень та бюджетних асигнувань. По-четверте, в останні роки знижуються показники ліквідності та високими темпами зростає кредитний борг [133, с. 319].

Говорячи про адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування, слід вказати, що існує недостатня ефективність управління залізничним транспортом, яка проявляється у неспроможності забезпечити оптимальне використання ресурсів, ефективну розстановку потоків транспорту, раціональне планування маршрутів та графіків руху поїздів. Не менш важливою є проблема недостатньої прозорості та координації між органами державного управління, що відповідають за різні аспекти роботи залізничного транспорту. Актуальною залишається проблема корупції, яка полягає у недостатній прозорості у процесах закупівель, розподілу ресурсів та прийнятті рішень може сприяти виникненню корупційних схем, які негативно впливають на ефективність та розвиток залізничного транспорту. Зазначені проблеми обмежують розвиток залізничного транспорту, унеможлиблюють досягнення його повного потенціалу та позитивного впливу на економіку та соціальний розвиток країни.

Ці всі практичні проблеми пов'язані як з фінансовим регулюванням, так і внутрішньо-адміністративним, що в симбіозі формує єдиний правовий механізм управління залізничним транспортом в Україні, сутність та поняття якого вимагає нового перегляду.

Механізм правового регулювання немає однозначного визначення ні в теорії держави і права, ні в межах галузевих юридичних наук. Відсутнє також єдине розуміння механізму адміністративно-правового регулювання, що пояснюється, насамперед, специфікою сфер застосування цього механізму [23, с. 43–47].

Згідно до Оксфордського тлумачного словника, поняття «механізм» може трактуватися як: сукупність рухомих частин у машині, яка виконує завдання; спосіб або система досягнення чогось; система частин живої істоти, які разом виконують певну функцію [285].

Термін «механізм» із грецької мови перекладається як «зброя, машина» і на сьогодні має такі основні значення: пристрій для передачі і перетворення

рухів, у якому рух одного або кількох елементів викликає певні рухи решти; внутрішній пристрій, внутрішня будова машини, устаткування; сукупність станів і процесів, із яких складається будь-яке фізичне, хімічне, фізіологічне, економічне, психологічне явище; система, пристрій, спосіб, що визначають порядок певного виду діяльності [157, с. 121-129].

Хоча в науковій літературі існують розбіжності щодо трактування терміну «механізм», позиції багатьох науковців збігаються на тому, що сам по собі термін має комплексний характер і являє собою певну систему, а тому поняття «механізм» розглядається сучасними дослідниками не як механічне поєднання його окремих елементів, а як їх чітко організовану і упорядковану систему, де зміна одного елемента веде до зміни системи в цілому, тому що всі частини перебувають у взаємодії між собою. Поряд з цим, вектори цієї системи є доволі різноспрямованими, що дає підстави виокремити низку умовних узагальнених підходів до визначення механізму, серед яких: а) організаційний (механізм як ієрархія органів державної влади); б) операційний (механізм як практичні заходи, форми і методи реконструкції суб'єктних площин діяльності); в) перспективний (механізм як модератор цільових настанов, завдань держави); г) структурний (механізм як комплексний феномен); д) функціональний аспект (механізм як система для досягнення цілей державного управління). Наведене розмаїття підходів ілюструє певне змішування інваріантних і варіативних характеристик механізму державного управління, а також зміщення загальних, іманентних властивостей поняття [213].

В своїй роботі Н.В. Мирна зазначала, що «механізм управління» слід розуміти, як взаємодіючу систему різних елементів, між якими є стійкі взаємо-зумовлюючі зв'язки, що реалізуються у конкретних сферах суспільного буття, що передбачає обґрунтований потребами галузі консолідований чи інкорпоративний підхід до систематизації нормативно-правових актів, яка здатна забезпечити законну реалізацію інтересів та потреб у зазначеній галузі [153].

Враховуючи вищесказане, доцільно зазначає Бронікова С., що «механізм державного управління» - становить собою комплексне динамічне утворення, яке виступає невід'ємним складником усієї управлінської систематики, має гетерогенну природу (виокремлювані дослідниками конкретні різновиди механізмів), визначену структуру (політична, методологічна та важільна бази, забезпечені нормативно-правовими й інформаційними джерелами) та відповідний інструментальний арсенал реалізації цільових завдань (стратегії та тактики впливу на суспільні процеси) [31, с. 36].

Як зазначає О. Скакун, «механізм правового регулювання» – це процес переведення нормативності права в упорядкованість суспільних відносин, здійснюваний суб'єктами правового регулювання за допомогою системи правових засобів, способів і форм з метою задоволення публічних і приватних інтересів учасників суспільних відносин, забезпечення правопорядку («належне» у праві стає «суцим», тобто норми права перетворюються на правомірну поведінку й іншу правову діяльність суб'єктів права). Ознаками механізму правового регулювання є: 1) є складовою частиною механізму соціального регулювання, впливає правовими властивостями на політичний, економічний та інші механізми соціального регулювання, переплітається з ними; 2) визначається закономірностями еволюції суспільства, рівнем розвиненості економіки, культури; 3) є складною системою, що включає комплекс правових засобів і форм, які перебувають у зв'язку і взаємодії; суб'єктів, котрі здійснюють правове регулювання чи правову діяльність; юридично значимі результати їхньої діяльності; 4) є динамічною частиною правової системи суспільства, не збігається з нею і тільки в поєднанні з механізмом правового впливу він створює цілісність у забезпеченні функціонування правової системи суспільства; 5) є процесом, що складається зі стадій, яким відповідають свої механізми дії; 6) визначає ступінь ефективності правового регулювання, відповідність поведінки учасників суспільних відносин приписам юридичних

норм, їх рух до задоволення приватних і публічних інтересів; 7) має кінцевою метою встановлення правозаконності і забезпечення правопорядку в суспільстві [219, с. 297].

В свою чергу, Ю. Кривицький, вказує, що наявність різноманітних, досить часто протилежних поглядів дослідників на механізм правового регулювання у правознавстві є однією з проблем, які суттєво ускладнюють аналіз механізму правового регулювання як важливої юридичної категорії. Серед інших проблем учений вказує на такі: складність механізму правового регулювання як масштабної регулятивної системи, свого роду юридичної макроконструкції, що охоплює значний обсяг юридичних явищ; відсутність чітко визначених методологічних підходів до розуміння механізму правового регулювання; суперечливість поглядів теоретиків права на взаємозв'язок механізму правового регулювання і правового регулювання; складність відмежування механізму правового регулювання від таких юридичних категорій, як механізм правового впливу, механізм дії права та правова система [132, с. 24; 23, с. 43–47].

С. І. Бевз, враховуючи розуміння адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю як одного з проявів впливу адміністративного права на суспільні відносини, що складаються в процесі реалізації функцій державного управління щодо такої системи, як господарська діяльність, надаючи їм організаційного змісту за допомогою системи адміністративно-правових засобів, вважає за можливе визначити поняття механізму адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю. Під ним пропонує розуміти систему адміністративно-правових засобів, за допомогою якої здійснюється цілеспрямований (з метою досягнення мети державного управління господарською діяльністю) правовий вплив на суспільні відносини, що складаються в процесі реалізації функцій державного управління щодо такої системи, як господарська діяльність [23, с. 43–47].

Під адміністративно-правовим механізмом державного регулювання в галузі авіаційного транспорту О. Брусакова розуміє нормативно визначену сукупність взаємоузгоджених і взаємозалежних компонентів, які забезпечують ефективне функціонування авіаційної галузі шляхом запровадження авіаційних правил для того, щоб можливо було задовольнити приватні та публічні інтереси, зберегти баланс останніх та надати можливість зацікавленим суб'єктам повноцінно реалізовувати закріплені в Конституції України права, свободи та законні інтереси. При цьому інструментальною складовою цього механізму виступають адміністративно-правові засоби зобов'язального характеру, які трансформуються в авіаційні правила. Саме вдале використання адміністративно-правових засобів надає можливість упорядкувати різні за правовою природою авіаційні відносини, які об'єднані спільною метою, що полягає у реалізації конституційних прав, свобод і законних інтересів, підтриманні балансу публічних і приватних інтересів та забезпеченні авіаційної безпеки тощо. Мета механізму правового регулювання – подолання перепон на шляху задоволення інтересів суб'єктів права – досягається за допомогою використання сукупності засобів, які різняться за природою та функціональним призначенням, але об'єднані в систему спільною метою [33, с. 117–122].

В. Щербак розкриває механізм кадрового забезпечення залізничної галузі, як однією з ключових підсистем її функціонування, оскільки він справляє вагомий вплив на результати господарювання економічних суб'єктів. Зростання динамічності соціально-економічного життя, швидке старіння знань та вмінь працівників, зниження моральних якостей робочої сили, погіршення здоров'я працюючих посилюють невідповідність потреби залізничних підприємств у кадрах з їх наявним кількісним та якісним складом, що призводить до постійного зростання впливу механізму кадрового забезпечення на результати функціонування залізничної галузі. За таких умов підвищення якості роботи механізму кадрового забезпечення та підтримання її на високому рівні стає досить актуальним макроекономічним

завданням. Запропонований механізм кадрового забезпечення підприємств залізничної галузі, який являє собою інтегровану систему соціальних, матеріальних та інформаційних об'єктів, які, взаємодіючи певним чином, задовольняють потребу в кадрах економічних суб'єктів галузі. Він є частиною господарського механізму галузі, оскільки сприяє взаємоузгодженню інтересів різних економічних суб'єктів та задоволенню певної сукупності особистих, суспільних та виробничих потреб. У ринковій та трансформаційній економіці механізм кадрового забезпечення складається на основі дії системи об'єктивних соціально-економічних законів за участі держави [268, с. 240].

Механізм управління інвестиційної діяльності на підприємствах залізничної галузі розкрив О. Дараган, що визначається як сукупність організаційно-економічних форм і методів, інструментів і важелів дії на інвестиційну діяльність, взаємопов'язаних в єдиний механізм, що припускає мотиваційне, правове, ресурсне і методичне забезпечення, котрий дозволяє визначити обсяг, структуру, напрями і реалізацію інвестицій з метою досягнення максимального корисного ефекту і забезпечення стабільної фінансово-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту в найближчій і подальшій перспективі. Механізм управління інвестиційною діяльністю охоплює традиційні компоненти системи управління, серед яких планування, аналіз, організація, контроль, оцінка, мотивація інвестиційної діяльності. Крім того, включає специфічні набори інструментарію залучення інвестицій, відрізняється моделями розподілу інвестиційних ресурсів, напрямками активізації інвестиційної діяльності та чинниками забезпечення інвестиційної привабливості. Даний механізм є складовою фінансово-економічного системи галузі, рушійним елементом останнього є інвестиційна галузева політика, котра сформована у відповідності із засадами розвитку економічної системи країни та реформ, що його супроводжують [48].

Аналізуючи вищевказані позиції, можна сформувати, що адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом

загального користування в Україні – це система адміністративно-правових, організаційних та фінансово-регуляторних інструментів, що використовуються суб'єктами забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні для визначення обсягів, напрямків та структури функціонування залізничного транспорту загального користування, забезпечення виконання правових норм та регулятивних вимог у транспортній інфраструктурі, формування стабільної та ефективної фінансово-господарської діяльності залізничних підприємств, що забезпечує суспільні потреби.

Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні спрямований на забезпечення безпеки пасажирів, підвищення якості послуг, забезпечення економічної ефективності та розвитку транспортної інфраструктури.

Окрім того, апріорі правове регулювання перевезення забезпечується через напрямки впливу на учасників цих правовідносин нормами права, що отримав узагальнену назву механізм правового регулювання. Наразі внаслідок дуалізму публічного та приватного права з різними теоретичними конструкціями, іноді суб'єктивного бачення проявів, що складаються у цій сфері, проявляються відцентрові тенденції. Зокрема, ігноруються положення позитивного права, висуваються суб'єктивні конструкції, які не ним підтвержені, а на їх основі вибудовуються їх елементи. Спостерігається маніпулювання адміністративною чи господарською позиціями при відстоюванні суб'єктивної її оцінки, що не кращим чином впливає на правозастосовну та судову практику [266, с. 120-125].

Відповідно, далі важливо сформулювати елементи такого механізму. Згідно до Оксфордського тлумачного словника, поняття «елемент» може трактуватися як: необхідна або типова частина чогось; одна з кількох частин, які щось містить; невелика кількість якості; одна з субстанцій, з яких люди звикли вважати, що з них складається все інше; основні принципи функціонування предмета [279].

Всі механізми являють собою впорядковану і організовану систему, а, як відомо, кожна система має свою структуру. У своєму основному розумінні, структура є внутрішньою побудовою будь-чого; це визначений склад елементів (компонентів) об'єкта. М.Д. Савенко вважає, що структуру механізму забезпечення прав і свобод громадянина у сфері державного управління становлять правові принципи, норми (юридичні гарантії), а також умови і вимоги щодо діяльності органів державного управління та їх посадових осіб. Існує думка, що це система взаємопов'язаних правових норм закріплює основні права та свободи громадян і встановлює гарантії їх реалізації, а також систему органів державного управління та його апарату, які забезпечують, охороняють і захищають основні права та свободи громадян [138, с. 392-398].

Теоретики права вказують, що елементи механізму правового регулювання: 1) ті, що діють на відповідних стадіях регулювання - норми права; нормативно-правові акти; юридичні факти; правовідносини; акти безпосередньої реалізації суб'єктивних юридичних прав і обов'язків; 2) ті, що діють протягом усього регулювання - суб'єкти, що здійснюють правове регулювання чи правову діяльність; правова законність, правосвідомість, правова культура; 3) ті, що мають факультативний характер - інтерпретаційно-правові акти, акти застосування норм права [219, с. 298].

Механізм адміністративно-правового регулювання фактично поєднує державне управління і господарську діяльність. Це – механізм, який створює умови за допомогою адміністративно-правових засобів здійснювати державне управління такою системою, як господарська діяльність, завдяки якому здійснюється вплив державного управління на господарську діяльність. Механізм адміністративно-правового регулювання поєднує різноманітні засоби адміністративного права, які є інструментами правового впливу на елементи такої системи, як господарська діяльність, із метою досягнення відповідної мети [23, с. 43–47].

Механізм адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю має з'єднати в єдиний процес всі функції державного управління господарською діяльністю та забезпечити досягнення мети адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю – встановлення правового господарського порядку, за якого забезпечується баланс публічних і приватних інтересів як у діяльності суб'єктів владних повноважень, так і в діяльності суб'єктів господарювання або охочих займатися господарською діяльністю. Внаслідок функціонування механізму адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю встановлюється адміністративно-правовий режим здійснення певного виду господарської діяльності [23, с. 43–47]. Кожен елемент цього механізму виконує специфічну роль у регулюванні поведінки людей. Ці елементи одночасно виступають як юридичні засоби адміністративно-правового регулювання. При цьому адміністративно-правові засоби включаються в процес регулювання в певній послідовності [135, с. 39; 23, с. 43–47]. Механізм адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю має забезпечувати процес впорядкування адміністративних відносин, які виникають, змінюються та припиняються під час здійснення державного управління господарською діяльністю [23, с. 43–47].

Існують декілька варіантів, які відображають позиції певних науковців стосовно складових елементів механізму адміністративно-правового регулювання. В цьому всі елементи розділяють на дві групи: функціональні та органічні. Функціональними складовими частинами механізму адміністративно-правового забезпечення прав і свобод громадян у державному управлінні є елементи, які значною мірою впливають на його ефективність (необов'язкові складові). Тобто, функціональні складові мають можливість якісно змінити механізм адміністративно-правового забезпечення, вони суттєво впливають на його надійність (наприклад, чим

вище рівень право- свідомості суб'єктів адміністративно-правових відносин, то надійніше діє цей механізм) [138, с. 392-398]. Органічними складовими частинами механізму забезпечення прав і свобод громадян у державному управлінні можуть вважатися ті елементи, що визначають саму суть цього явища. Такими складовими виступають: 1) норма права; 2) акти реалізації норм права; 3) правові відносини [232, с. 66; 138, с. 92-398].

Вчені-адміністративісти вказують, що установлення норм права для публічного адміністрування так би і залишилися не реалізованими благими намірами, якби в арсеналі суб'єктів публічної адміністрації не було належних правових інструментів. З їх позиції, інструменти публічного адміністрування – це комплекс заходів, які використовують суб'єкти публічного адміністрування з метою забезпечення (охорони) прав, свобод і законних інтересів приватних осіб публічного інтересу держави й суспільства загалом. Інструменти публічного адміністрування характеризуються такими ознаками: є зовнішнім виразом форми адміністративної діяльності публічної адміністрації; віддзеркалюють правову динаміку (адміністративну діяльність) публічного адміністрування; залежать від змісту компетенцій суб'єктів публічної адміністрації; їх вибір зумовлюється специфікою поставленої мети щодо певного об'єкта публічного впливу, що встановлює найкращий ефективний варіант діяльності. Інструмент публічного адміністрування є зовнішнім виразом однорідних за своїм характером і правовою природою груп адміністративних дій суб'єктів публічної адміністрації, реалізований у межах відповідності визначеної законом компетенції з метою досягнення бажаного публічного результату. Суб'єкти публічної адміністрації в процесі надання адміністративних послуг і здійснення виконавчо-розпорядчої діяльності з метою забезпечення публічного інтересу відповідно до своєї компетенції можуть застосовувати такий арсенал інструментів публічного адміністрування: 1. Форми публічного адміністрування: видання нормативно-правових актів; видання індивідуальних адміністративних актів; укладення адміністративних договорів; учинення інших юридично значущих

дій; здійснення матеріально-технічних операцій. 2. План як інструмент публічного адміністрування; 3. Фактична дія як інструмент публічного адміністрування; 4. Методи публічного адміністрування: методи заохочення; методи переконання; методи адміністративного примусу: а) адміністративно-запобіжні заходи; б) заходи адміністративного припинення; в) адміністративні стягнення. 5. Адміністративно-правові режими. 6. Контроль та нагляд. 7. Електронне врядування [12, с. 208–210].

Серед основних елементів механізму адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю С. Бевз вважає за доцільне виокремити такі: норми адміністративного права, адміністративно-правові відносини, акти тлумачення норм адміністративного права, акти реалізації адміністративно-правових норм, правосвідомість учасників відповідних відносин. При цьому кожен із цих елементів має свої особливості, зумовлені характером та сферою відносин, до яких застосовується механізм адміністративно-правового регулювання загалом [23, с. 43–47].

Як встановив Р. Шишка, у механізмі правового регулювання перевезень норми позитивного права є основними, вони на індивідуальному рівні конкретизуються договором перевезення і забезпечують регулятивний вплив через: а) юридичні факти; б) правовий режим вантажу; в) правове становище сторін; г) встановлені права та обов'язки; г) види, способи стимулювання, обмеження і заборони; д) види та засоби хисту порушених суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін [266, с. 120-125].

О. Брусакова сформулила власне уявлення про елементи механізму державного регулювання авіаційної галузі, а саме: 1) інституційна складова, яка представлена системою суб'єктів публічного та приватного права, що були спеціально створені державою для регулювання авіаційної галузі або їм були делеговані певні повноваження в цій сфері; 2) функціональна складова (мета, завдання та правовідносини); 3) інструментальна складова, що представлена правовим інструментарієм (форми і методи), який є необхідним

для підтримання балансу публічних та приватних інтересів в авіаційній галузі та закріплений у нормативно-правових актах. При цьому, інструментальна складова механізму державного регулювання авіаційної галузі забезпечується за допомогою правового інструментарію, який має нормативне закріплення та містить, як правило, норми публічного права. При цьому приватно-правовий механізм регулювання авіаційної галузі також має своє нормативне закріплення, але в цьому аспекті на перший план виходить задоволення приватного інтересу в галузі авіації а саме отримання прибутку [33, с. 117- 122].

Загалом, можна визначити, що елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це окремі складові єдиного механізму, що забезпечують ефективне управління залізничним транспортом загального користування, координацію системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування для досягнення загальних цілей транспортної галузі, стабільну фінансово-господарську діяльність акціонерного товариства «Укрзалізниця», впровадження міжнародних стандартів, норм та методів управління залізничним транспортом загального користування в національну правову систему.

Основними елементами адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: – нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні та міжнародні стандарти здійснення управління залізничним транспортом загального користування; – форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – методи забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – контроль у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

2.2. Форми та методи забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом визначено чіткі завдання із імплементації в законодавство України актів європейського права щодо основних сфер економічної діяльності та суспільного життя України. Зважаючи на географічне та геополітичне розташування України, вітчизняна залізнична галузь історично відіграла, відіграє та буде відігравати у майбутньому визначальну роль щодо успішного функціонування національної промисловості та сільського господарства [253].

Досліджувана тема є актуальною, оскільки залізничний транспорт є одним з найважливіших видів транспорту для економіки України та її населення. Управління залізничним транспортом вимагає відповідального та ефективного підходу, який має враховувати законодавство та потреби суспільства. Проблема у формах та методах забезпечення управління залізничним транспортом в Україні характеризується комплексом факторів, що впливають на ефективність та стабільність функціонування цієї галузі. Однією з таких проблем є недостатня координація та інтеграція між різними суб'єктами управління, що включають в себе державні органи, операторів, інфраструктурні компанії та інші зацікавлені сторони. Недолік системності та відсутність цілісного підходу призводять до ситуацій, коли різні частини системи можуть працювати недостатньо узгоджено, що обмежує можливості оптимізації та підвищення продуктивності. Крім того, процеси управління нерідко можуть бути недостатньо прозорими, що ускладнює виявлення та вирішення проблем.

На сьогоднішній день, залізничний транспорт України потребує суттєвого оновлення та реформування, адже існуючі форми управління не завжди ефективні та не відповідають потребам суспільства. У зв'язку з цим,

створення нових та вдосконалення існуючих форм забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні є актуальним завданням для науковців та законодавців, а тому розв'язання цих проблем вимагає комплексного підходу, що включає в себе удосконалення організаційних структур, впровадження сучасних технологій, збільшення інвестицій у розвиток інфраструктури, а також покращення системи управління та координації в галузі залізничного транспорту в Україні.

В юридичній літературі термін «форма» означає вид, будь-який зовнішній вияв певного змісту. Якщо функції управління розкривають основні напрямки цілеспрямованого впливу суб'єктів управління на об'єкти управління, то форми управління - це шляхи здійснення такого цілеспрямованого впливу, тобто форми управління показують, як практично здійснюється управлінська діяльність. В свою чергу, форми державного управління – це зовнішній, організаційно-правовий вияв конкретних однорідних дій органів виконавчої влади й інших суб'єктів державного управління, що здійснюється ними у межах їх компетенції з метою виконання поставлених перед ними управлінських завдань і функцій. Це зовнішній прояв змісту управлінської діяльності. Їх практична цінність полягає у впливі на ефективність виконавчої діяльності, залежності від правильного використання всього арсеналу форм управління. Усі управлінські форми, які приймаються у державному управлінні, підпорядковані цілям виконавчої діяльності. Вони обираються органами управління залежно від компетенції суб'єкта управління; призначення та функції управлінської діяльності; змісту і характеру вирішення питань, цілей та спрямованості управлінського впливу; особливостей конкретного об'єкта управління [256].

На думку О. Золотоноша, форми державного управління – це системні утворення та способи оформлення змісту державного управління, що відповідають інтересам і є більш ефективними для конкретної адміністративно-територіальної одиниці, які мають складові, що тісно

взаємопов'язані та реалізуються з метою отримання певного результату [107]. В свою чергу, К. Бондаренко, зазначає, що форми державного управління це зовнішнє вираження змісту конкретних однорідних дій, які безперервно виконуються органами державного управління та їх представниками чи посадовими особами з метою реалізації функцій державного управління [29]. В. Колпаков лаконічно зазначає, що форми державного управління це зовнішнє вираження діяльності суб'єкта державного управління щодо реалізації своїх функцій у межах встановленої компетенції [122].

В адміністративно-правовій літературі розглядаються різні форми управлінської діяльності. Так, зокрема, це видання нормативних актів, індивідуальних ненормативних актів, здійснення безпосередніх організаційних заходів, здійснення матеріально-технічних операцій [117, с. 34]. Деякі вчені в галузі адміністративного права використовують класифікацію, відповідно до якої форми державного управління поділяються на внутрішні та зовнішні. Під внутрішньою формою необхідно розуміти спосіб зв'язку елементів цілого і його структури. Зовнішньою формою є зовнішній вид об'єкта, що представляє та забезпечує його зв'язок з іншими явищами [24, с. 20]. Такої ж думки притримуються й інші вчені, які зазначають, що форми державного управління мають як внутрішнє, так і зовнішнє спрямування. Зміст зовнішньої діяльності органу державного управління полягає в безпосередньому впливі того чи іншого органу виконавчої влади на відповідний об'єкт, що перебуває в його підпорядкуванні. До внутрішньої специфіки необхідно віднести управлінські дії, що мають внутрішньо організаційний характер і забезпечують порядок роботи окремого виконавчого органу. Тобто під формами державного управління розуміють зовнішній вираз змісту конкретних однорідних дій, що безперервно виконуються органами державного управління та їх представниками чи посадовими особами з метою реалізації функцій державного управління [186].

Таким чином, під формами забезпечення управління слід розуміти різноманітні методи, засоби, процедури та підходи, які використовуються для забезпечення ефективного управління організацією, проектом, процесом або системою. Ці форми забезпечення можуть включати в себе такі елементи, як правові, фінансові, організаційні, технічні, соціальні та інші заходи, які забезпечують реалізацію стратегічних цілей та завдань управління. Такими формами забезпечення управління можуть бути різноманітні процедури та методики управління проектами, фінансовий моніторинг та аудит, законодавче регулювання діяльності організації, організаційні структури та процедури управління персоналом, використання технологій та інші інструменти управління.

При цьому, можна виділити такі ознаки форм управління: 1) цілеспрямованість: форми забезпечення управління спрямовані на досягнення конкретних цілей та завдань, пов'язаних з управлінням певною сферою діяльності; 2) системність: форми забезпечення управління враховують всі складові системи, з якими пов'язана діяльність, і спрямовані на забезпечення їхньої взаємодії та координації; 3) ефективність: форми забезпечення управління повинні забезпечувати досягнення максимальної ефективності в управлінні певною сферою діяльності; 4) прозорість: форми забезпечення управління повинні бути прозорими та доступними для всіх зацікавлених сторін, що дозволяє забезпечити контроль та відповідальність за діяльність управління; 5) адаптивність: форми забезпечення управління повинні бути гнучкими та адаптивними до змін в зовнішньому середовищі та внутрішніх факторах, що впливають на управління; 6) інноваційність: форми забезпечення управління повинні використовувати новітні технології та інноваційні методики, які дозволяють підвищити ефективність управління.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає

умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах. Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця» [188].

Варто зазначити, що Кабінет Міністрів України здійснює діяльність з управління залізничним транспортом України в тому числі за допомогою форм забезпечення управління.

Таким чином, забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні це різноманітні методи, засоби, процедури та підходи, які використовуються та впроваджуються, зокрема, Кабінетом Міністрів України для забезпечення ефективного управління залізничним транспортом України з метою досягнення стратегічних цілей та завдань управління в галузі залізничного транспорту.

Такими формами управління залізничним транспортом загального користування в Україні можуть бути: 1) правові форми забезпечення управління, такі як законодавче регулювання діяльності залізничного транспорту України, прийняття нормативно-правових актів щодо безпеки руху та технічного стану залізниць. 2) фінансові форми забезпечення управління, які включають в себе забезпечення фінансування залізничної галузі, фінансовий моніторинг та аудит, визначення тарифів на перевезення вантажів та пасажирів. 3) організаційні форми забезпечення управління, які включають в себе організаційну структуру залізниці, процедури управління персоналом, встановлення системи управління якістю. 4) технічні форми забезпечення управління, такі як застосування сучасних технологій управління залізницею, впровадження нових технічних рішень для підвищення ефективності та безпеки руху. 5) соціальні форми забезпечення управління, які включають в себе забезпечення соціальних гарантій

працівникам залізниці, забезпечення безпеки праці та здоров'я працівників, розвиток соціальної інфраструктури на території залізничних станцій.

Окрім того, для підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідні нові методи управління. Управління залізничним транспортом вимагає різноманітних знань та навичок, а також використання сучасних технологій. Проте, на сьогоднішній день в Україні існують деякі проблеми управління залізничним транспортом, зокрема, затримки поїздів, низька швидкість руху, неефективне використання ресурсів тощо. Для забезпечення розвитку залізничного транспорту в Україні необхідно підвищувати ефективність його управління. Це можливо досягнути шляхом застосування новітніх методів управління, які дозволять знизити витрати на управління та забезпечити високу якість транспортування товарів та пасажирів.

Недосконалість управління підприємствами, невідповідність його вимогам ринкової економіки та різке зниження потенціалу управління викликають необхідність пошуку нових методів управління, які б дозволяли здійснювати ефективне управління бізнес-процесами. Особлива роль методів управління полягає у тому, щоб створити умови для чіткої організації процесу управління, використання сучасної техніки і прогресивної технології організації праці і виробництва, забезпечити їх максимальну ефективність при досягненні поставленої мети [144].

Досліджуючи методи забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні, вважаємо перш за все розкрити такі правові категорії, як «метод» та «управління».

Так, відповідно до Академічного тлумачного словника, під терміном «метод» розуміють спосіб пізнання явищ природи та суспільного життя або ж прийом чи систему прийомів, що застосовується в якій-небудь галузі діяльності (науці, виробництві тощо) [151]. В свою чергу під терміном «управління» розуміється дія за значенням або ж адміністративна установа

чи відділ якоїсь установи, організації, що відає певною галуззю господарської, наукової, військової і т. ін. діяльності [251].

Біловол Р.І. зазначив, що управління – це складний та динамічний керований процес, який здійснюється людьми для досягнення поставленої мети. Після того як встановлено цілі управління, необхідно знайти найбільш ефективні шляхи та методи їх досягнення, тому виникає потреба застосування арсеналу засобів, що забезпечують досягнення цілей управління, тобто методів управління [25].

Система методів управління покликана забезпечити високу ефективність діяльності колективів, їх злагоджену роботу, сприяти максимальній мобілізації творчої активності кожного члена. Методи є важливим елементом процесу управління та служать цілям практичного управління. Наявність прогресивних методів управління та їх вміле системне використання є передумовами ефективності управління та господарських процесів [182, с. 107]. Колпаков В. у своїй праці зазначає, що методи управління – це заходи, способи, прийоми, які дають змогу упорядкувати в менеджменті цілеспрямованість та ефективність діяльності підприємства [221, с. 77]. Методи управління визначають як способи або системи способів, що застосовуються в публічному управлінні для вирішення завдань і досягнення цілей та розробляються на основі знання принципів і законів його функціонування й розвитку [206].

Автори підручника про державне управління, зазначають, що методи у широкому філософському розумінні визначаються як способи досягнення цілей, певним чином упорядкована діяльність, як інструменти (прийоми) приведення в дію об'єктивних закономірностей співіснування явищ, спосіб їх використання. Методи являють собою важливу складову процесу державного управління. Наявність прогресивних методів та їх вміле використання є передумовою ефективності державного управління. Особлива роль методів управління полягає в тому, щоб створити умови для чіткої організації процесу державного управління, використання сучасної техніки і

прогресивних технологій для організації управлінського процесу, забезпечити його максимальну ефективність. Методи проявляються у формах управління, через взаємодію суб'єктів та об'єктів управління, через зв'язки між ними. Існує безпосередній зв'язок методів державного управління з державно-владними повноваженнями, що відповідають функціям державного управління [54]. На думку авторів, методи державного управління – складна система засобів, інструментів і прийомів, які якісно різняться. У процесі їх класифікації необхідно виходити з того, що таке складне явище не може базуватися лише на якомусь одному критерії. Тільки сукупність класифікаційних засад дасть змогу всебічно, на науковій основі скласти уявлення про методи як наукову категорію та інструмент практичного управління. Та чи інша класифікація методів державного управління може мати наукову і практичну цінність, якщо вироблені не тільки чіткі критерії їх розподілу, але й подано чіткий аналіз змісту, структури і форми вираження кожної групи методів управління і на цій основі вироблено теоретико-методологічне, сутнісне розуміння характеру управлінського впливу, достатньо точно визначені шляхи їх удосконалення [54].

Деякі вчені вважають, що найбільш характерними рисами для методів управління є наступні: 1) способи впливу виконавчого органу (посадової особи) на підпорядкований йому орган та громадян; 2) вираження державного публічного інтересу, керівної ролі держави; 3) способи досягнення мети; 4) способи організації, прийоми здійснення функцій, що виникають в процесі здійснення спільної діяльності; 5) способи реалізації компетенції [2, с. 146–147].

Таким чином, методи управління – це система способів та прийомів, що використовуються для планування, координації, контролю та оцінки діяльності підприємств та інших організацій з метою досягнення стратегічних та тактичних цілей. Вони можуть бути розроблені на основі наукових досліджень та практичного досвіду і мають різноманітні форми, які варіюються в залежності від галузі, розміру та типу організації.

На нашу думку, основними ознаками методів управління є: 1) системний підхід: методи управління базуються на розумінні організації як системи, яка складається з різних елементів, що взаємодіють між собою. 2) цілеспрямованість: методи управління спрямовані на досягнення певних цілей, які можуть бути стратегічними або тактичними. 3) ефективність: методи управління повинні забезпечувати ефективну роботу організації та досягнення її цілей. 4) система контролю та оцінки: методи управління повинні забезпечувати систему контролю та оцінки діяльності організації для забезпечення її ефективності. 5) розвиток: методи управління повинні бути гнучкими та змінюватися відповідно до потреб організації та змін в її оточенні.

Аналізуючи позиції науковців та норми чинного законодавства, можна дійти висновку, що методи управління залізничним транспортом загального користування в Україні - це система організаційно-технічних, наукових та методологічних заходів, які спрямовані на забезпечення ефективності та безпеки функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні.

Що стосується класифікації методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні, на нашу думку, можна сформулювати таку класифікацію, зокрема: 1) За ступенем централізації: а) централізовані методи управління, які передбачають, що всі рішення з різних аспектів діяльності залізничного транспорту приймаються централізовано на вищому рівні; б) децентралізовані методи управління, які передбачають розподіл повноважень та відповідальності між різними рівнями управління залізничним транспортом (наприклад, місцеві управління залізницями). 2) За обсягом застосування: а) комплексні методи управління, які передбачають використання кількох методів управління залізничним транспортом одночасно; б) спеціалізовані методи управління, які передбачають застосування лише одного або декількох методів управління залізничним транспортом. 3) За напрямком застосування: а) економічні методи

управління, які передбачають використання економічних інструментів (наприклад, оптимізація витрат та доходів); б) організаційні методи управління, які передбачають впровадження змін у структурі та організації роботи залізниці (наприклад, реорганізація підрозділів, зміна системи управління). 4) За методом планування: а) довгострокове планування, яке передбачає формування стратегії розвитку залізниці на довгі періоди часу; б) короткострокове планування, яке передбачає формування планів на більш короткі періоди. 5) За методом контролю та аналізу: а) методи контролю за виконанням планів та реалізацією стратегії розвитку залізниці; б) методи аналізу діяльності залізниці з метою виявлення проблем та недоліків, які необхідно вирішувати.

Вважаємо, що класифікація методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні може бути доповнена також й іншими пунктами, залежно від потреб і конкретних життєвих умов застосування таких методів.

2.3. Адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Проблема адміністративних процедур управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає в системних вадах та неефективності діючого адміністративного апарату, що регулює та забезпечує функціонування цього виду транспорту. Незважаючи на наявність законодавчого базису, який визначає порядок та взаємодію між суб'єктами галузі, спостерігаються проблеми у сфері виконання та впровадження цих норм. Україна потребує побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування, що обумовлено низкою факторів. В першу чергу слід вказати на гостру необхідність забезпечення якісного

обслуговування пасажирів, необхідність впровадження цифрових технологій, покращення фінансово-господарської діяльності Укрзалізниці. Крім того, існує проблема нестачі інформаційної прозорості та відкритості у процесах управління залізничним транспортом, що ускладнює ефективну координацію дій між різними зацікавленими сторонами та обмін необхідною інформацією.

Вищенаведені проблеми не є новими, однак, вони все ще залишаються актуальними. Їх вирішенню посприятиме ефективний механізм управління залізничним транспортом загального користування, одним із елементів якого є саме адміністративні процедури.

Процедури нерозривно пов'язані з політикою. Вона відображає спрямованість влади, її зміст, ступінь демократичності й ефективності функціонування демократичних інститутів. Тому в науковій та довідковій літературі дуже часто застосовується термін «політико-правова процедура». При цьому терміном «політико-правова процедура» позначаються особливості правового регулювання суспільних відносин, які безпосередньо пов'язані з політикою держави, формами та методами її здійснення, тобто науковці роблять певний акцент на право. Таким чином, думається, що поняття «процедура» є певною мірою політичною категорією. Проте аналіз сучасної літератури свідчить, що нині поняття «процедура» дуже часто використовується в різних сферах наукових знань, а саме в економіці, техніці тощо [21, с. 17–22].

З позиції А. Басов визначив, що «процедура» – це: 1) сукупність засобів і методів здійснення державної влади; 2) офіційно встановлений порядок реалізації закріплених у законодавстві правил і норм; 3) діяльність органів публічного управління щодо вирішення індивідуальних адміністративних справ, результатом якої є прийняття адміністративного акта або укладення адміністративного договору. Юридична процедура як комплексне правове явище пронизує всі сторони існування суспільства: політичну, правову, соціальну, економічну – і забезпечує регулювання суспільних відносин у

багатьох галузях права (адміністративному, фінансовому, земельному, кримінальному, цивільному) [21, с. 17–22].

Розуміння адміністративної процедури як законодавчо встановленого порядку діяльності органів публічної адміністрації зумовлено значним впливом німецької доктрини адміністративного права, де поняття «адміністративна процедура» й «адміністративний процес» чітко розділені. Так, адміністративно-процедурні норми регулюють переважно порядок ухвалення адміністративних актів та укладення публічно-правових договорів публічною адміністрацією. Своєю чергою адміністративно-процесуальні норми – вирішення публічно-правових спорів адміністративними судами [10, с. 260; 13, с. 85].

В. Левківська визначила, що «адміністративна процедура» – це система адміністративно-процесуальних норм, якими визначається порядок дій органів публічної адміністрації (адміністративних органів) щодо застосування типових адміністративно-правових заходів виконання покладених на них законодавством адміністративно-правових функцій, та які спрямовані на ухвалення проміжних і кінцевих рішень за певною категорією адміністративних справ [140, с. 180-187]. Дещо специфічно, О. Дикань та В. Яровенко сформували, що адміністративні процедури в публічній службі – це регламентований нормами адміністративного права порядок розгляду і вирішення органами державного управління індивідуально-конкретної справи щодо публічного службовця, пов'язаної із проходженням ним публічної служби [59, с. 89–93].

Ознаками адміністративної процедури є такі: – має правовий характер, оскільки реалізація адміністративної процедури зумовлюється дотриманням норм права; – спрямована на ухвалення та виконання (реалізацію) адміністративних актів; – регламентує діяльність як суб'єктів публічного адміністрування, так і поведінку приватних осіб; – направлена на вирішення конкретної адміністративної справи, що стосується публічно-правових відносин щодо забезпечення реалізації прав і законних інтересів особи та

виконання нею визначених законом обов'язків, захисту її прав, свобод і законних інтересів; – породжує настання сукупності прав та обов'язків як у суб'єктів публічного адміністрування, так і приватних осіб; – здійснюється суб'єктом публічного адміністрування відповідно до врегульованого адміністративною процедурою порядку розгляду й вирішення конкретної адміністративної справи, ухвалення та виконання адміністративного акта [10, с. 260].

На сьогодні загальні питання адміністративної процедури, зокрема принципи її реалізації, регламентуються багатьма нормативно-правовими актами. Основним нормативно-правовим актом, що визначає засади реалізації адміністративної процедури в Україні, є Конституція. Зокрема стаття 19 визначає обов'язок органів державної влади, органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб діяти на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Це положення на найвищому рівні закріплює потребу дотримання суб'єктами адміністративного права законодавчо закріплених процедур і їх порядку. Законодавство України також містить інші нормативно правові акти, які певним чином регулюють вищезазначене питання (закони України «Про звернення громадян», «Про адміністративні послуги», «Про соціальні послуги», «Про ліцензування видів господарської діяльності» тощо). Крім того адміністративна процедура регулюється міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України [10, с. 261].

Адміністративні процедури виступають «сполучною ланкою» між різними адміністративно-правовими феноменами: публічною адміністрацією, адміністративними актами, ухваленими публічною адміністрацією за підсумком процедури, громадянами й організаціями (чий правовий статус зазнає змін у результаті ухвалення правових актів управління), служать засобом для реалізації вимог принципів адміністративного права, сприяють дотриманню їхніх приписів [140, с. 180-187].

Комплексний характер та широкий спектр адміністративних процедур, що реалізуються, породжує їх поділ за різними критеріями. Зокрема, вченими-адміністративістами сформовано, що 1. Залежно від суб'єкта ініціювання адміністративної процедури: адміністративна процедура ініційована особою (фізичною чи юридичною); адміністративна процедура ініційована суб'єктом публічного адміністрування. 2. Залежно від залучення до адміністративної процедури третіх осіб виділяють прості та складні процедури. 3. Залежно від кількості адміністративних органів, що залучаються до проведення адміністративної процедури: індивідуальні (здійснюються одним суб'єктом) та колективні (здійснюються із залученням декількох суб'єктів публічної адміністрації). 4. Залежно від правових наслідків, що настають внаслідок застосування адміністративної процедури, бувають: правонадавальні (наприклад, реєстрація речових прав на нерухоме майно), правообмежувальні (наприклад, викуп земельної ділянки чи інших об'єктів нерухомого майна для суспільних потреб), зобов'язальні (наприклад, проведення перевірок контролюючими органами). 5. Залежно від сутності адміністративні процедури бувають: реєстраційні, дозвільні, інспекційні, екзаменаційні, акредитаційні, ліцензійні тощо [10, с. 261–262].

В цілому, процедури, реалізовані в діяльності публічно-адміністративних органів, як вказує Д. Сущенко, можна диференціювати на основі наступних головних критеріїв: природа справи адміністративного характеру (чи існує конфлікт та суперечка); спрямованість діяльності органів адміністративного характеру; ініціатор взаємин адміністративно-процедурного типу; характер наслідків задля учасника правових взаємин адміністративної природи; процес реалізації процедури адміністративного характеру (рівень урегульованості); функціональне призначення процедури адміністративного типу [238, с. 40].

Суміжну тематику вивчала О. В. Брусакова, яка виділила такі головні ознаки адміністративних процедур державного регулювання галузі транспортної авіації України: по-перше, формалізований нормативно-

правовий характер; по-друге чітка послідовність дій та повноважень; по-третє, спрямованість зазначених процедур на підвищення рівня безпеки та сприяння розвитку і розбудові авіатранспортної галузі. Адміністративні процедури державного регулювання авіатранспортної галузі наразі характеризуються: зосередженістю переважним чином у сфері компетенції Державної авіаційної служби України, яка регламентує їх будову здебільшого через Авіаційні правила України. Сукупність національних авіатранспортних адміністративних процедур наразі не є незмінною. Під впливом міжнародних організацій та стандартів, вона цілеспрямовано розвивається та спрямовується на впровадження прийнятих підзаконних актів (Авіаційних правил України) у світі практик [32, с. 73].

На наш погляд, аналізуючи законодавство існують наступні адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні:

– контрольно-наглядові (державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті України здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР) [188];

– інспекційні;

– юрисдикційні (адміністративна відповідальність у сфері функціонування залізничного транспорту);

– ліцензійні (дозвільна) (господарська діяльність щодо перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом загального користування провадиться на підставі ліцензії, яка видається в порядку, встановленому законодавством (Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР) [188];

– процедура розгляду скарг та претензій.

Відповідно, адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це комплекс процедурних дій, що визначають порядок організації, контролю та регулювання функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні на адміністративному рівні.

Пропонуємо більш детально розглянути деякі адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні, які ще будуть розглядатися в дослідженні. Так, на думку Сукманової О.В. під адміністративною процедурою державного контролю та нагляду необхідно розуміти систему передбачених нормативно-правовим актом правил, що визначають мету, вид, характер, послідовність, нормативну тривалість, циклічність, порядок документального оформлення дій і рішень уповноважених органів публічної влади, спрямованих на попередження, виявлення, припинення та усунення порушень обов'язкових вимог і правил [234, с. 185]. Поширеною є думка, що в науковій літературі під адміністративною контрольно-наглядовою процедурою розуміють встановлений законом порядок здійснення суб'єктами публічного адміністрування перевірок діяльності підконтрольних осіб на їх відповідність вимогам чинного законодавства і застосування заходів реагування у разі виявлення порушень [1, с. 177]. Автори зазначають, що в загальному вигляді зміст контрольно-наглядової процедури зводиться до наступного: планування контролю, аналізу ризиків; спостереження за функціонуванням підконтрольних суб'єктів, отримання об'єктивної інформації про виконання ними правил, дотримання норм тощо; аналізу інформації, зібраної під час спостереження, встановлення закономірностей, виявлення тенденцій, розробки прогнозів; прийняття законів про попередження порушення вимог закону; облік конкретних порушень, виявлених причин і умов; припинення протиправної діяльності з метою недопущення шкідливих наслідків, нових порушень [1, с. 176]. Скрипа Є.В. дуже влучно підкреслює, що порівняно з іншими адміністративними процедурами, контрольно-наглядові

відрізняються найвищим ступенем імперативності, тобто найбільше виражають владний вплив держави у цій сфері, що зумовлено можливістю застосування юридичних санкцій до порушників відповідних легальних режимів у межах реалізації зазначених процедур [221, с. 249]. З позиції В.Б. Авер'янова, процедура контролю (нагляду) як вид адміністративної процедури має свою внутрішню будову – структуру. У сучасній теорії адміністративного права існують різні погляди щодо виділення основних складових елементів процедури контролю. Так, досить поширеним є підхід, згідно з яким виділяють три основні стадії процедури контролю: 1) передконтрольну стадію (планування та прогнозування контрольної діяльності, визначення об'єкта і виду контролю, встановлення меж і засобів контрольних дій тощо); 2) контрольну стадію (рішення про проведення контрольного заходу, проведення контрольних дій); 3) завершальну стадію (підсумкова аналітична робота; узагальнення виконання контрольного завдання, прийняття рішення за результатами контролю у формах рекомендації, висновків, приписів) [32, с. 483; 37].

Таким чином, контрольна-наглядова процедура забезпечення управління залізничним транспортом в Україні є комплексним механізмом, спрямованим на забезпечення ефективності та безпеки функціонування залізничної інфраструктури. Вона включає в себе систематичний моніторинг та аналіз роботи різних підсистем. Ключовими аспектами контрольна-наглядової процедури є визначення відповідності залізничного транспорту встановленим нормам та стандартам, а також вчасне виявлення та усунення можливих порушень та проблем. Це передбачає систематичний аудит та перевірку процесів, а також впровадження заходів щодо попередження негативних ситуацій в майбутньому. В рамках цієї адміністративної процедури також відбувається моніторинг використання ресурсів, регулювання тарифів та ефективність фінансового управління в галузі залізничного транспорту. Даний підхід спрямований на забезпечення

стабільності та розвитку галузі, а також максимального задоволення потреб пасажирів та вантажовласників.

Крім того, на нашу думку, контрольно-наглядова процедура може включати в себе взаємодію з міжнародними стандартами та нормами, забезпечуючи відповідність залізничного транспорту загального користування в Україні міжнародним вимогам та сприяючи його інтеграції в світовий транспортний простір.

Далі пропонуємо розглянути ліцензійну (дозвільну) адміністративну процедуру. Спершу пропонуємо зупинитися на думці О. Джафарової, яка зазначає, що дозвільні відносини – це суспільні відносини, які урегульовані нормами адміністративного права управлінського або публічно-сервісного характеру, з приводу реалізації та захисту суб'єктивних прав та виконання обов'язків, спрямованих на забезпечення безпеки життя, здоров'я та майна громадян, природного навколишнього середовища, суспільства і держави в цілому [57, с. 30]. В свою чергу Галуцько В.В. під дозвільними процедурами розуміє встановлений чинним законодавством порядок діяльності суб'єктів публічного адміністрування, за результатами якої надаються дозволи на провадження певних видів діяльності та здійснення юридично значущих дій. Ключовими цілями дозвільних процедур є: забезпечення безпеки громадян та інтересів держави; надання можливостей для реалізації певних прав особи, передусім у сфері економічної діяльності; унормування контролю за діяльністю, щодо якої суб'єктом публічного адміністрування надано дозвіл. Ознаками дозвільних процедур є такі: це послідовні дії суб'єктів публічного адміністрування; множинність суб'єктів, які правомочні надавати дозволи; множинність видів дозволів (ліцензія, сертифікат, спеціальний дозвіл, рішення, погодження тощо) [9, с. 202–203]. Лоюк І.А. в своєму дисертаційному дослідженні дійшла висновку, що ліцензійна процедура слід розуміти як встановлений законодавством порядок діяльності уповноваженого на те органу, спрямованої на засвідчення права та можливості ведення певних видів господарської діяльності та з подальшим

дотриманням встановлених ліцензійних умов щодо вказаної діяльності. Відповідно, ліцензійне провадження є сукупністю процедурних дій, що визначені законодавством та послідовно вчиняються уповноваженим на те органом, а також прийнятих процедурних рішень, що спрямовані на засвідчення права та можливості ведення певного виду діяльності з подальшим дотриманням встановлених ліцензійних умов щодо вказаної діяльності. До основних ознак ліцензійної процедури авторка відносить: 1) має заявний характер, тобто ініціюється поданням заяви до уповноваженого органу, на підставі якої порушується адміністративна справа; 2) врегульована нормами законодавчих актів; 3) містить в собі певні етапи; 4) закінчується прийняттям адміністративного акту, що засвідчує офіційне визнання права особи здійснювати певний вид діяльності; 5) передбачає здійснення уповноваженим органом подальшого контролю за дотриманням ліцензійних вимог [143, с. 112].

Таким чином, ліцензійна (дозвільна) адміністративна процедура забезпечення управління залізничним транспортом в Україні є важливим елементом регулювання та контролю в галузі ліцензування залізничного транспорту. Її сутність полягає в видачі ліцензій та дозволів операторам, які бажають здійснювати різні види залізничної діяльності. Ця процедура регулюється законодавством та нормативними актами, спрямованими на забезпечення безпеки, ефективності та стабільності функціонування залізничної системи. Ліцензійно-дозвільна процедура включає в себе детальну перевірку кваліфікацій, технічних можливостей та фінансової стійкості заявників перед видачею відповідних ліцензій. Оператори повинні відповідати встановленим вимогам та стандартам, а також дотримуватися правил та норм, які регулюють їхню діяльність. Дозвільна частина процедури орієнтована на контроль та забезпечення додержання встановлених правил та стандартів у ході реальної діяльності ліцензіатів. Це включає систематичний моніторинг діяльності операторів, а також можливість вжиття заходів у випадках невідповідності вимогам.

Ліцензійно-дозвільна процедура є необхідним інструментом для забезпечення регуляторного контролю та гарантування високого рівня якості та безпеки в залізничній галузі України.

Висновки до розділу 2

1. Розглядаючи адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування, підкреслюється, що існує недостатня ефективність управління залізничним транспортом, яка проявляється у неспроможності забезпечити оптимальне використання ресурсів, ефективну розстановку потоків транспорту, раціональне планування маршрутів та графіків руху поїздів. Не менш важливою акцентована проблема недостатньої прозорості та координації між органами державного управління, що відповідають за різні аспекти роботи залізничного транспорту. Також актуальною залишається проблема корупції, яка полягає у недостатній прозорості у процесах закупівель, розподілу ресурсів та прийнятті рішень може сприяти виникненню корупційних схем, які негативно впливають на ефективність та розвиток залізничного транспорту. Зазначені проблеми пов'язані як з фінансовим регулюванням, так і внутрішньо-адміністративним, що в симбіозі формує єдиний правовий механізм управління залізничним транспортом в Україні, від рівня ефективності якого залежить потенціал економіки держави та соціальний розвиток.

2. Сформовано, що адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні спрямований на забезпечення безпеки пасажирів, підвищення якості послуг, забезпечення економічної ефективності та розвитку транспортної інфраструктури.

3. Основними елементами адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено: – нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні та міжнародні стандарти здійснення управління залізничним транспортом загального користування; – форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – методи забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування; – контроль у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

4. Виділено ознаки форм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: 1) цілеспрямованість на досягнення мети, завдань та функцій управління залізничним транспортом загального користування; 2) системність у формуванні адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування та діяльності суб'єктів забезпечення управління; 3) трансформація щодо формування максимальної ефективності управління; 4) прозорість та доступність форм управління залізничним транспортом загального користування; 5) адаптивність, гнучкість та інноваційність до змін в зовнішньому середовищі та внутрішніх факторах, що впливають на управління.

5. Виявлено, що форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні за своїм змістом є різноманітними проявами, засобами та підходами, які використовуються та впроваджуються, зокрема, Кабінетом Міністрів України для забезпечення ефективного управління залізничним транспортом України з метою досягнення стратегічних цілей та завдань управління в галузі залізничного транспорту. Формами управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено: 1) правові (законодавче та підзаконне

регулювання діяльності залізничного транспорту України); 2) фінансові (забезпечення фінансування залізничної галузі, визначення тарифів на перевезення вантажів та пасажирів тощо); 3) організаційні (забезпечення функціонування та розвитку організаційної структури залізниці, процедури управління персоналом, встановлення системи управління якістю тощо); 4) технічні (застосування сучасних технологій управління залізницею, впровадження нових технічних рішень для підвищення ефективності та безпеки руху); 5) соціальні (забезпечення соціальних гарантій працівникам залізниці, забезпечення безпеки праці та здоров'я працівників, розвиток соціальної інфраструктури на території залізничних станцій тощо).

6. Основними ознаками методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено: 1) системність підходу формування методів, які базуються на розумінні транспортної системи, яка складається з різних взаємодіючих елементів. 2) методи спрямовані на забезпечення максимальної ефективності управління залізничним транспортом загального користування; 3) методи управління повинні забезпечувати систему контролю та оцінки діяльності залізничної галузі; 4) гнучкість та адаптивність відповідно до потреб залізничної галузі та змін в її діяльності.

7. Розкрито адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як комплекс процедурних дій, що визначають порядок організації, контролю та регулювання функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні на адміністративному рівні. Визначено наступні адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні: – контрольно-наглядові; – інспекційні; – юрисдикційні (адміністративна відповідальність у сфері функціонування залізничного транспорту); – ліцензійні; – процедура розгляду скарг та претензій.

8. Адміністративні процедури регламентують управлінські процедури та юрисдикційні процеси, встановлюючи порядок дій органів публічної адміністрації у вирішенні індивідуальних адміністративних справ. Ці процедури регулюються адміністративним правом та спрямовані на забезпечення додержання закону, захист прав і законних інтересів громадян та інших осіб, а також на виконання обов'язків і норм правопорядку у сфері залізничного транспорту. Адміністративні процедури включають в себе розгляд справ, видачу адміністративних актів, регулювання відносин між суб'єктами публічної адміністрації та громадянами, а також забезпечення прозорості та законності діяльності державних органів.

РОЗДІЛ 3

СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ

3.1. Поняття системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Залізничний транспорт являє собою виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, що призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг споживачам. Відсутність механізму реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури транспорту, а також технічна відсталість залізничного транспорту в Україні загрожують не тільки виконанню соціально-економічних функцій, але і національній безпеці [204].

Досліджуючи систему суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні, перш за все слід визначити, що собою являє система суб'єктів управління.

З точки зору філософії під терміном «суб'єкт» прийнято розуміти поняття, яке означає носій діяльності, що пізнає світ навколо себе та впливає на нього; людина або група осіб, культура, суспільство або людство в цілому на відміну від того, що вивчається або змінюється внаслідок дій. Суб'єкт – це особа, організована група осіб, соціальна, етнічна та політична спільнота, суспільство загалом, що здійснюють властиву їм діяльність, спрямовану на практичне перетворення предметної дійсності, теоретичне й духовно-практичне освоєння об'єктивної реальності; носій означених якостей, що уможливають виконання ним суспільно значущих функцій [265, с. 613;

233]. В свою чергу, Академічний тлумачний словник української мови поняття «суб'єкт» розглядає у декількох значеннях, як істота, здатна до пізнання навколишнього світу, об'єктивної дійсності й до цілеспрямованої діяльності; особа, група осіб, організація і т. ін., яким належить активна роль у певному процесі, акті; особа або організація як носій певних прав і обов'язків; людина як носій певних фізичних і психічних якостей; людина як об'єкт дослідження; предмет судження [223, с. 814; 233].

Так, на думку вченого С.С. Алексєєва, «суб'єкти права – це особи, які наділені правосуб'єктністю, тобто громадяни, організації, суспільні утворення, які можуть бути носіями прав та обов'язків, приймати участь у правовідносинах» [14, с. 70]. З позиції Ю. Пундор, можна зрозуміти, що формування суб'єкта права тісно пов'язане з еволюцією права, в цілому їх можна розглядати як дві сторони одного явища. Сукупність уявлень про суб'єкт права, що згодом стала теоретичним підґрунтям цієї категорії, є одним із елементів предмета теорії держави і права та, відповідно, історії держави і права. У результаті довготривалого розвитку та формування особистості (людини) як суб'єкта права на сьогодні закон визнає кожен фізичну особу суб'єктом права. Також і кожна юридична особа, за якою закон визнає правосуб'єктність відповідного виду в тих чи інших сферах правовідносин, наділена статусом суб'єкта права. Більше того, існують утворення, не наділені законом статусом особи, але визнані ним правосуб'єктними (український народ, українська держава, територіальна громада) [207, с. 30; 233].

Зазвичай в адміністративному праві під «суб'єктом» розуміють носія прав та обов'язків у сфері державного управління, які передбачені адміністративно-правовими нормами, котрий здатен мати права, які йому надані, реалізувати, а надані обов'язки виконувати [113, с. 64]. Аналізуючи вищевказане поняття вчений Авер'янов В.Б. зазначає, що «претендент» на статус суб'єкта адміністративного права за своїми особливостями потенційно здатен бути носієм суб'єктивних прав та обов'язків у сфері державного

управління. До таких обов'язків відносяться: 1) зовнішня виокремленість, яка характеризується наявністю системо-утворюючих ознак; 2) персоніфікація в суспільному відношенні керівного типу, тобто виступ у вигляді єдиної особи – персони; 3) здатність виражати і здійснювати персоніфіковану волю у відношеннях з державою, або державну волю в процесі адміністративно-правового регулювання суспільних відносин. «Претендент», який має вказані здібності, отримує статус суб'єкта тільки в тому випадку, якщо держава, використовуючи адміністративно-правові норми, робить його носієм прав і обов'язків, які реалізуються останнім у сфері державного керування [8, с. 182].

Таким чином, під «суб'єктом права» слід розуміти особу (групу осіб), орган чи організацію, які мають спеціальні права та обов'язки в рамках певної юридичної системи, а також мають певний правовий статус для участі в тих чи інших правовідносинах.

Що стосується системи суб'єктів управління, то на нашу думку, під такими необхідно розуміти систему (мережу) органів, осіб, агентств чи будь-яких інших інстанцій, які беруть участь у процесах управління та прийманні стратегічних рішень в певній галузі, секторі або системі. Ця система включає в себе не лише офіційні урядові органи, але й приватні компанії, громадські організації, активних громадян та інших учасників, які мають вплив на формування та виконання політики, а також на вирішення питань і завдань, пов'язаних з управлінням конкретною сферою або проблемною областю. Система суб'єктів управління може бути різноманітною та змінюватися в залежності від контексту і конкретної сфери управління.

Як доцільно зазначає Свистович Р.С., публічна влада в Україні здійснюються широким колом уповноважених на те суб'єктами, які задіяні у реалізації Конституції та законів України, з метою захисту як приватних, так і публічних інтересів. Поряд з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, задіяними в реалізації публічного управління, захисті прав та охоронюваних законом інтересів громадян, повноправними

учасниками адміністративноправових відносин можуть виступати як фізичні, так і юридичні особи приватного та публічного права [216].

Згідно Закону України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах [188].

Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця». Управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до закону з урахуванням особливостей, встановлених Законом України "Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" [188].

Засновником АТ «Укрзалізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України. Управління корпоративними правами держави стосовно товариства здійснює Кабінет Міністрів України. Управління корпоративними правами держави, переданими до статутного капіталу товариства, здійснює товариство. Єдиним акціонером товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України [230].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994

року № 232/94-ВР державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції [202].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, туризму та курортів (крім здійснення державного нагляду (контролю) у сфері туризму та курортів), мультимодальних перевезень, захисту критичної інфраструктури у секторах, за які відповідальне, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на авіаційному, автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на авіаційному, автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті [193].

Окрім того, існує Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція), що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з

питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті [192]. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті: веде облік та здійснює аналіз причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та контролює їх виконання; веде облік пожеж на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснює нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним, залізничним транспортом; здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства, норм на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; готує пропозиції щодо призначення органів з оцінки відповідності для проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту, бере участь у розробленні проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів з питань технічного регулювання у цій сфері, організовує підготовку та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності; проводить технічне розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій, подій на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснює інші повноваження, визначені законами та покладені на нього Президентом України [202].

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні,

проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток [202].

Відносини підприємств залізничного транспорту з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України. До компетенції цих органів належать: контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії. На місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв'язком та транспортним сполученням з населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізничному транспорті. Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування взаємодіють з підприємствами залізничного транспорту з метою поліпшення використання транспортних засобів власниками вантажів, злагодженої роботи з іншими видами транспорту, розвитку (в тому числі на пайових засадах) транспортної і соціальної інфраструктури щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів. Органи управління залізничним транспортом разом з відповідними місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування вирішують питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі АТ "Укрзалізниця". У разі неприйняття органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями,

станціями та під'їзними коліями, АТ "Укрзалізниця" за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій [188].

Таким чином, система суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні є досить складною та розгалуженою, що формується на складному координаційному рівні, включаючи різні за правосуб'єктністю суб'єкти, кожен з яких відповідає за конкретні функції.

До системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні відносяться:

- 1) Кабінет Міністрів України;
- 2) Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України;
- 3) Приватне акціонерне товариство «Укрзалізниця» (як основний оператор залізничного транспорту, що забезпечує рух поїздів, експлуатацію і розвиток залізничної інфраструктури);
- 4) Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція);
- 5) місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування;
- 6) додаткові суб'єкти, що забезпечують окремий напрямок розвитку залізничної інфраструктури (наприклад, Міністерство цифрової трансформації України створює умови для цифровізації надання транспортних послуг тощо).

Формування правоздатної системи публічного адміністрування транспортним сектором економіки, побудованої на основі розвитку владно-суспільних взаємовідносин, взаємодії органів публічної влади та інститутів громадського суспільства, вдосконалення правового статусу та форм і методів діяльності її суб'єктів, безперечно виступає наразі нагальною для України потребою. Водночас інституціональна складова публічного адміністрування транспортною сферою в нинішніх умовах як ніколи вимагає вжиття рішучих реформаційних заходів особливо у напрямі реалізації

державної транспортної політики [28].

Відповідно, одним із головних суб'єктів адміністрування транспортної залізничної галузі є Міністерство інфраструктури України, правовий статус якого в умовах реформування транспортної залізничної галузі потребує наукового аналізу.

Однак, в аспекті функціонування залізничного транспорту в Україні важливий симбіоз адміністративного, господарського та фінансового права, що ускладнює цю тематику та зумовлює необхідність наукових досліджень.

Відповідно до Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції [202].

Згідно чинного українського законодавства, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику: у сфері автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, туризму та курортів (крім здійснення державного нагляду (контролю) у сфері туризму та курортів), мультимодальних перевезень, захисту критичної інфраструктури у секторах, за які відповідальне, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на авіаційному, автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті, а також державного нагляду

(контролю) за безпекою на авіаційному, автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України [193].

Звужуючи наукову направленість до сфери залізничного транспорту, то слід зазначити, що відповідно Закону України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах. Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ "Укрзалізниця". Управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ "Укрзалізниця", та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до закону з урахуванням особливостей, встановлених Законом України "Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" [188].

Відповідно, основними завданнями Мінінфраструктури є у сфері транспорту є забезпечення формування та реалізація цієї державної політики, а також забезпечення технічного регулювання у сфері транспорту [193].

Також повноваження Мінінфраструктури можна визначити відповідно Закону України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР, зокрема:

1) здійснює державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті України [188];

2) затверджує плани діяльності і перспективні плани розвитку АТ «Укрзалізниця» [188];

3) виступає посередником між підприємствами залізничного транспорту з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, зокрема, органи управління залізничним транспортом разом з відповідними місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування вирішують питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі АТ "Укрзалізниця". У разі неприйняття органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, АТ "Укрзалізниця" за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій [188];

4) погоджує запроваджені АТ "Укрзалізниця" тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення [188];

5) контролює відшкодування збитків користувачам послуг залізничного транспорту загального користування у разі порушення договірних зобов'язань здійснюється в порядку, що встановлюється Статутом залізниць України [188];

6) здійснює міжнародне співробітництво з організаціями залізничного

транспорту іноземних держав, правовий захист з питань залізничного транспорту України та представництво інтересів України у відповідних міжнародних організаціях залізничного транспорту загального користування [188].

Загалом, можна визначити, що правовий статус Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування – це правове становище суб'єкта формування та реалізація державної транспортної політики, що визначається комплексом функціональних завдань, прав та обов'язків щодо забезпечення ефективного та безпечного функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні, здійснення нормативно-правового регулювання, контролю за дотриманням законодавства та реалізацією державної політики у цій сфері, та розвитку міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

Основними функціональними завданнями Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування є:

- 1) формування та реалізація державної політики у цій сфері;
- 2) контроль у сфері управління залізничним транспортом загального користування;
- 3) міжнародне співробітництво у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

3.2. Повноваження Кабінету Міністрів України щодо утворення та функціонування публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування

Благополуччя та достаток будь-якої держави, крім іншого, залежать від

якісної організації та стабільного функціонування публічної влади, тому одним із найважливіших завдань є формування якісної системи публічного адміністрування. Окреме місце серед суб'єктів публічної адміністрації посідає Кабінет Міністрів України як вищий орган у системі органів державної виконавчої влади. Реформування національного законодавства й узгодження його зі стандартами Європейського Союзу привели до зміни якісно-змістовних елементів правового статусу Кабінету Міністрів України, що опосередковує необхідність теоретичного переосмислення його місця в системі суб'єктів права, зокрема, в сфері функціонування залізничного транспорту [172, с. 79–83].

В Україні постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» від 31 жовтня 2018 р. № 938 визначає, що Вищим органом товариства є загальні збори. Функції загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України [56].

Розкриємо правовий статус Кабінету Міністрів України. Відповідно до закону, Кабінет Міністрів України (Уряд України) є вищим органом у системі органів виконавчої влади. Кабінет Міністрів України здійснює виконавчу владу безпосередньо та через міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, Раду міністрів Автономної Республіки Крим та місцеві державні адміністрації, спрямовує, координує та контролює діяльність цих органів. Кабінет Міністрів України відповідальний перед Президентом України і Верховною Радою України, підконтрольний і підзвітний Верховній Раді України у межах, передбачених Конституцією України [197].

С. Осауленко вказує, що адміністративно-правовий статус Кабінету Міністрів України – це визначені в нормах адміністративного права завдання, функції, обов'язки та права вищого органу виконавчої влади України. Адміністративно-правовий статус Прем'єр-міністра України є статусом спеціального суб'єкта політичного та державного управління найвищого органу виконавчої влади, який включає сукупність його публічно-владних повноважень в управлінській та організаційно-розпорядчій сферах

виконавчої влади та відповідні функціональні обов'язки. Політична відповідальність Прем'єр-міністра України настає за невиконання законодавчо визначених повноважень, завдань [168, с. 10–14]. О. Панфілов вказує, що адміністративно-правовий статус являє собою сукупність конкретно визначених суб'єктивних прав і обов'язків, які закріплюються за відповідним суб'єктом визначеними нормативно-правовими актами та гарантовані державою. Структура адміністративно-правового статусу Кабінету Міністрів України містить такі елементи, як: 1) нормативно-правова основа; 2) принципи функціонування; 3) мета та завдання; 4) компетенція; 5) порядок формування; 6) порядок ухвалення рішень. Кабінет Міністрів України повинен дотримуватися загальних принципів адміністративно-правового регулювання – верховенства права та належного врядування, а також спеціальних принципів, які визначено у профільному законодавстві, а саме принципів поділу державної влади, безперервності, колегіальності, солідарної відповідальності [172, с. 82].

Кабінет Міністрів України в межах коштів, передбачених у Державному бюджеті України, може утворювати, реорганізовувати та ліквідувати відповідно до закону державні господарські об'єднання, підприємства, установи та організації, зокрема для здійснення окремих функцій з управління об'єктами державної власності. Кабінет Міністрів України затверджує положення та статuti державних господарських об'єднань, підприємств, установ та організацій, розмір асигнувань на їх утримання і граничну чисельність працівників, призначає на посаду та звільняє з посади їх керівників і заступників керівників, застосовує до них заходи дисциплінарної відповідальності. Кабінет Міністрів України визначає методологію затвердження фінансових планів державних господарських об'єднань, підприємств, установ та організацій і обчислення обсягу доходів бюджету від управління державними корпоративними правами. Кабінет Міністрів України відповідно до законодавства координує та контролює діяльність зазначених державних господарських об'єднань, підприємств,

установ та організацій. Керівники державних господарських об'єднань, підприємств, установ та організацій, утворених Кабінетом Міністрів України, несуть персональну відповідальність перед Кабінетом Міністрів України за результати роботи цих об'єднань, підприємств, установ та організацій, ефективного використання державного майна [197].

Функціональна спрямованість Кабінету Міністрів України має як загальний, так і спеціальний характер. До загальних функцій Кабінету Міністрів України віднесено функції, які пов'язані з процесами державного управління. Це – функції організації, планування, координації, державного регулювання, контролю, організації роботи з кадрами, інформаційного забезпечення урядової діяльності, сутність, мета і завдання яких розкриваються у дослідженні [168, с. 10–14].

Спеціальні функції Кабінету Міністрів України поділяють на види залежно від сфер управління (вирізняють функції державного управління в адміністративно-політичній, економічній, соціальній та гуманітарній сферах). Спеціальні функції Кабінету Міністрів України є численними й різноманітними, вони відображають особливості взаємодії конкретних суб'єктів і об'єктів державного управління [168, с. 10–14].

Функції загальних зборів, які передбачені законодавством, Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця», а також внутрішніми документами товариства, виконуються Кабінетом Міністрів України одноосібно [56].

Важливою складовою адміністративно-правового статусу Кабінету Міністрів України є здійснення ним контрольної функції, тобто контролю у сфері державного управління. Це дає підстави виокремити такі види контролю, що здійснює Кабінет Міністрів України: контроль у системі органів виконавчої влади є внутрішнім за змістом. Видами цього контролю є інформаційний (заслуховування звітів посадових осіб, аналіз підзвітної документації); юридичний (за своєчасністю, компетентністю, дієвістю юридичних нормативних актів та положень, інструкцій, правил, рішень);

політичний (за здійсненням повноважень і компетенцією підконтрольних органів, спрямованих на реалізацію основних засад державної політики). Відповідно до часу проведення урядовий контроль можна класифікувати як попередній, поточний, підсумковий (наступний). Особливості урядового контролю як вищого в системі виконавчої влади полягає у впливі на всі органи в системі виконавчої влади, охопленні контрольними повноваженнями всієї соціально-економічної системи суспільства, його прояві через інститут політичної відповідальності. Не всі види контролю реалізуються повною мірою, що обумовлюється недосконалістю нормативно-правової бази, яка регламентує здійснення видів контролю у державному управлінні [168, с. 10–14].

До виключної компетенції загальних зборів належать питання щодо: 1) визначення основних напрямів діяльності товариства (на підставі пропозицій наглядової ради); 2) попереднього погодження стратегії товариства і річних бюджетів для реалізації стратегії (на підставі пропозицій (подання) наглядової ради); 3) внесення змін до Статуту товариства; 4) прийняття рішення: про анулювання викуплених акцій; про зміну типу товариства; про розміщення акцій товариства; про розміщення цінних паперів, які можуть бути конвертовані в акції; про збільшення статутного капіталу товариства; про зменшення статутного капіталу товариства; про дроблення або консолідацію акцій товариства; про викуп товариством розміщених ним акцій, крім випадків обов'язкового викупу акцій, визначених законом; про виділ та припинення товариства, про ліквідацію товариства, обрання ліквідаційної комісії, комісії з припинення, затвердження порядку та строків ліквідації, порядку розподілу між акціонерами майна, що залишається після задоволення вимог кредиторів, і затвердження ліквідаційного балансу; щодо відчуження корпоративних прав юридичних осіб, засновником, співзасновником або учасником яких є товариство; за наслідками розгляду звітів наглядової ради, правління, ревізійної комісії, висновків зовнішнього аудиту; про надання згоди на вчинення значного правочину, якщо ринкова

вартість майна, робіт або послуг, що є предметом такої правочину, перевищує 25 відсотків вартості активів, за даними останньої річної фінансової звітності товариства, та правочину із заінтересованістю у випадках, передбачених законом; 5) затвердження та внесення змін до: положення про наглядову раду товариства; положення про правління товариства, розробленого наглядовою радою; положення про ревізійну комісію товариства; 6) затвердження річного звіту товариства; 7) розгляду звітів наглядової ради, правління та висновків зовнішнього аудиту, затвердження заходів за результатами їх розгляду (на підставі пропозицій (подання) наглядової ради); 8) розподілу прибутку і збитків товариства з урахуванням вимог, передбачених законом; 9) затвердження розміру річних дивідендів з урахуванням вимог, передбачених законом; 10) затвердження чисельності та персонального складу правління (на підставі пропозицій (подання) наглядової ради); 11) на підставі пропозицій (подання) наглядової ради призначення на посаду голови, його заступників і членів правління та звільнення їх з посади; 12) затвердження чисельності та персонального складу наглядової ради, прийняття рішення про припинення повноважень членів наглядової ради; 13) затвердження та внесення змін до положення про винагороду членів наглядової ради, вимоги до якого встановлюються НКЦПФР; 14) затвердження звіту про винагороду членів наглядової ради, вимоги до якого встановлюються НКЦПФР; 15) затвердження чисельності та персонального складу ревізійної комісії, прийняття рішення про припинення повноважень членів ревізійної комісії; 16) затвердження звіту та висновків ревізійної комісії; 17) затвердження розробленого та погодженого наглядовою радою фінансового плану товариства з урахуванням вимог, передбачених законодавством; 18) затвердження принципів (кодексу) корпоративного управління (на підставі пропозицій (подання) наглядової ради); 19) затвердження умов цивільно-правових договорів, що укладатимуться з головою та членами наглядової ради, встановлення розміру їх винагороди, обрання особи, яка уповноважується на підписання договорів

з членами наглядової ради; 20) затвердження очікуваних показників діяльності наглядової ради; 21) прийняття у виключних випадках обґрунтованих рішень, обов'язкових до виконання наглядовою радою товариства; 22) затвердження основних засад здійснення державної власності щодо товариства; 23) інших питань діяльності товариства відповідно до законодавства [56].

Повноваження з питань, віднесених до виключної компетенції загальних зборів, не можуть бути передані іншим органам товариства [56].

Таким чином, правовий статус Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця» – це правове становище вищого органу внутрішнього управління Укрзалізниці, що у формі загальних зборів та на основі адміністративного та господарського законодавства, та внутрішньо-статутних норм діяльності Укрзалізниці забезпечує розвиток транспортної залізничної інфраструктури в Україні.

Кабінет Міністрів України як вищий орган акціонерного товариства «Українська залізниця» формує стратегію діяльності Укрзалізниці, визначає статутні зміни щодо внутрішньо-господарського управління акціями та статутним капіталом, контролює та координує систему внутрішнього управління, розглядає та затверджує фінансову звітність діяльності товариства, виконує інші централізовані завдання корпоративного управління.

Щодо утворення та функціонування публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, то для початку слід вказати, що пошук шляхів виходу з глибокої економічної кризи потребує принципово нових підходів до реалізації механізмів управління національною економікою України. Сьогодні відбувається зміна моделей управління промислово-інтегрованими системами на структурно нові форми, які мають орієнтуватися на подальшу трансформацію економічних процесів як на регіональному, так і на національному рівні. За їх допомогою можуть вирішуватися завдання збільшення промислового виробництва та

формування антикризової політики держави. Цей процес характеризується як кількісними, так і якісними змінами діяльності кожного окремого промислового підприємства та регіональної економіки України загалом [16].

Загострення соціально-економічної кризи в країні, істотне скорочення обсягів промислового виробництва, зростання рівня нестабільності та невизначеності бізнес-середовища поряд із поглибленням внутрішніх проблем підприємств залізничної галузі призвело до зниження обсягів вантажних перевезень та скорочення пасажиропотоку на залізничному транспорті. Як результат, зафіксовано втрату значної частки доходів залізничної компанії. Зазначене вказує на потребу розроблення дієвої антикризової політики забезпечення стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту і впровадження антикризових інструментів управління їх діяльністю [114].

Залізничний транспорт являє собою виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, що призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг споживачам. Відсутність механізму реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури транспорту, а також технічна відсталість залізничного транспорту в Україні загрожують не тільки виконанню соціально-економічних функцій, але і національній безпеці [204].

Існує думка, що формальне перетворення унітарних підприємств в акціонерні товариства не вирішує жодної економічної проблеми, крім ескалації нових юридичних проблем, які виникають у результаті визнання акціонерного товариства власником статутного майна [181]. Беручи вищевказане до уваги, А.М. Захарченко зазначає, що організаційно-правову форму державного унітарного підприємства необхідно обов'язково зберігати у тих випадках, коли єдиний майновий комплекс цього підприємства або більша частина об'єктів, що входять до складу єдиного майнового

комплексу, мають залишатись у державній власності (не підлягають приватизації) внаслідок особливої економічної значущості такого майна для публічних інтересів і виконання державних функцій. Інакше перетворення державного підприємства, а відповідно, й зміна форми власності на належне йому майно, яке за своєю сутністю є надбанням усього суспільства, але де-юре стає приватним, становить ризик для цих інтересів [105, с. 275-276].

Як ми вже раніше зазначали, в Україні діє Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який визначає правові, економічні та організаційні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100 відсотків акцій якого належать державі (далі - Товариство), управління і розпорядження його майном та спрямований на забезпечення економічної безпеки і захисту інтересів держави. Утворення Товариства здійснюється за рішенням Кабінету Міністрів України відповідно до законодавства. Передбачено, що утворення Товариства не потребує попереднього дозволу Антимонопольного комітету України. Особливістю є той факт, що Товариство утворюється як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття. Статут Товариства затверджується Кабінетом Міністрів України. Засновником Товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України [199].

Законодавець окремо виділив та зазначив, що Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту [199].

Перш за все слід вказати, що одночасно з прийняттям рішення про утворення Товариства, Кабінет Міністрів України формує комісію з утворення Товариства, до складу якої входять представники Кабінету

Міністрів України, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, Державної адміністрації залізничного транспорту України, Фонду державного майна України, центрального органу виконавчої влади з питань економічної політики, профспілок, що діють у галузі. Комісія у чотиримісячний строк з дня затвердження її складу подає центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, для затвердження у місячний строк зведений передавальний акт, зведений акт оцінки майна залізничного транспорту загального користування, а також проект статуту Товариства для подання Кабінетові Міністрів України. Зведені передавальний акт та акт оцінки складаються на основі узагальнених даних передавальних актів та актів оцінки, складених стосовно цілісного майнового комплексу кожного підприємства залізничного транспорту. Розмір статутного капіталу Товариства визначається під час його утворення згідно із зведеним актом оцінки майна залізничного транспорту загального користування [199].

Що стосується питання утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, то відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Кабінет Міністрів України виніс Постанову «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25.09.2014 №200, якою постановив утворити публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту (далі - Укрзалізниця), підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття [203].

Вартий уваги той факт, що статутний капітал товариства формується шляхом внесення до нього: майна Укрзалізниці, підприємств, крім майна, яке закріплюється за товариством на праві господарського відання згідно із

Законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», та іншого майна, яке відповідно до законодавства не може бути включене до статутного капіталу; 100 відсотків акцій, що належать державі у статутному капіталі господарських товариств [203].

Кабінет Міністрів України своєю Постановою зобов'язав створити Комісію з утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Комісії з утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» у чотиримісячний строк з дати затвердження її персонального складу подати Міністерству інфраструктури: зведений акт оцінки майна, що вноситься до статутного капіталу товариства; зведені передавальні акти майна, земельних ділянок; проект статуту товариства [203].

В свою чергу на Міністерство інфраструктури України що стосується питання утворення Укрзалізниці, делеговано у двомісячний строк: вжити заходів для реорганізації Укрзалізниці та підприємств; разом з Укрзалізницею забезпечити проведення інвентаризації майна Укрзалізниці, підприємств; затвердити переліки та зведені акти інвентаризації майна; затвердити зведені акти інвентаризації майна господарських товариств [203].

Отже, акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування є центральним суб'єктом, що займається залізничним транспортом в країні, утворення якого було пов'язано безпосередньо з реформуванням залізничного транспорту в Україні, що почалося в 2015 році. Акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування було утворено шляхом реорганізації підприємств, що належали до колишньої Державної адміністрації залізничного транспорту України. Починаючи з 2015 року було ухвалено ряд нормативно-правових актів, які передбачають процедуру утворення та функціонування нового національного залізничного оператора – Укрзалізниці, головною особливістю якої є той факт, що вона зареєстрована, як акціонерне товариство, але яке повністю належить держа.

3.3. Правовий статус публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як суб'єкта управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Розвиток ринкових відносин передбачає утворення підприємницької системи господарювання, яка охоплює усі сектори економіки: господарський, колективний, приватний; всі галузі народного господарства, в тому числі і залізничний транспорт. Тому не можна погодитись з існуючою думкою, що залізничний транспорт через його специфіку (державна власність, певна монополія на окремі види перевезень) несумісний з ринком. Навпаки, залізничний транспорт є активним суб'єктом ринка, який здійснює ряд взаємопов'язаних функцій [49, с. 57–62].

Зростання ролі залізничного транспорту України як в міжнародних економічних відносинах, так і на внутрішньому ринку в умовах жорсткої конкуренції з іншими видами транспорту обумовлюється низкою переваг. Він має більш високий рейтинг (разом з повітряним) з безпеки руху, використання електротяги робить залізниці практично незалежними від споживання нафти, що особливо важливо для забезпечення високої гарантованості приміського сполучення; висока економічність в частині їх питомої енергоемності. Залізниці порівняно з іншими видами транспорту мають менш шкідливий вплив на довкілля [225; 49, с. 57–62].

Досліджуючи правовий статус будь-якого суб'єкта права цікавим є той факт, що як правило, наукові праці, які стосуються визначення сутності правового статусу належать представникам саме теорії права. Так, наприклад, О. В. Зайчук та Н. М. Оніщенко зазначають, що «правовий статус» – це система законодавчо встановлених та гарантованих державою прав, свобод, законних інтересів та обов'язків суб'єкта суспільних відносин. Вчені виділяють характерні ознаки правового статусу вони вважають: універсальність (він поширюється на всіх суб'єктів); індивідуальність (він

відображає індивідуальні особливості людини та її реальне становище у суспільних відносинах); взаємозв'язок із іншими компонентами; системність [17, с. 266]. Федотова І.О. розглядає «правовий статус» у вузькому та широкому значенні. У широкому він використовується для означення стану суб'єкта права в правовій системі держави, що має комплексний характер із усією сукупністю різних статусів суб'єктів правових відносин. Щодо вузького підходу, правовий статус – це «конкретний статус суб'єкта в певних правовідносинах, що є системою елементів (прав та обов'язків, принципів, гарантій реалізації правового статусу тощо), склад яких визначається галуззю права та які закріплено в нормативно-правовому полі» [252, с. 7].

В свою чергу, В. Авер'янов наголошує, що правовий статус треба розрізняти в широкому та вузькому розумінні (співвідношення цілого та частини). Так, компетенція (права й обов'язки) є головною складовою змісту правового статусу кожного органу, що доповнюється такими важливими елементами, як завдання, функції, характер взаємозв'язків з іншими органами (як по «вертикалі», так і по «горизонталі»), місце в ієрархічній структурі органів виконавчої влади, порядок вирішення установчих і кадрових питань тощо [37, с. 247]. Р. Река у своїй праці зазначав, що поняття правового статусу державного органу законом не визначено. На думку автора, в науці це поняття визначається як категорія, що має сукупність правових елементів, які становлять його системну характеристику. До складу таких елементів автор відносить: 1) призначення органу та його місце в системі державних органів; 2) мету утворення, сферу його відання та діяльності, формування завдань і функцій; 3) порядок формування його структури, штатів; фінансування, порядок ліквідації; 4) повноваження (права і обов'язки) щодо здійснення визначених завдань і функцій у певній галузі чи сфері його відання (компетенції) та відповідальність; 5) взаємодію з іншими державними органами [210, с. 64-68]. Гетьманцева Н.Д. зазначає, що під правовим статусом необхідно розуміти, по-перше, коло тих суб'єктивних прав, які повинні надаватися суб'єкту при його вступі до відповідного

правовідношення; по-друге, коло тих юридичних обов'язків, які можуть бути покладені на суб'єкта у відповідних правовідносинах; по-третє, правовий статус характеризується колом загальних заборон, із загальних заборон впливають обов'язки [40, с. 85]. В юридичній енциклопедії за редакцією Ю.С. Шемшученка наведене визначення правового статусу як «встановленого правовими нормами положення його суб'єктів, сукупність їхніх прав та обов'язків, а у концентрованому вигляді правовий статус відображається у законах, положеннях, статутах та інших нормативно-правових актах про відповідні органи, установи» [269, с. 186].

Таким чином, проаналізувавши думки багатьох вчених, можемо зробити висновок, що правовий статус – це комплексна система прав та обов'язків, яка визначає стан і позицію суб'єкта в правовому просторі. Правовий статус включає в себе не лише певні універсальні чи індивідуальні аспекти, але й сукупність правових норм, які регулюють діяльність такого суб'єкта, його компетенцію, завдання та функції, взаємодію з іншими суб'єктами, а також заборони і відповідальність, пов'язану з порушенням відповідних норм.

Правовому статусу притаманні ознаки системності, універсальності, індивідуальності, взаємозв'язку з іншими компонентами, а також як правило відображенням в нормативно-правових актах. Що стосується обов'язкових, на нашу думку, елементів правового статусу, то до таких можна віднести: - права та обов'язки; - компетенція; - відповідальність; - взаємодія з іншими суб'єктами.

Одним із головних суб'єктів адміністрування транспортної залізничної галузі є Укрзалізниця, завдання якої допомагають чіткіше зрозуміти роль та значення такого адміністрування, а також розкрити перспективні шляхи розвитку залізничного транспорту України.

Акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі - товариство) є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту

загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Укрзалізниці та підприємств залізничного транспорту [199; 230].

Відповідно, акціонерне товариство «Укрзалізниця» є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України. Нові завдання Укрзалізниці не визначені законодавством, однак, безумовно вони існують. Тому на наш погляд, необхідно проаналізувати старі положення, та виділити сучасні концептуальні. Відповідно до Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262, основними завданнями Укрзалізниці є:

- 1) організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;
- 2) забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;
- 3) розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;
- 4) вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи [191].

Далі слід окремо розкрити окремо кожне з завдань. У науковій літературі наведено дані про те, що переміщення людей – соціальне явище, що формується під впливом безлічі різноманітних факторів. Найбільше на пересування людей впливають рівень розвитку суспільного виробництва, соціальна структура суспільства, уклад життя, географічне розташування й характер розселення, розвиток техніки, інформації та зв'язку, бюджет вільного часу, культурно-побутові та суспільні запити людей [272]. Окрім того на рівень потреби в пересуваннях впливають різні організаційні чинники: територіальна віддаленість об'єктів тяжіння, тривалість пересування, відстань між пунктами зупинок, величина транспортного

тарифу, якісні та кількісні параметри рухомого складу (комфорт поїздки, час очікування), наявність інформації тощо. На величину попиту впливає безліч факторів як внутрішнього, так і зовнішнього характеру які направлені на визначення потреб у пересуванні. Якщо розглядати основні чинники, які впливають на попит то вченими виділяються чотири групи. Перша група, яка є основним показником, який визначає величину попиту в пересуваннях є транспортна рухомість населення. Основні фактори, які впливають на величину попиту це соціально - культурний рівень населення, просторові-часові характеристики зон проживання та роботи. Друга група залежить від характеру і змісту системи розселення мешканців міста і приміської зони. До основних факторів, які впливають на величину попиту можна віднести виробниче, соціально-економічне, культурно-історичне значення міста, кількість населення міста та його площину [130, с. 54–55]. Третя група, характеризує рівень розвитку транспортної інфраструктури, яка залежить від так званих організаційних факторів [19]. Окремий фактор, який визначає рухомість на індивідуальному транспорті це рівень автомобілізації населення [130, с. 54–55]. Оцінити всі фактори можливо лише при розгляді окремого міста або декількох міст. При побудові транспортної моделі значних об'єктів, наприклад таких як вся Україна, визначити для кожного міста його точні параметри, які не являються частиною статистичних спостережень є дуже складною задачею [130, с. 54–55].

Місце кожного виду транспорту в ринкових умовах визначається його універсальністю, провізною та пропускною спроможністю, рівнем технічної озброєності, розміщенням комунікацій, продуктивністю, вартістю, зручністю та безпечністю перевезень, збереженням вантажу. Співвідношення попиту та пропозиції на транспортні послуги за видами транспорту визначає ступінь участі кожного з них в роботі транспортної системи виробничо-господарського комплексу країни [49, с. 57–62].

На сучасному етапі існування залізниць одним з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничним транспортом є

оновлення технічних засобів, створення та введення в експлуатацію більш сучасних та досконаліх зразків, які б забезпечили підвищення якості і конкурентоспроможності послуг та сприяли б зниженню витрат на перевезення. Найгострішою проблемою тут є стан рухомого складу, який в результаті недофінансування в попередні періоди потребує масштабного оновлення. Причина на поверхні - залишковий ресурс роботи найважливіших видів вагонного парку досяг критичної величини [245, с. 82–84].

В умовах ринку зараз залізниці ще виконують функції, покладені на них державою, але в цілому забезпечують потреби населення та економіки у перевезеннях, проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально- економічного розвитку держави. З цього виходить, що проблеми залізниць України в ринкових умовах – це не тільки проблеми залізничників, але й загальнодержавні завдання, від вирішення яких життєво залежить успіх переходу нашої економіки до ринкового механізму. На даний час залізниці, в основному, задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим [49, с. 57–62].

Функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки потребує зміни інвестиційної політики на основі врахування впливу зовнішнього середовища і, в першу чергу, конкурентного оточення. Розвиток конкурентних відносин служить стимулом для інвестиційної діяльності. Створення загальних взаємовигідних інфраструктурних проєктів і оптимізаційних проєктів з вантажовласниками дозволяє залізниці повертати вантажопотоки, що йдуть на інші види транспорту, а в майбутньому - збільшити об'єми перевезень. Перспективними напрямками удосконалення технічної політики щодо оновлення рухомого складу є забезпечення тісної

співпраці з виробниками, використання різних форм фінансування, а також формування раціональної структури парку рухомого складу, що дозволить у відсутність необхідного об'єму інвестицій забезпечити потреби в основних засобах залізничного транспорту і прийнятний рівень його конкурентоспроможності [245, с. 82–84].

Щодо наступного завдання, то в сучасному ринковому середовищі, яке характеризується змінюваністю економічних параметрів і нестабільністю, головною проблемою підприємств залізничного транспорту є здатність до розвитку у відповідності зі змінами. Для ефективного використання ринкових можливостей будь-яке підприємство, у тому числі, залізничне, повинне мати власну стратегію розвитку [53, с. 3–10].

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів [53, с. 3–10].

Реформування залізничного транспорту України виступає на сьогоднішній час головним інструментом покращення конкурентних переваг галузі та приведення діяльності її підприємств відповідно до світових норм господарювання. Розробка та впровадження корпоративної стратегії для залізничного транспорту визначає загальний напрямок розвитку галузі та її підприємств і передбачає розподіл функцій державного управління й організації господарської діяльності, виділення з монопольної структури конкурентного сектора з розмежуванням видів діяльності [49, с. 57–62].

Крім того, слід зазначити, що подальший розвиток пасажирського господарства залізничного транспорту є можливим завдяки формуванню стратегії розвитку залізничного туризму для диверсифікації його послуг за

рахунок впровадження комерційних комплексних послуг, які є поєднанням основної послуги – перевезення, та додаткових послуг у потязі і на станціях, що надаються на комерційній основі [53, с. 3–10].

Забезпечення безпеки руху поїздів було і залишається ключовим моментом стійкої роботи залізничного транспорту України. Законом України «Про залізничний транспорт» встановлено, що залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів. При цьому поняття «безпека руху поїздів» визначається як комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв [169, с. 54].

Підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України [188].

Безпека руху поїздів – це комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв. Розміщення об'єктів, пов'язаних з виробництвом, зберіганням, навантаженням, транспортуванням і розвантаженням вибухових, легкозаймистих, радіоактивних речовин і матеріалів, отруйних та сильнодіючих хімічних речовин, визначається відповідними будівельними та санітарними нормами і правилами стосовно об'єктів, розташованих на землях залізничного транспорту загального користування. Місця перетину залізничних колій трубопроводами, лініями зв'язку і електропередач, іншими комунікаціями повинні погоджуватися з АТ «Укрзалізниця». Рухомий склад, обладнання та інші технічні засоби, які постачаються залізничному транспорту, повинні відповідати вимогам безпеки руху, схоронності

вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат [188].

На основі вищенаведеного аналізу, можна визначити наступні концептуальні завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права:

- управління та адміністрування залізничним транспортом загального користування;
- розробка та реалізація стратегії розвитку залізничного транспорту з урахуванням потреб населення і промислових можливостей;
- розвиток та підвищення ефективності залізничної інфраструктури;
- забезпечення координації роботи залізничної інфраструктури;
- впровадження інновації в галузі залізничної інфраструктури та екологічних норм;
- забезпечення надійності та безпеки перевезень, здійснення регулярного контролю за станом залізничної інфраструктури та рухомого складу.
- підвищення кваліфікації працівників залізничної галузі.

Загалом, завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права – це концептуальні напрямки функціонування та розвитку залізничної транспортної інфраструктури з метою задоволення потреб суспільного виробництва та населення в перевезень, що реалізуються через використання методів, форм та процедур, що формуються в єдиний механізм ефективного управління залізничного транспорту.

Ефективна модель корпоративного управління є важливим компонентом забезпечення економічної безпеки та сталого розвитку вітчизняних підприємств. Одним з напрямів удосконалення корпоративного управління є підвищення ефективності функціонування його внутрішніх механізмів, серед яких особливої уваги заслуговує наглядова рада. Нині наглядові ради на багатьох вітчизняних підприємствах відіграють досить формальну роль. Це призводить до недооцінки цього органу управління в системі економічної безпеки [129, с. 82–86].

Ідея створення наглядової ради як незалежного від втручання політиків і чиновників, професійного інституту органу управління, кінцевим результатом роботи якого є швидке та ефективно прийняття рішень для розвитку економіки держави, на стратегічно важливих підприємствах, останнім часом, зокрема, в діяльності Укрзалізниці, не виправдовує себе. Створена система заохочення для наглядових рад як один із важливих інструментів корпоративного управління, який забезпечує досягнення поставленої мети не виправдовує сподівань, які закладались Урядом при сприйнятті світового досвіду. Діяльність наглядових рад повинна стати більш зрозумілою та більш прозорою для суспільства [156, с. 178; 174, с. 140–143].

У науковій літературі домінує думка, що поява наглядових рад серед органів управління державними унітарними підприємствами сприятиме ефективній діяльності таких суб'єктів, оскільки управління стає більш відкритим. Впровадження інституту наглядових рад дає можливість залучати до управління професійних та незалежних фахівців, а це має підвищити економічні показники діяльності суб'єктів державного сектора економіки [261, с. 192].

В Україні постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» від 31 жовтня 2018 р. № 938 визначає, що наглядова рада є колегіальним органом, що здійснює захист прав акціонерів товариства і в межах компетенції, визначеної законом і Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця», здійснює управління товариством, а також контролює та регулює діяльність правління. Наглядова рада діє на підставі законодавства, Статуту акціонерного товариства «Українська залізниця» та положення про неї. У разі припинення повноважень всіх членів наглядової ради функції наглядової ради на період обрання членів наглядової ради товариства виконуються загальними зборами [56].

Наглядова рада є важливою складовою структури управління, вона визначає та впроваджує корпоративну стратегію, управляє вартістю компанії,

здійснює контроль за фінансовими потоками та має багато інших повноважень. Тому від її ефективної діяльності залежить життєздатність всієї компанії. Зважаючи на це, багато науковців досліджують фактори, які сприяють оптимальному функціонуванню Наглядової ради. Основними серед них є кількість членів Наглядової ради. Недостатність членів може призвести до неефективного вирішення питань, а їх надмірність – до розмивання персональної відповідальності, затягування обговорень та нерівномірної участі кожного члена [259, с. 474].

Наглядова рада Укрзалізниці складається із семи членів, які призначаються та звільняються у порядку, визначеному законодавством та Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця», з числа фізичних осіб, які мають повну цивільну дієздатність та відповідають вимогам, передбаченим Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця» та законодавством. Персональний склад наглядової ради затверджується загальними зборами. Члени наглядової ради обираються загальними зборами на три роки [56].

Доцільність створення наглядової ради як органу контролю, що покликаний захищати інтереси власників компанії, визнана у багатьох країнах світу. На корпоративних підприємствах компетенцію наглядової ради розглядають з поділом на три групи: 1) повноваження щодо контролю за роботою виконавчого органу (укладення від імені товариства контракту з керівником, затвердження умов договорів з головою (членами) правління та ін.); 2) повноваження щодо роботи з акціонерами (організація і контроль за виконанням рішень загальних зборів, узгодження порядку денного і попередній розгляд питань, включених до неї, вимога про скликання позачергових зборів тощо); 3) повноваження щодо вирішення фінансових питань діяльності товариства (визначення основних напрямів діяльності товариства і затвердження його планів, узгодження правочинів; вибір аудитора та ін.) [156, с. 178; 174, с. 140–143].

Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця» визначено,

що до виключної компетенції наглядової ради належить: 1) заслуховування звіту голови та членів правління з питань фінансово-господарської діяльності товариства; 2) підготовка рекомендацій щодо розміру дивідендів за акціями та порядку їх виплати з урахуванням вимог, передбачених законодавством; 3) прийняття рішення: про використання фондів товариства; про надання згоди на вчинення значного правочину, якщо ринкова вартість майна, робіт або послуг, що є предметом такого правочину, становить від 10 до 25 відсотків вартості активів; про відсторонення голови, його заступників або члена правління від здійснення повноважень; про утворення постійних чи тимчасових комітетів з числа членів наглядової ради для вивчення і підготовки питань, що належать до її компетенції; про обрання оцінювача майна товариства та затвердження умов договору, що укладатиметься з ним, встановлення розміру оплати його послуг; про обрання (заміну) депозитарної установи, яка надає товариству додаткові послуги, затвердження умов договору, що укладатиметься з нею, встановлення розміру оплати її послуг; про обрання аудитора (аудиторської фірми) товариства для проведення аудиторської перевірки; про розміщення товариством інших цінних паперів, крім акцій; про викуп розміщених товариством інших цінних паперів, крім акцій; про створення та/або участь товариства в будь-яких юридичних особах, їх реорганізацію та ліквідацію; про створення, реорганізацію та/або ліквідацію структурних та/або відокремлених підрозділів товариства; про участь товариства у промислово-фінансових групах та інших об'єднаннях; про затвердження стратегії товариства та річних бюджетів для реалізації стратегії (за попереднього погодження загальними зборами); про затвердження плану реалізації стратегії товариства; про погодження розробленого правлінням проекту фінансового плану товариства; 4) внесення загальним зборам пропозицій (подання) щодо кандидатур на посади голови, його заступників та членів правління; 5) затвердження умов контрактів та їх укладення з головою, його заступниками та членами правління товариства; 6) визначення форм контролю за діяльністю правління; 7) затвердження

внутрішніх положень, якими регулюється діяльність товариства, крім тих, що віднесені до виключної компетенції загальних зборів, та тих, що рішенням наглядової ради передані для затвердження правлінню; 8) здійснення контролю за своєчасністю надання (опублікування) товариством достовірної інформації про його діяльність відповідно до законодавства, опублікування товариством інформації про принципи (кодекс) корпоративного управління товариства; 9) вирішення інших питань, віднесених до її компетенції згідно із законодавством та Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця» або тих, що покладені на неї загальними зборами відповідно до пункту 70 Статуту акціонерного товариства «Українська залізниця» [56].

Результативність діяльності наглядової ради акціонерного товариства як складової ефективного корпоративного управління залежить від ряду факторів, які відрізняються за спрямованістю, ступенем та характером впливу, тривалістю дії тощо. Однак у той же час вони є взаємопов'язаними, що свідчить про потребу комплексного підходу до їх врахування, аналізу, подальшого використання та розробки системи заходів щодо зменшення негативних впливів та наслідків з метою досягнення цілей всього підприємства та реалізації його сталого довгострокового розвитку [139, с. 40–44].

В. Лаптев сформував фактори, що впливають на ефективність роботи наглядової ради, можна умовно розділив на дві групи: 1) зовнішні фактори. В середині даної групи можна виділив чотири складові, які відображають дію основних чотирьох побудних сил: політичної, соціальної, економічної та технологічної. Вплив політики визначається через те, що вона регулює владу, яка, в свою чергу, визначає середовище компанії та отримання ключових ресурсів для діяльності. Основна причина врахування економічної компоненти – це створення картини розподілу ресурсів на рівні держави, яка виступає головною умовою діяльності підприємства. Соціальна компонента є також важливою факторів зовнішнього впливу через те, що вона визначає споживацькі потреби. 2) внутрішні фактори, серед яких виділено: - фінансові.

До таких можна віднесено наявність чи відсутність винагороди та її форми (фіксована сума, винагорода у вигляді цінних паперів товариства як відсоток від чистого прибутку тощо). - організаційні. Серед таких: наявність комітетів і посади корпоративного секретаря; періодичність засідань, розподіл повноважень, закріплених у внутрішніх документах, вимогу до складу наглядової ради (щодо кількості та якісних характеристик), знання своїх прав та обов'язків. - соціально-психологічні: психофізіологічні властивості членів наглядової ради; психологічний клімат, який склався в колективі тощо [139, с. 40–44].

Крім того, Наглядова рада Укрзалізниці утворює: комітет з аудиту; комітет з питань визначення винагороди посадовим особам товариства (далі - комітет з питань винагород); комітет з питань призначень. Комітети з питань винагород та з питань призначень можуть бути об'єднані. Комітети з питань аудиту, з питань винагород і з питань призначень очолюють члени наглядової ради, які є незалежними директорами. Більшість членів зазначених комітетів повинні становити незалежні директори. Наглядова рада може утворювати інші постійні чи тимчасові комітети з числа її членів для попереднього вивчення і підготовки до розгляду на засіданні питань, що належать до її компетенції [56].

Наглядова рада може прийняти рішення щодо запровадження в товаристві посади внутрішнього аудитора (створення служби внутрішнього аудиту), який функціонально буде підзвітний наглядовій раді. Внутрішній аудитор (служба внутрішнього аудиту) призначається наглядовою радою і є підпорядкованим та підзвітним безпосередньо члену наглядової ради - голові комітету з аудиту. Служба внутрішнього аудиту діє на підставі положення, що затверджується наглядовою радою [183].

Таким чином, правовий статус наглядової ради акціонерного товариства «Українська залізниця» – це правове становище внутрішньо-функціонального органу товариства, що є суб'єктом внутрішнього управління товариства, на який покладено функцію внутрішнього контролю

діяльності товариства та забезпечення діяльності правління товариства, шляхом впровадження та реалізації корпоративної стратегії, спрямованої на розвиток акціонерного товариства.

За своїм правовим статусом наглядова рада акціонерного товариства «Українська залізниця» є колегіальним органом, що діє відповідно до вимог законодавства та статуту товариства, без права втручання у поточну діяльність Укрзалізниці, що належить до компетенції вищих органів її управління.

Хоча останнім часом активізується обговорення проблем корпоративного управління, про що свідчать конференції, круглі столи, навчальні семінари, разом з тим загальний рівень корпоративної культури в Україні не можна визнати достатнім. Це обумовлено тим, що в Україні ще не функціонують належним чином механізми фінансового ринку, а володіння акціями масовим інвестором суцільно обумовлено приватизаційними процесами [104, с. 331–337].

Корпоративне управління є різним, що обумовлене різноманітністю правового статусу її суб'єктів. Досить цікавим є корпоративне управління акціонерного товариства «Українська залізниця», оскільки за формою власності це приватне акціонерне товариство має задовольняти суспільні інтереси. Внутрішнє правління Укрзалізниці здійснюється через спеціальні органи (загальні збори; наглядова рада; правління; ревізійна комісія), що дає можливість забезпечити ефективне та прозоре управління підприємством та дотримання інтересів держави як власника. В площині наукових викликів правовий статус Ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця» є новітньою та сучасною тематикою для формування більш ефективної моделі внутрішнього управління транспортної галузі.

Відтворення власності в акціонерному товаристві здійснюється шляхом підвищення капіталізації, одержання прибутку і використання його для розвитку самого акціонерного товариства та виплати дивідендів. Для організації цього процесу запроваджується система корпоративного

управління, яка є невід'ємною складовою функціонування Товариства. Корпоративне управління в Товаристві представляє собою систему відносин між єдиним його Акціонером, Наглядовою радою, Правлінням, Ревізійною комісією та іншими заінтересованими сторонами, розподіл повноважень між ними і ефективну взаємодію. Корпоративне управління окреслює межі, в яких визначаються завдання Товариства, правила і процедури виконання цих завдань, здійснення контролю реалізації [239, с. 130–143].

В Україні постанова Кабінету Міністрів України Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця» від 31 жовтня 2018 р. № 938 визначає, що для забезпечення функціонування товариства утворюються органи товариства. Органами товариства є: 1) загальні збори; 2) наглядова рада; 3) правління; 4) ревізійна комісія [56].

Ревізійна комісія проводить перевірку (контроль) фінансово-господарської діяльності товариства. Ревізійна комісія діє на підставі положення про неї [56].

Фактично ревізійна комісія виконує контрольно-ревізійну функцію – покликану забезпечити спеціалізацію у виконанні даної функції, яка вимагає застосування спеціальних знань і умінь в області фінансового аналізу, у тому числі з метою вироблення пропозицій з раціоналізації фінансової діяльності підприємства і поліпшення його показників [176, с. 16]. Покладення внутрішньої контрольно-ревізійної функції на спеціальний орган – ревізійну комісію – потрібне для забезпечення різних принципів відповідальності спостережної ради і ревізійної комісії, більш жорстких в останньому випадку [176, с. 16].

Сучасні тенденції зміни ролі внутрішніх аудиторів щодо цілей підвищення ефективності та продуктивності діяльності підприємства потребують відповідного визначення суті внутрішнього аудиту. Внутрішній аудит – це незалежне об'єктивне підтвердження та консультування, розроблені для підвищення ефективності та покращення діяльності підприємства. Він допомагає досягненню цілей, надаючи систематичний,

кваліфікований підхід до оцінювання та підвищення ефективності управління підприємством, систем бухгалтерського обліку та внутрішнього контролю. До інститутів внутрішнього аудиту належать ревізійні комісії, внутрішні аудиторі, групи внутрішніх аудиторів чи служби внутрішніх аудиторів [64, с. 41–46].

Під час організації власної спеціалізованої внутрішньої служби аудиту необхідно пам'ятати, що вона не може бути одним зі структурних підрозділів фінансово-планової чи бухгалтерської служби, інакше вона не зможе виконувати роль експерта в оцінюванні розумності і доцільності організації системи бухгалтерського обліку на підприємстві. Вчені виділяють такі переваги даного варіанту: - внутрішній аудит ураховує специфіку діяльності підприємства, володіє оперативною і точною інформацією про всі внутрішні бізнес-процеси; - здійснення контролю на безперервній основі та доступ керівництва підприємства до кваліфікованої думки внутрішніх аудиторів у режимі поточної роботи; - підвищення досвіду і кваліфікації співробітників служби внутрішнього аудиту збільшує інтелектуальний капітал підприємства [63, с. 133–137].

Члени ревізійної комісії призначаються загальними зборами. Ревізійна комісія складається з п'яти осіб. Строк повноважень ревізійної комісії становить три роки. Член ревізійної комісії не може бути членом наглядової ради, правління, корпоративним секретарем, членом інших органів товариства. Одна і та сама особа може обиратися до складу ревізійної комісії неодноразово. У разі дострокового припинення повноважень члена ревізійної комісії загальні збори призначають нового члена ревізійної комісії на період до закінчення строку дії її повноважень. Права та обов'язки членів ревізійної комісії визначаються законодавством, Статутом акціонерного товариства "Українська залізниця", положенням про ревізійну комісію, а також цивільно-правовим договором, що укладається з кожним членом ревізійної комісії. Такий договір від імені товариства підписує голова правління чи інша уповноважена загальними зборами особа. Повноваження члена

ревізійної комісії державними службовцями чи іншими представниками держави здійснюються у порядку, визначеному законодавством. Члени ревізійної комісії виконують свої функції без отримання матеріальної винагороди [56].

У сучасних умовах розвитку підприємницьких структур та здійснення ними фінансово-господарської діяльності в Україні актуальності набуває питання побудови потужної системи внутрішнього аудиту як невід'ємного елементу організаційної структури кожної бізнес-одиниці. Формування системи внутрішнього аудиту повинно сьогодні бути у центрі уваги власників бізнесу, його керівництва та менеджерів, а також отримати всебічну підтримку з боку органів державної і місцевої влади та професійної спільноти бухгалтерів й аудиторів [63, с. 133–137].

Внутрішній аудит порівняно із зовнішнім є більш поглибленим і таким, що враховує специфіку підприємства, установи та організації, а також здійснюється згідно з правилами внутрішнього звітування і спрямований на допомогу керівництву у виконанні їхніх функцій, підвищення прибутковості підприємства. В ідеальному варіанті внутрішній аудит повинен здійснюватися спеціально створеним структурним підрозділом підприємства – службою внутрішнього аудиту, безпосередньо підлеглою керівництву підприємства [63, с. 133–137].

Ревізійна комісія інформує про результати проведених нею перевірок загальні збори та наглядову раду. До компетенції ревізійної комісії належить:

- 1) проведення перевірки (ревізії) фінансово-господарської діяльності товариства за підсумками року, а також у будь-який час з власної ініціативи, за рішенням загальних зборів або наглядової ради;
- 2) проведення перевірки та аналізу фінансового стану товариства, його платоспроможності, функціонування системи внутрішнього контролю та системи управління фінансами і операційними ризиками, ліквідності активів, співвідношення власних та залучених коштів;
- 3) підтвердження достовірності даних у річній звітності та інших фінансових документах товариства, проведення перевірки

порядку ведення бухгалтерського обліку та складення фінансової звітності; 4) проведення перевірки: здійснення розрахункових операцій з контрагентами, бюджетом, з оплати праці, соціального страхування, нарахування та виплати дивідендів; ефективності використання активів товариства, виявлення причин непродуктивних витрат; усунення недоліків, раніше виявлених ревізійною комісією; відповідності рішень органів товариства з питань виробничо-фінансової діяльності Статуту акціонерного товариства “Українська залізниця” та рішенням загальних зборів; 5) підготовка для наглядової ради і правління рекомендацій з формування бюджетів товариства та їх коригування; 6) інші питання, що згідно із законодавством та положенням про ревізійну комісію віднесені до компетенції ревізійної комісії [56].

За підсумками перевірки фінансово-господарської діяльності товариства за результатами фінансового року ревізійна комісія готує висновок, в якому міститься інформація про: підтвердження достовірності та повноти даних фінансової звітності за відповідний період; факти порушення законодавства під час провадження фінансово-господарської діяльності, а також встановленого порядку ведення бухгалтерського обліку та подання звітності. Висновки ревізійної комісії щодо достовірності та повноти даних річної фінансової звітності товариства подаються наглядовій раді та правлінню до дати попереднього затвердження річного звіту [56].

Засідання ревізійної комісії скликаються за ініціативою голови ревізійної комісії та на вимогу наглядової ради чи правління. Ініціатор скликання засідання ревізійної комісії зобов'язаний надати кожному членові ревізійної комісії не менш як за десять днів до дати його проведення: перелік питань, які виносяться на розгляд ревізійної комісії; документи та матеріали з кожного питання порядку денного; проект рішення. Засідання ревізійної комісії вважається правоможним, якщо в його роботі взяла участь не менш як половина її складу. Рішення ревізійної комісії приймається простою більшістю голосів членів ревізійної комісії, присутніх на засіданні. У разі

рівного розподілу голосів вирішальним є голос голови ревізійної комісії. Рішення ревізійної комісії оформляється протоколом не пізніше ніж протягом п'яти днів після проведення засідання [56].

Правління забезпечує членам ревізійної комісії доступ до інформації в межах, передбачених Статутом Укрзалізниці та положенням про ревізійну комісію [56].

Таким чином, за своїм правовим статусом Ревізійна комісія акціонерного товариства «Українська залізниця» є органом внутрішнього контролю, що проводить ревізії фінансово-господарської діяльності акціонерного товариства, включаючи перевірку достовірності фінансової звітності, внутрішнього контролю та обліку, а також дотримання вимог законодавства України та статуту акціонерного товариства.

Ревізійна комісія акціонерного товариства «Українська залізниця» виконує важливу роль у забезпеченні ефективного управління фінансами та господарською діяльністю. Завдання Ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця» полягає у забезпеченні незалежного та об'єктивного контролю за використанням фінансових та матеріальних ресурсів товариства. Крім того, Ревізійна комісія надає комплексні рекомендації з покращення фінансової та господарської діяльності, та впровадження ефективних стандартів та процедур в діяльність залізничного транспорту.

Метою Ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця» є збереження та раціональне використання фінансових та матеріальних ресурсів Укрзалізниці, а також запобігання, попередження та припинення фінансових порушень законодавства.

Висновки до розділу 3

1. Під системою суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено систему (мережу) органів, юридичних осіб чи будь-яких інших суб'єктних інституцій, які формують, реалізують та забезпечують процес управління залізничним транспортом загального користування, для сприяння розвитку транспортної галузі. Встановлено, що система суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні є досить складною та розгалуженою, що формується на складному координаційному рівні, включаючи різні за правосуб'єктністю суб'єкти, кожен з яких відповідає за конкретні функції.

2. Поділено систему суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні за категоріями компетенції: загальна (Кабінет Міністрів України); галузева (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України); спеціальна (акціонерне товариство «Укрзалізниця»; Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті); паралельна (місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування); доповнююча (Міністерство цифрової трансформації України).

3. Основними функціональними завданнями Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування визначено: 1) формування та реалізація державної політики у цій сфері; 2) контроль у сфері управління залізничним транспортом загального користування; 3) міжнародне співробітництво у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

4. Визначено, що акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування є центральним суб'єктом, що займається залізничним транспортом в країні, утворення якого було пов'язано безпосередньо з реформуванням залізничного транспорту в Україні, що

почалося в 2015 році. Акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування було утворено шляхом реорганізації підприємств, що належали до колишньої Державної адміністрації залізничного транспорту України. Починаючи з 2015 року було ухвалено ряд нормативно-правових актів, які передбачають процедуру утворення та функціонування нового національного залізничного оператора – Укрзалізниці, головною особливістю якої є той факт, що вона зареєстрована, як акціонерне товариство, але яке повністю належить державі Україна та з головним управлінням під керівництвом Уряду України.

5. Визначено, що правовий статус Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця» – це правове становище вищого органу внутрішнього управління Укрзалізниці, що у формі загальних зборів та на основі адміністративного та господарського законодавства, та внутрішньо-статутних норм діяльності Укрзалізниці забезпечує розвиток транспортної залізничної інфраструктури в Україні.

6. Визначено, що Кабінет Міністрів України відіграє ключову та унікальну роль у створенні та функціонуванні Укрзалізниці, забезпечуючи ефективне управління та розвиток залізничного транспорту в Україні, що обумовлено публічним характером управління Укрзалізницею та її особливим статусом як акціонерного товариства.

7. Розкрито завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права як концептуальні напрямки функціонування та розвитку залізничної транспортної інфраструктури з метою задоволення потреб суспільного виробництва та населення в перевезень, що реалізуються через використання методів, форм та процедур, що формуються в єдиний механізм ефективного управління залізничного транспорту.

8. Визначено концептуальні завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права: – управління та адміністрування залізничним транспортом загального користування; – розробка та реалізація стратегії розвитку залізничного транспорту з урахуванням потреб населення і

промислових можливостей; – розвиток та підвищення ефективності залізничної інфраструктури; – забезпечення координації роботи залізничної інфраструктури; – впровадження інновації в галузі залізничної інфраструктури та екологічних норм; – забезпечення надійності та безпеки перевезень, здійснення регулярного контролю за станом залізничної інфраструктури та рухомого складу. – підвищення кваліфікації працівників залізничної галузі.

9. За своїм правовим статусом наглядова рада акціонерного товариства «Українська залізниця» є колегіальним органом, що діє відповідно до вимог законодавства та статуту товариства, без права втручання у поточну діяльність Укрзалізниці, що належить до компетенції вищих органів її управління.

10. Розкрито, що за своїм правовим статусом Ревізійна комісія акціонерного товариства «Українська залізниця» є органом внутрішнього контролю, що проводить ревізії фінансово-господарської діяльності акціонерного товариства, включаючи перевірку достовірності фінансової звітності, внутрішнього контролю та обліку, а також дотримання вимог законодавства України та статуту акціонерного товариства. Ревізійна комісія акціонерного товариства «Українська залізниця» виконує важливу роль у забезпеченні ефективного управління фінансами та господарською діяльністю. Завдання Ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця» полягає у забезпеченні незалежного та об'єктивного контролю за використанням фінансових та матеріальних ресурсів товариства. Крім того, Ревізійна комісія надає комплексні рекомендації з покращення фінансової та господарської діяльності, та впровадження ефективних стандартів та процедур в діяльність залізничного транспорту. Метою Ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця» є збереження та раціональне використання фінансових та матеріальних ресурсів Укрзалізниці, а також запобігання, попередження та припинення фінансових порушень законодавства.

РОЗДІЛ 4

НАПРЯМКИ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ У СФЕРІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ

4.1. Сутність та види контролю щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Загальновідомим є той факт, що перехід на ринкові умови господарювання та зміна господарського механізму відбувалися шляхом радикальних перетворень у сфері господарської діяльності та змусили повному поглянути на проблеми організації управлінської системи й, зокрема, на можливість більш повного використання однієї з найважливіших функцій управління, що є випробуваною в різних системах протягом багатьох десятиріч, – контролю. Досвід господарювання свідчить про те, що роль контролю в одних випадках переоцінювалась, в інших – дещо недооцінювалась. Існуюча в період так званої планової економіки і централізованого управління функція контролю мала політичну спрямованість і була фетишизована, що позначилось, перш за все, на його низькій результативності та набутті постійного почуття тривоги. До того ж, процес контролю ставав усе більш формальним, у результаті – виникла потреба у зміні поглядів на формування нової системи контролю та перегляду його методичних і організаційних принципів [20, с. 106].

Контроль став частиною управління будь-яким складним об'єктом, ефективність якого забезпечує реалізацію цілого комплексу завдань в інтересах функціонування об'єкта й досягнення бажаних напрямів його розвитку. Практика господарювання сучасних підприємств засвідчує, що управлінцями приймається щоденно чимало рішень, але їх ефективність залишається на низькому рівні. Причинами такого явища виступають

об'єктивні та суб'єктивні чинники, але основна питома вага припадає на такий чинник, як організація системи контролю. З його допомогою можна врахувати дію всіх існуючих чинників, а також визначити науковий рівень прийнятих рішень, економічний ефект їх реалізації. Таким чином, необхідність контролю безумовна, що підкреслюється також і на рівні державної виконавчої влади [20, с. 106].

Управління залізничним транспортом загального користування в Україні має ряд проблем і викликів, які впливають на ефективність та безпеку цього виду транспорту. А відтак належний контроль в сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні дасть змогу вирішити нагальні проблеми, які полягають в наступному: 1) Застаріла інфраструктура: Багато залізничних ліній та інфраструктури в Україні потребують суттєвого оновлення та модернізації. Застарілі шляхи, мости, сигнальна система і станції можуть призводити до аварій і обмежувати швидкість руху потягів. 2) Фінансові проблеми: Управління залізничним транспортом вимагає значних фінансових ресурсів на підтримку і модернізацію інфраструктури, ремонт рухомого складу та забезпечення безпеки. Недостатні інвестиції можуть спричинити збитки у функціонуванні та обслуговуванні залізниці. 3) Висока залізнична аварійність: Аварії та зіткнення на залізничних дорогах становлять серйозну загрозу для безпеки пасажирів та персоналу. Контроль якості обслуговування, стану шляхів та технічного стану рухомого складу є важливим завданням. 4) Нестабільність управління: Зміни в управлінні та політиці можуть впливати на стратегію розвитку залізниці та спричиняти незрозумілість у пріоритетах та інвестиціях. 5) Корупція: Проблема корупції може впливати на розподіл бюджетних коштів, процеси закупівель та контроль якості робіт. Це може призводити до недофінансування важливих проектів та знижувати рівень безпеки. 6) Недостатня конкуренція: Монополістичний характер деяких залізничних послуг може призводити до відсутності стимулів для покращення якості обслуговування та ефективності.

Для вирішення цих проблем в Україні потрібні системні реформи, інвестиції в інфраструктуру, покращення управлінських процесів та забезпечення більшої прозорості та ефективності в управлінні залізничним транспортом, що в свою чергу є можливим виключно з урахуванням контролю управління.

Світова економічна криза показала: для досконалості управління та запровадження найбільш ефективних заходів щодо виконання показників соціально-економічного розвитку з урахуванням усіх зовнішніх та внутрішніх обставин слід вирішувати проблемні питання державного контролю, тому, щоб визначити стратегічні напрямки розвитку державного контролю, необхідно звернутися до самої природи контролю, його сутності та різновидів [70].

З метою дослідження сутності контролю щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні, нам необхідно перш за все визначити, що собою являє поняття «контроль» та які види такого контролю існують.

Автори навчального посібника зазначають, що термін «контроль» з'явився кілька століть тому. Словник іншомовних слів визначає контроль (від французької «controle») як перевірку або спостереження з метою перевірки. Французьке слово «controle» утворилося від латинського префікса «contra», що означає «протидію», «протилежність» до того, що виражено в другій частині слова, наприклад «контрреволюція», «контрманевр». У другій частині слова «контроль» міститься слово «роль» (від латинського «role»), тобто «міра впливу, значення, ступінь участі в чомусь». «Ступінь участі у чомусь» – це одне з тлумачень слова «роль», його слід розглядати, як «здійснення будь-якої дії». У цьому випадку слово «контроль», окрім «перевірки», набуває іншого змісту – протидія чомусь небажаному. Тому більш правильним буде тлумачення слова «контроль» як перевірки, а також спостереження з метою перевірки для протидії чомусь небажаному, виявлення, попередження та припинення протиправної поведінки з боку

кого-небудь [167].

В науковій літературі вважається, що вагомий внесок у розкриття поняття контролю зробила Л. В. Дікань, яка в своїй монографії збирила визначення багатьох авторів, а також тлумачення різних словників. Авторка згрупувала всі поняття терміну «контроль» та поділила їх за підходами. Так, на думку авторки контроль – це: 1. Певний нагляд або спостереження. 2. Замір та аналіз виконання планів. 3. Повторне повернення до раніш розглянутого поняття. 4. Протистояння документальним твердженням, тобто свідомої протидії тієї інформації, що міститься в документації господарюючого суб'єкта який перевіряється. 5. Принцип, стадія процесу, або елемент управління [60, с. 8; 264]. З позиції Л. Дікань, «...загальне визначення поняття контроль слід розуміти як систему відносин з приводу систематичного спостереження і перевірки ходу функціонування відповідного об'єкта деякого суспільного, виробничого або іншого процесу контролюючими органами, установами, уповноваженими особами з метою встановлення відхилень об'єкта контролю від заданих параметрів» [60, с. 17; 264]. Вчений В.Б. Авер'янов зазначає, що сутність державного контролю полягає у спостереженні та перевірці розвитку суспільної системи й усіх її елементів відповідно до визначених напрямів, а також у попередженні та виправленні можливих помилок і неправомірних дій, що перешкоджають такому розвитку. Контроль тісно пов'язаний з іншими видами державної діяльності й може входити до їх складу як певна частина. Водночас як самостійна функція управління контроль має специфічний характер. Тому контроль як певний вид діяльності можна розглядати як самостійне явище або як складову інших видів діяльності держави та функцій її органів [6].

Романів Є.В. розглядає «контроль» як систему спостереження і перевірки відповідності процесу функціонування об'єкта управління прийнятим управлінським рішенням, визначення результатів управлінського впливу на керований об'єкт з виявленням відхилень [126, с. 10]. З.В. Гуцайлюк вважає, що контроль у широкому розумінні – це процес, який

повинен забезпечити відповідність функціонування об'єкта управління прийнятим управлінським рішенням і спрямований на успішне досягнення поставленої мети [46]. Гуцаленко Л.В. визначає сутність контролю, який на думку автора, полягає у здійсненні цілеспрямованого впливу на об'єкти управління, який передбачає систематичний нагляд, спостереження за їх діяльністю для виявлення відхилень від встановлених норм, правил, вимог чи завдань у процесі їх виконання

Таким чином, під терміном «контроль» необхідно розуміти систему заходів та процедур, спрямованих на перевірку, оцінку і нагляд за виконанням встановлених норм, стандартів, положень, законів і політичних рішень в рамках функцій та повноважень відповідних органів або структур з метою забезпечення ефективності, законності, транспарентності та відповідності управлінських дій визначеним цілям і стратегічним завданням. Головне завдання контролю полягає у виявленні відхилень від установлених стандартів та прийняття необхідних заходів для виправлення таких відхилень, забезпечуючи якість та результативність управління у визначеному контексті.

В науці існує думка, що сфера дії контролю поширюється на всі сторони багатогранної виробничо-господарської діяльності організації. Функція контролю здійснюється тільки при зворотному зв'язку, тобто отримання інформації для його здійснення. Його інформація повинна бути оперативною, своєчасною, зрозумілою персоналу управління. Під час процесу управлінського рішення ми використовуємо різну інформацію. До цієї інформації можна віднести звітні, облікові, планові та статистичні дані. Вся ця інформація є важливою частиною при корегуванні управлінських рішень при виконанні всіх функцій. Головне місце займає питання про зв'язки цієї функції з іншими функціями процесу управління. У зв'язку контроль-планування є процес узгодженості поставлених цілей діяльності підприємства та процесу контролю їх виконання, як наслідок - результатів. За цим зв'язком контроль має проводитися постійно. Характерною ознакою

планування на сучасному етапі має стати активізація контролю [167].

Цікавою є думка Майорової Т.В., яка зазначає, що контроль в системі управління забезпечує отримання інформації про відповідність фактичного стану справ рівня, передбаченого планами та іншими рішеннями. Контроль є безперервним процесом, який йде від початку до кінця управлінського рішення – це його особливість. Його основний зміст полягає, по-перше, в попередженні незаконних та неекономічних, з точки зору інтересів суспільства, господарських операцій на початковій стадії прийняття управлінського рішення; по-друге, у виявленні порушень нормального ходу господарської діяльності та встановленні їх причин; по-третє, в узагальненні передового досвіду господарської діяльності [145, с. 8-9] Орел В.М. зазначає, що функції контролю за методологічною ознакою виділяють дві концепції. Перша – під контролем розуміють сукупність способів, притаманних економічним наукам. Так метод фінансово-господарського контролю і ревізії - це сукупність методичних прийомів контролю господарської діяльності та її нормативно-правового регулювання. На думку Д. Микитюк, І. Колеснік, М. Геймор, під методами контролю слід розуміти сукупність способів, за допомогою яких забезпечується безпосереднє виконання функцій фінансового контролю. П.В. Єгоров визначає метод господарського контролю як систему способів, що забезпечує попереднє, поточне і подальше вивчення державними і громадськими органами управління предмета господарського контролю з точки зору дотримання законності, доцільності та якості управління. Такі науковці, як О.А. Біттер, П.С. Березівський, В.С. Мельник інтерпретують метод контролю як комплекс способів і прийомів, які дозволяють контролювати національне багатство з кількісної, якісної та вартісної сторони на будь-яку дату, а також законність і доцільність його споживання, темпи відновлення і джерела формування [167].

Мармаза О.І. у своїй праці про контроль, як функція управління зазначає, що контроль як самостійний вид діяльності має свої специфічні цілі. На думку автора, контроль покликаний забезпечувати цілеспрямованість

і стабільність діяльності навчального закладу та його педагогічного колективу через постійне відстеження стандартів, норм, рішень, правил. Саме нерозуміння цього призводить до перебільшення значення контролю в системі управлінської діяльності та бюрократизації, або до його формалізації та повної лібералізації. Основна мета контролю як функції управління – встановити допустимі відхилення планової діяльності від встановлених стандартів. Завдання контролю полягають у забезпеченні планового перебігу діяльності та досягнення цілей і прогнозованих результатів, встановленні відповідності стандартам якості діяльності та її результатів, підтримці гарантованості виконання рішень, встановлення зворотного зв'язку в процесі комунікацій під час діяльності, створенні умов для підвищення ефективної діяльності та конкурентоспроможності організації [147]. У своїй праці В. М. Гаращук, розглядає термін «контроль» як особливу функцію державного управління, зазначаючи, що «контроль» – це перевірка, а також спостереження з метою перевірки для протидії чомусь небажаному, виявлення, відвернення та припинення протиправної поведінки з боку когонебудь. На думку автора, у змісті категорії «контроль», окрім «перевірки» або «нагляду з метою перевірки», впливає ще один зміст цього слова – протидія чомусь небажаному [39]. Корінько М.Д. визначає контроль як функцію управління та вказує, що вона забезпечує з'ясування доцільності та законності використання інвестиційних, матеріальних, трудових та інших ресурсів, а також перевірку обґрунтованості планування, організації здійснення та відповідності фактичного виконання робіт плановим обсягам [128, с. 38].

Погоджуємося із думкою відповідно до якої функція контролю в системі управління господарюючим суб'єктом активно впливає на всі його процеси і передбачає реалізацію комплексу завдань в інтересах функціонування суб'єкта й забезпечення бажаних напрямів його розвитку. Зміст контролю, як функції управління, проявляється через діалектичну єдність чотирьох його етапів: виявлення і вивчення фактичного стану справ,

зіставлення його з поставленими цілями, критична оцінка вивченої діяльності, розробка заходів впливу по усуненню виявлених порушень [125, с. 11].

Проаналізувавши позиції вчених, можна дійти висновку, що контроль, як функція управління – це систематичний і інформаційно-орієнтований процес, спрямований на забезпечення відповідності фактичного стану справ встановленим стандартам, планам і рішенням, а також на запобігання та виявлення незаконних, неефективних і небажаних явищ в діяльності суб'єкта управління. Він включає в себе аналіз, оцінку і вжиття заходів для забезпечення ефективності та цілісності управлінських процесів і досягнення стратегічних цілей організації. Контроль сприяє підвищенню якості управління, забезпечує гарантії виконання рішень і сприяє досягненню стабільності та конкурентоспроможності. Він включає в себе етапи виявлення, аналізу, оцінки і коригування діяльності для забезпечення оптимального функціонування суб'єкта управління. Основними аспектами контролю, як функції державного управління є: 1) Перевірка дотримання норм і стандартів: контроль включає в себе оцінку виконання встановлених законодавством норм і стандартів управління. Ця функція допомагає переконатися, що дії та рішення державних органів, установ і організацій відповідають вимогам правового середовища. 2) Оцінка ефективності: контроль спрямований на визначення ефективності програм, проектів і заходів, які здійснюються державними органами, що в свою чергу допомагає виявити, наскільки успішно досягаються поставлені цілі та завдання. 3) Забезпечення транспарентності та відповідності: функція контролю сприяє підвищенню відкритості та доступності інформації про діяльність державних органів і організацій. Вона також допомагає забезпечити відповідність дій і рішень державних структур законам і загальноприйнятим нормам етики. 4) Корекція та виправлення відхилень: контроль дозволяє вчасно виявляти негативні або небажані відхилення від поставлених цілей і мети, що в свою чергу дозволяє приймати відповідні заходи для виправлення ситуації та

удосконалення управлінської практики. 5) Захист інтересів громадян і суспільства: контроль служить інструментом захисту прав і інтересів громадян та суспільства від негативних впливів або помилок державних органів.

До основних видів контролю в державному управлінні, на нашу думку, необхідно віднести: 1) Фінансовий контроль: Цей вид контролю спрямований на перевірку використання фінансових ресурсів держави або організації. Він включає в себе аудит фінансової звітності, контроль витрат та доходів, а також оцінку фінансової ефективності програм і проектів. 2) Юридичний (правовий) контроль: Ця форма контролю зосереджена на визначенні відповідності дій і рішень державних органів чинному законодавству. 3) Організаційний контроль: Цей вид контролю спрямований на оцінку ефективності і результативності організаційної структури та управлінських процесів. Включає в себе аналіз структурної організації, роботу персоналу, внутрішні процедури та системи управління. 4) Адміністративний контроль: Ця форма контролю передбачає нагляд за виконанням адміністративних рішень, включаючи контроль за виконанням розпоряджень, наказів, директив та інших адміністративних актів. 5) Публічний контроль: Цей вид контролю здійснюється громадськістю, громадськими організаціями та засобами масової інформації (журналістами) і як правило спрямований на відкритість, прозорість та відповідальність державних органів перед суспільством. 6) Технічний (інженерний) контроль: Ця форма контролю орієнтована на перевірку технічних аспектів, таких як безпека, якість і функціональність систем, обладнання і інфраструктури. 7) Екологічний контроль: Цей вид контролю спрямований на оцінку впливу діяльності державних органів або підприємств на навколишнє середовище і дотримання екологічних стандартів та норм.

Таким чином, контроль, як функція держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні, представляє собою систему заходів та процедур, спрямованих на перевірку, нагляд і

оцінку різних аспектів діяльності залізничного транспорту з метою забезпечення його ефективності, безпеки, відповідності встановленим нормам, а також захисту інтересів громадян і суспільства. Ця функція контролю включає в себе різні види: 1) Технічний контроль: Перевірка безпеки, якості і функціональності залізничної інфраструктури, рухомого складу та обладнання. 2) Фінансовий контроль: Оцінка використання фінансових ресурсів на розвиток і підтримку залізничного транспорту, включаючи бюджетні кошти і тарифи. 3) Юридичний контроль: Відповідність дій залізничного транспорту законодавству, зокрема щодо ліцензування, прав і обов'язків, та дотримання прав пасажирів. 4) Екологічний контроль: Оцінка впливу діяльності залізничного транспорту на навколишнє середовище та дотримання екологічних стандартів. 5) Організаційний контроль: Аналіз управлінської структури та ефективності управлінських процесів в сфері залізничного транспорту. 6) Публічний контроль: Відкритість і доступність інформації про роботу залізничного транспорту для громадськості та громадський нагляд за його діяльністю.

4.2. Напрямки контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Проблема контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначається різними аспектами. По-перше, існує проблема нестачі ефективних механізмів контролю за дотриманням нормативів безпеки та якості обслуговування. Недостатня систематичність та прозорість контрольних процедур може сприяти виникненню порушень, а також ускладнює виявлення та вирішення проблем в роботі залізничного транспорту. По-друге, відзначається проблема недостатньої координації між різними органами, що здійснюють контрольні

функції. Роз'єднаність між різними службами та недостатній обмін інформацією можуть призводити до дублювання зусиль або пропусків у контролі, що загрожує якості та безпеці залізничного руху. По-третє, існує виклик у впровадженні сучасних технологій для підвищення ефективності контрольної діяльності. Недостатнє використання автоматизованих систем моніторингу та звітності може ускладнювати нагляд за роботою різних компонентів залізничної системи.

Для вирішення цих проблем важливо вдосконалити організаційні процеси контролю, забезпечити чітку взаємодію між відповідальними органами, а також активно впроваджувати сучасні технології для ефективного моніторингу та аналізу діяльності залізничного транспорту в Україні. Розвиток цих аспектів може сприяти покращенню безпеки, якості та ефективності функціонування залізниці.

Контрольна діяльність передбачає не тільки виявлення порушень закону, а й їх усунення. Саме ця якість, передусім, характеризує контроль як спосіб забезпечення законності у публічному адмініструванні. Під час здійснення контрольної діяльності стан справ на підконтрольному об'єкті оцінюється не тільки з точки зору законності, а й доцільності. На думку автора, контрольна діяльність є організаційно-процедурним аспектом щодо забезпечення законності та дисципліни в публічному управлінні та ділиться на послідовні етапи. Суть етапів контрольної діяльності полягає в тому, що: перший (підготовчий) визначає зміст та мету контролю і конкретні строки контрольних заходів, залучення до контролю фахівців з певних галузей знань, представників громадськості – саме на цій стадії окреслюється об'єкт та предмет контролю, обираються засоби, з допомогою яких буде здійснюватися контроль, призначаються особи, які будуть проводити відповідну перевірку, складається план її проведення; другий (процедурний) передбачає проведення контролю, що полягає у збиранні та обробленні інформації; третій (узагальнюючо-впливовий) – це аналіз підсумків контролю та прийняття відповідних рішень за його висновками; четвертий

(виконавський) – вибір шляхів, форми та методи реалізації прийнятих рішень [260].

Вітвіцький С.С. зазначає, що специфіка контрольної діяльності полягає в тому, що вона здійснюється суб'єктами такої діяльності, об'єднаними загальною метою: спрямування на взаємодію всіх видів діяльності держави, вирішення проблем удосконалення структури й діяльності систем її органів, підтримання правопорядку та законності в державі, забезпечення стабільності й ефективності функціонування держави та громадянського суспільства тощо [38].

Тобто, під контрольною діяльністю необхідно розуміти систему заходів, спрямованих на забезпечення відповідності фактичного стану об'єкта контролю встановленим вимогам, шляхом порівняння фактичних даних з плановими, нормативними або іншими орієнтирами, що трансформується у контрольну-наглядову діяльність суб'єктів забезпечення управління.

Контрольна діяльність може здійснюватися різними напрямками з використанням комплексної сукупності інструментів з метою забезпечення ефективності та результативності управління залізничним транспортом загального користування. Основними інструментами контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) контроль за управлінням залізничним транспортом загального користування; 2) моніторинг виконання планових завдань управління залізничним транспортом загального користування; 3) перевірка суб'єктів надання транспортних послуг; 4) аудит фінансової звітності суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування; 5) внутрішній аудит; 6) зовнішній аудит; 7) оцінка результатів діяльності суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування.

Як нами вже було раніше зазначено, контроль, як функція державного управління, є важливою складовою процесу управління державними ресурсами, діяльністю та реалізацією публічної політики та може поділятися на такі види: 1) фінансовий контроль; 2) юридичний (правовий) контроль; 3)

організаційний контроль; 4) адміністративний контроль; 5) публічний контроль; 6) технічний (інженерний) контроль; 7) екологічний контроль.

Пропонуємо більш детально розглянути теоретичну складову найактуальніших на сьогодні, на нашу думку, фінансового та публічного контролю у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Оскільки залізничний транспорт є одним з найважливіших компонентів транспортної інфраструктури України, державний фінансовий контроль є необхідним для забезпечення ефективного та економного використання коштів та забезпечення стабільного розвитку залізничного транспорту.

Фінансовий контроль є обов'язковим атрибутом економіки будь-якої країни, так як спрямований на дотримання законності, фінансової дисципліни, запобігання фінансовим правопорушенням під час мобілізації, розподілу та використання фондів, коштів для виконання завдань і функцій держави й ефективного соціально-економічного розвитку всіх суб'єктів фінансових відносин. Останнім часом в Україні спостерігається значне зростання кількості економічних злочинів у підприємницькій сфері, відбувається швидкий процес криміналізації банківської і кредитно-фінансової систем, зовнішньоекономічної діяльності. Відповідно, необхідно посилювати боротьбу зі злочинами в економічній сфері, а її результативність буде залежати від нормативно-правової бази, наявності та обґрунтованості методик здійснення фінансового контролю та його термінології. З урахуванням цих аспектів на сучасному етапі організація дієвого фінансового контролю за повнотою формування та своєчасністю надходження доходів до бюджетів всіх рівнів, а також за законністю й ефективністю використання коштів і майна стає одним із напрямів сучасної економічної і фінансової політики [255].

В наукових доробках поняття фінансового контролю за різноманітності досліджень проблематики фінансового контролю в Україні відсутній єдиний підхід до визначення поняття «фінансового контролю», його структури,

принципів, функцій та особливостей. Деякі науковці тлумачать фінансовий контроль як «регламентовану правовими нормами діяльність публічних суб'єктів і недержавних організацій, господарюючих суб'єктів чи їхніх структурних підрозділів, фізичних осіб, наділених відповідними повноваженнями чи правами, що спрямована на забезпечення законності, обґрунтованості під час формування публічних фондів коштів, повноти надходжень коштів у відповідні фонди, законності й ефективності їх розподілу та перерозподілу і використання» [160, с. 70]. Небезпідставно Бліхар М.М. зазначає, що у вітчизняній науці «державний фінансовий контроль» має надзвичайно складний зміст та багатовекторність прояву. Аналіз розмаїття поглядів вчених дозволяє виділити декілька підходів до визначення сутності поняття державного фінансового контролю: 1) управлінський – полягає в оцінці ефективності державного управління на всіх етапах бюджетного процесу; 2) функціональний – зводиться до контролю за формуванням, розподілом та використанням фінансових ресурсів держави і фінансових ресурсів суб'єктів місцевого самоврядування; 3) цільовий – виглядає в якості підтримки загальнодержавного та регіонального соціально-економічного розвитку і перевірки законності, ефективності й доцільності формування, розподілу, перерозподілу, використання фінансових ресурсів; 4) правовий – пов'язаний з діяльністю фінансових органів щодо виявлення будь-яких правопорушень у сфері господарської діяльності, фінансової та податкової дисципліни, а також із вжиттям відповідних заходів щодо усунення цих правопорушень [27, с. 20; 187]. Досліджуючи питання організації та здійснення фінансового контролю в Україні, Г.В. Дмитренко визнає «державний фінансовий контроль» як регламентовану нормами права діяльність державних органів влади та управління з контролю за своєчасністю та точністю фінансового планування, обґрунтованістю та повнотою надходжень та руху державних фінансових і матеріальних ресурсів, правильності та ефективності їх використання [61, с. 33; 187]. Колісник А.С. зазначає, що в загальному варіанті система побудови

вітчизняної моделі фінансового контролю над управлінням державними (місцевими) ресурсами та їх використанням виглядає так: - державний зовнішній фінансовий контроль (аудит), який здійснює Рахункова палата від імені Верховної Ради України (парламентський контроль); - державний фінансовий контроль, який здійснюють органи Державної аудиторської служби, уповноважені Кабінетом Міністрів України (урядовий контроль); - державний внутрішній фінансовий контроль, зокрема внутрішній контроль та внутрішній аудит, який забезпечується відповідно розпорядниками бюджетних коштів та підрозділом внутрішнього аудиту в бюджетній установі [119, с. 71–77; 187]. Слободяник Ю.Б стверджує, що державний фінансовий контроль є однією з найбільш важливих функцій державного управління, яка полягає у сприянні реалізації фінансової політики держави, забезпеченні процесу формування і ефективного використання фінансових ресурсів держави для досягнення поставлених нею цілей у сфері розподільчих відносин [222].

Отже, під фінансовим контролем необхідно розуміти систему організованих дій, які спрямовані на забезпечення законності, точності, ефективності та обґрунтованості управління фінансовими ресурсами держави або інших суб'єктів, що здійснюють фінансову діяльність. Фінансовий контроль передбачає використання регламентованих нормами права процедур та методів для перевірки формування, розподілу, перерозподілу та використання фінансових ресурсів з метою забезпечення відповідності їхнього використання стратегічним цілям, публічним інтересам, а також для попередження фінансових правопорушень.

Вітчизняні вчені завдання державного фінансового контролю розглядають на макрорівні та мікрорівні. Так, до завдань державного фінансового контролю на макрорівні автори відносять: 1) викриття діяльності, спрямованої на приховування податків та обов'язкових платежів; 2) недопущення діяльності, що монополізує ринки; 3) блокування діяльності, спрямованої на організацію забороненого державою виробництва товарів і

надання послуг; 4) припинення діяльності, яка містить значні соціальні загрози; 5) недопущення діяльності, що порушує майнові права суб'єктів господарювання, законні інтереси держави і суспільства загалом тощо недопущення діяльності, що порушує майнові права суб'єктів господарювання, законні інтереси держави і суспільства загалом. До завдань на мікрорівні віднесли ж: 1) дотримання правил ведення бухгалтерського обліку і фінансової звітності; 2) забезпечення платіжної дисципліни, єдиних стандартів ціноутворення та встановлення тарифів; 3) недопущення нецільового і неефективного використання бюджетних та інших державних коштів; 4) дотримання порядку процедур державних і комунальних закупівель; 5) недопущення нецільового і неефективного використання державного і комунального майна; 6) недопущення нецільового використання кредитів і позик, отриманих під гарантії Уряду тощо [4].

Вітчизняні вчені завдання державного фінансового контролю розглядають на макрорівні та мікрорівні. Так, до завдань державного фінансового контролю на макрорівні автори відносять: 1) викриття діяльності, спрямованої на приховування податків та обов'язкових платежів; 2) недопущення діяльності, що монополізує ринки; 3) блокування діяльності, спрямованої на організацію забороненого державою виробництва товарів і надання послуг; 4) припинення діяльності, яка містить значні соціальні загрози; 5) недопущення діяльності, що порушує майнові права суб'єктів господарювання, законні інтереси держави і суспільства загалом тощо недопущення діяльності, що порушує майнові права суб'єктів господарювання, законні інтереси держави і суспільства загалом. До завдань на мікрорівні віднесли ж: 1) дотримання правил ведення бухгалтерського обліку і фінансової звітності; 2) забезпечення платіжної дисципліни, єдиних стандартів ціноутворення та встановлення тарифів; 3) недопущення нецільового і неефективного використання бюджетних та інших державних коштів; 4) дотримання порядку процедур державних і комунальних закупівель; 5) недопущення нецільового і неефективного використання державного і комунального

майна; б) недопущення нецільового використання кредитів і позик, отриманих під гарантії Уряду тощо [55]. В свою чергу, автори іншого підручника зазначають, що сутність фінансового контролю розкривається в основних завданнях, до яких вони відносять: – перевірка своєчасності і повноти виконання контрольованими суб'єктами фінансових зобов'язань перед державою й органами місцевого самоврядування; – перевірка виконання органами державної влади і місцевого самоврядування покладених на них функцій по формуванню, розподілу і використанню грошових фондів; – перевірка дотримання правильності здійснення фінансових операцій, збереження коштів і матеріальних засобів; – виявлення й усунення порушень фінансової дисципліни; – попередження порушень законності у сфері фінансової діяльності, забезпечення відшкодування матеріального збитку, виявлення винних осіб і притягнення їх до відповідальності; – виявлення внутрішніх резервів виробництва – підвищення його ефективності, найбільш ощадливого використання матеріальних і грошових ресурсів. Реалізація перерахованих завдань фінансового контролю є необхідною умовою забезпечення правопорядку і законності в процесі здійснення фінансової діяльності. Однією зі сторін правопорядку у сфері фінансів є фінансова дисципліна [255].

Тобто, в загальному розумінні під завданням державного фінансового контролю залізничного транспорту України слід розуміти діяльність уповноважених органів держави, метою яких є забезпечення ефективного використання коштів державного бюджету та інших фінансових ресурсів держави. До таких завдань можна віднести: 1) контроль за виконанням бюджету та інших державних фінансових програм національним залізничним перевізником; 2) перевірка фінансової звітності державних організацій та підприємств в галузі залізничного транспорту; 3) моніторинг державних закупівель та контроль за їхнім виконанням; 4) виявлення порушень у сфері використання державних коштів залізничного транспорту; 5) розробка рекомендацій щодо покращення управління державними фінансами в галузі

залізничного транспорту України.

Аналізуючи думки деяких вчених та норми чинного законодавства, можна дійти висновку, що під державним фінансовим контролем за залізничним транспортом загального користування слід розуміти систему заходів, спрямованих на забезпечення ефективного використання коштів державного бюджету та інших фінансових ресурсів держави, з метою досягнення національно-економічних та соціальних цілей. Такий контроль реалізується шляхом проведення фінансової аудиторської діяльності, моніторингу фінансових операцій, виявлення порушень використання коштів тощо, який здійснюється спеціальними органами державної влади та їхніми уповноваженими представниками.

Що стосується публічного контролю управління залізничним транспортом загального користування в Україні, то ми можемо зазначити, що це система дій та заходів, які здійснюються громадськістю з метою забезпечення відкритості та прозорості управління залізничним транспортом загального користування у встановлених межах. Цей процес включає в себе аналіз, спостереження, оцінку, а також публічну діяльність, спрямовану на забезпечення відповідності діяльності організацій, що управляють залізничним транспортом, нормам законодавства, стандартам якості та ефективності, а також враховування інтересів та потреб пасажирів і громади в цілому. Метою публічного контролю є забезпечення відкритості, відповідальності та підвищення якості та безпеки залізничного транспорту для всіх користувачів та загальної громадськості.

Не менш важливим на сьогоднішній день постає і екологічний контроль управління залізничним транспортом загального користування в Україні, який полягає в системі організаційних та технічних заходів, спрямованих на забезпечення дотримання екологічних стандартів, вимог та норм, які стосуються впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище в Україні. Ця система включає в себе моніторинг та аналіз викидів та інших негативних впливів залізничного транспорту на природу, а

також розробку та впровадження заходів для зменшення цього впливу. Екологічний контроль управління залізничним транспортом загального користування спрямований на забезпечення сталого розвитку транспортної системи та збереження природних ресурсів та біорізноманіття.

Варто зазначити, що особливості здійснення контролю за управлінням залізничним транспортом загального користування в Україні включають в себе численні складності і виклики, які варто враховувати: 1) об'єми перевезень (залізничний транспорт в Україні є однією з найважливіших галузей транспорту та має великі обсяги перевезень пасажирів і вантажів. Контроль за такими масштабами вимагає великої координації і ресурсів); 2) специфіка технічного устаткування (залізничний транспорт включає в себе складне технічне устаткування, таке як локомотиви, вагони, сигнальна система та інфраструктура. Контроль за їх станом і обслуговуванням потребує спеціалізованого технічного знання); 3) безпека (забезпечення безпеки пасажирів і вантажів на залізницях є критично важливим завданням. Аварії або нещасні випадки можуть мати серйозні наслідки, і їх попередження вимагає високого рівня безпекових стандартів і контролю); 4) мережа та інфраструктура (залізнична мережа в Україні велика і розгалужена. Контроль за її станом, розвитком і модернізацією є важливим завданням); 5) регулювання і законодавство (в галузі залізничного транспорту діє численне законодавство і нормативні акти, що вимагають відповідності і контролю. Необхідно забезпечити дотримання всіх правил і стандартів, а також їх майбутнє вдосконалення); 6) комплексність управління (управління залізничним транспортом включає в себе різні аспекти, від руху поїздів до обслуговування пасажирів і вантажів. Це створює потребу в комплексному контролі та координації); 7) логістика і координація (контроль за рухом поїздів, графіками, маршрутами та обслуговуванням потребує ефективної логістики і координації дій між різними структурними підрозділами); 8) реформи і модернізація (Україна проводить реформи у залізничній галузі з метою підвищення ефективності і

конкурентоспроможності. Це створює додаткові завдання контролю та регулювання); 9) міжнародні зв'язки (багато залізничних маршрутів перетинають кордони, і контроль із врахуванням міжнародних стандартів і угод важливий для забезпечення безпеки та співпраці з іншими країнами); 10) екологічні вимоги (залізничний транспорт має вплив на навколишнє середовище, і контроль за викидами і використанням природних ресурсів важливий для дотримання екологічних стандартів).

Таким чином, складність контролю за управлінням залізничним транспортом в Україні полягає в поєднанні численних технічних, організаційних, правових і логістичних викликів, які вимагають системного підходу і співпраці різних зацікавлених сторін для забезпечення ефективності, безпеки та якості залізничного транспорту.

Висновки до розділу 4

1. Під терміном «контроль щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні» визначено систему заходів та процедур, спрямованих на перевірку, оцінку та нагляд за виконанням встановлених норм, стандартів, положень в рамках функцій та повноважень системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні з метою забезпечення ефективності, законності, транспарентності та відповідності управлінських дій визначеним цілям і стратегічним завданням.

2. Розкрито, що контроль, як функція державного управління, є важливою складовою процесу управління державними ресурсами, діяльністю та реалізацією публічної політики та може поділятися на такі види: 1) фінансовий контроль (спрямований на перевірку використання фінансових ресурсів, аудит фінансової звітності, контроль витрат та доходів, а також оцінку фінансової ефективності програм і проектів у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні); 2) юридичний

(правовий) контроль (визначення відповідності дій та рішень системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні вимогам чинного законодавства); 3) організаційний контроль (оцінка ефективності та результативності організаційної структури та внутрішніх процесів управління залізничним транспортом загального користування); 4) адміністративний контроль (нагляд за виконанням адміністративних рішень та інших адміністративних актів); 5) публічний контроль (здійснюється громадськістю, задля забезпечення відкритості та прозорості управління залізничним транспортом загального користування у встановлених межах); 6) технічний (інженерний) контроль (перевірка технічних аспектів та безпеки залізничного транспорту); 7) екологічний контроль (дотримання екологічних стандартів, вимог та норм у сфері користування залізничним транспортом).

3. Основними аспектами контролю, як функції державного управління є: 1) перевірка дотримання норм та стандартів управління (адміністративних, фінансових, екологічних, тощо); 2) оцінка ефективності управління та реалізації стратегічних програм, проектів та заходів; 3) забезпечення транспарентності та відповідності (сприяння підвищенню відкритості та доступності інформації про стан управління залізничним транспортом загального користування в Україні у встановлених межах); 4) корекція та виправлення відхилень управління залізничним транспортом загального користування в Україні, з формуванням своєчасних рішень та заходів для удосконалення управлінської практики; 5) захист публічних інтересів громадян та забезпечення розвитку залізничної галузі.

4. Сформовано, що контрольна діяльність у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це система заходів, спрямованих на забезпечення відповідності фактичного стану залізничного транспорту загального користування, як об'єкта контролю, встановленим вимогам шляхом порівняння фактичних даних з плановими, нормативними або іншими орієнтирами, що трансформується у контрольну-наглядову діяльність суб'єктів забезпечення управління.

5. Розкрито, що контрольна діяльність може здійснюватися різними напрямками з використанням комплексної сукупності інструментів з метою забезпечення ефективності та результативності управління залізничним транспортом загального користування. Основними інструментами контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) контроль за управлінням залізничним транспортом загального користування; 2) моніторинг виконання планових завдань управління залізничним транспортом загального користування; 3) перевірка суб'єктів надання транспортних послуг; 4) аудит фінансової звітності суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування; 5) внутрішній аудит; 6) зовнішній аудит; 7) оцінка результатів діяльності суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування.

6. Встановлено, що контрольна діяльність у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні практично є системою заходів, спрямованих на перевірку, оцінку та регулювання діяльності суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування та суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Метою контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: забезпечення безпеки руху поїздів; дотримання вимог законодавства у сфері залізничного транспорту; ефективність діяльності суб'єктів.

РОЗДІЛ 5

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ПОБУДОВИ НОВОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ

5.1. Міжнародні стандарти і практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування та можливість адаптації в останніх в національну правову систему

Розвиток залізничного транспорту загального користування неможливий без формування пріоритетних напрямків побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Таку нову модель управління залізничним транспортом загального користування в Україні можна побудувати двома способами. Першим є аналіз міжнародної практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування та впровадження міжнародних стандартів в національну правову систему. Другим є послідовне удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів. Ці способи є взаємозалежними, відповідно для формування нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні слід проаналізувати роль та аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

Згідно Закону України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР підприємства залізничного транспорту загального користування можуть виступати як суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності і здійснювати її на підставі чинного законодавства України та міжнародних договорів України. Для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України АТ "Укрзалізниця" здійснює міжнародні перевезення у

прямому залізничному, прямому змішаному та непрямому міжнародному сполученнях. Перевезення вантажів і пасажирів у прямому і непрямому міжнародному і прямому змішаному сполученнях регулюються чинним законодавством України і міжнародними договорами України. АТ "Укрзалізниця" при міжнародних перевезеннях має право на відшкодування витрат, пов'язаних з додатковими послугами, що не передбачені міжнародними договорами, за рахунок вантажовідправника і вантажоодержувача на основі договорів. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які поставляють продукцію на експорт з перевезеннями її залізницями України, можуть відраховувати частину валютних коштів залізницям у рахунок провізної плати та на відшкодування витрат на додаткові послуги. Обов'язковому продажу іноземної валюти та оподаткуванню коштів в іноземній валюті, одержаних залізницями за міжнародні перевезення, підлягають кошти, що залишилися у залізниць після відрахувань іноземним залізницям, які беруть участь у цих перевезеннях [188].

АТ "Укрзалізниця" повинно здійснювати розвиток інфраструктури транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України, підвищувати пропускну і переробну спроможність прикордонних передаточних пунктів, приводити парк рухомого складу і контейнерів, що виходять на іноземну мережу залізниць, у відповідність з міжнародними стандартами і вимогами [188].

Укрзалізниця має співробітництво з наступними міжнародними залізничними організаціями:

- Організація співробітництва залізниць;
- Міжнародний Союз Залізниць;
- Міжнародний комітет залізничного транспорту;
- Співтовариство Європейських залізниць та інфраструктурних компаній;
- Форум залізниць Європи;

– Міжнародна асоціація «Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут» [227].

Слід проаналізувати правовий статус декількох з них. Перша Міжнародна конвенція про залізничні вантажні перевезення (ЦІМ) – *Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer* (СІМ) була укладена ще в 1890 році. Цією Конвенцією у відповідності з діючим на той час міжнародним правом був утворений Адміністративний союз з постійним секретаріатом - Центральним бюро. Адміністративні союзи ХІХ століття, такі як Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень, Поштовий союз, Союз телезв'язку та інші, були інституційним продовженням міжнародних дипломатичних конференцій. Нагляд за управлінням Центральним бюро проводила Федеральна Рада Швейцарії [177].

В 1959 році наглядові функції, що виконувалися Федеральною Радою Швейцарії були передані Адміністративному комітетові, який складався із представників частини держав - членів Організації. Під час 8-ї ревізійної конференції в 1980 році інституційні положення Конвенції були піддані докорінній реформі, що привело до створення міжурядової організації, сучасної як по своїй природі, так і за структурою. Відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) - *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* (СОТІФ) - від 9 травня 1980 року, яка набула чинності з 1 травня 1985 року, була утворена Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) - *l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* (ОТІФ) [177].

Відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення, сторони, що приєдналися до цієї Конвенції як держави-члени, утворюють Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ), що називається далі "Організація". Штаб-квартира Організації знаходиться в місті Берн. Генеральна асамблея може прийняти рішення про вибір іншого

міста, розташованого в одній з держав-членів. Організація є юридичною особою. Вона може укладати договори, набувати і продавати рухоме і нерухоме майно, а також подавати позов і нести відповідальність у судовому порядку. Організація, члени її персоналу, запрошені нею експерти і представники держав-членів користуються при виконанні своїх обов'язків необхідними привілеями і імунітетами на умовах, визначених в Протоколі про привілеї та імунітети Організації, що додається до Конвенції. Стосунки між Організацією і державою її перебування регулюються угодою про штаб-квартиру [124].

Метою Організації є сприяння, поліпшення і полегшення з будь-якого погляду міжнародного залізничного сполучення, зокрема: а) шляхом встановлення єдиного правопорядку в таких правових галузях: 1. договір про перевезення пасажирів і вантажів в транзитному міжнародному сполученні, зокрема додаткові перевезення, що використовують інші транспортні засоби і що є предметом одного договору; 2. договір про використання вагонів як транспортного засобу в міжнародному залізничному сполученні; 3. договір про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні; 4. перевезення небезпечних вантажів в міжнародному залізничному сполученні; б) сприяти, з врахуванням особливих державних інтересів, подоланню в найкоротший строк ускладнень щодо перетину кордонів під час міжнародного залізничного перевезення, якщо лише причини цих ускладнень належать до компетенції держав; с) сприяти інтеперабельності і технічній гармонізації в залізничному секторі шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів; d) шляхом встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні; е) слідкувати за дотриманням всіх правил і рекомендацій, прийнятих в рамках Організації; f) сприяти розвитку режиму єдиного правопорядку, правил і процедур, враховуючи при цьому юридичні, економічні і технічні зміни [124].

Діяльність Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) забезпечується такими органами: а) Генеральна асамблея; б) Адміністративний комітет; с) Ревізійна комісія; d) Комісія експертів з перевезення небезпечних вантажів (Комісія експертів РІД); е) Комісія із залізничного сприяння; f) Комісія технічних експертів; g) Генеральний секретар. Генеральна асамблея може прийняти рішення про створення інших тимчасових комісій для виконання особливих завдань [124].

Законом України «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» від 5 червня 2003 року № 943-IV визначено, що Україна приєднується до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року з такими застереженнями: посилаючись на параграф 3 статті 12 Конвенції, Україна не вважає себе зв'язаною положеннями параграфа 1 і параграфа 2 цієї статті; Україна залишає за собою право відповідно до параграфа 1 статті 3 додатка А до Конвенції (Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу (ЦІВ) не застосовувати положення цієї Конвенції до пасажирів, які постраждали у нещасних випадках, що сталися на території України, якщо ці пасажирів є громадянами України або мають звичайне місце проживання в Україні [201].

Деякі країни-члени ОТІФ також є членами Організації співробітництва між залізницями (ОСЖД) та/або Європейського Союзу (ЄС). ОТІФ унікальний тим, що дозволяє кожній з держав-членів вибирати, як вирішувати проблеми, пов'язані з організацією та доступом до залізничних ринків. Завдяки своїм гнучким правилам ОТІФ дає змогу організовувати міжнародні перевезення між різними залізничними системами на трьох континентах. Особливо це стосується роботи з гармонізації, яку проводять ОТІФ та OSJD на основі спільної позиції, підписаної у 2003 році. Після того, як ЄС приєднався до СОТІФ у 2011 році, ОТІФ зміцнив свою роль як мосту між ЄС та державами, що не входять до ЄС. ОТІФ забезпечує узгодженість

правил між державами-членами, незалежно від того, є вони членами ЄС чи ні [287].

Організація використовує прості та ефективні інструменти для просування, покращення та полегшення міжнародних залізничних перевезень. ОТИФ забезпечує юридичну та технічну сумісність для міжнародних залізничних перевезень та працює в тісному партнерстві з Європейським Союзом, Агентством залізниць Європейського Союзу, Міжнародним комітетом залізничного транспорту (СІТ), Міжнародним союзом залізниць (UIC), Організацією співробітництва між залізницями (OSJD) та ООН. Європейська економічна комісія (ЄЕК ООН) [274].

Загалом, роль Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТИФ) щодо здійснення управління залізничним транспортом загального користування полягає у встановленні єдиного правопорядку у міжнародних залізничних перевезеннях (включаючи договори про перевезення пасажирів і вантажів, використання вагонів, інфраструктуру, технічні стандарти і процедури), сприяння інтероперабельності та технічній гармонізації, подолання ускладнень на кордоні, розробці єдиної процедури з технічного допуску обладнання, моніторингу виконання правил і рекомендацій.

Міжнародний комітет залізничного транспорту або *Comite International des Transports ferroviaires* (далі – СІТ) – міжнародна неурядова організація, яку було засновано у 1902 році як організацію залізниць, до компетенції якої входять питання міжнародного права залізничних перевезень. Метою діяльності є імплементація міжнародного залізнично-транспортного права, зокрема Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ), і забезпечення його застосування, розробка правових норм, щодо вирішенням спорів, які виникають з міжнародних перевезень, контроль за дотриманням правил перевезень вантажів, багажу, пасажирів, стандартизація проїзних документів тощо. Крім того, СІТ забезпечує тісну співпрацю своїх членів, представництво інтересів учасників, надає консультацій, проводить

навчання, організовує семінари тощо. На даний час до СІТ входить 132 члена – залізничні компанії-перевізники, що здійснюють міжнародні залізничні перевезення пасажирів та вантажів відповідно до вимог КОТІФ, та організацій, що застосовують продукти СІТ. АТ «Укрзалізниця» є членом ЦІТ з 1998 року [154].

Відповідно до Стратегії розвитку СІТ, основними напрямками діяльності є [278]:

- СІТ забезпечує оцифрування, допомагаючи визначити функціональні можливості транспортних документів і розробити процеси управління претензіями/післяпродажного обслуговування, а також надаючи ІТ-розробникам зрозумілі, юридично сумісні документи та посібники;

- СІТ розробляє нові продукти та оновлює існуючі, починаючи з «епохи співпраці» у світлі зростаючої конкуренції та нових бізнес-моделей, що з'являються в результаті;

- у співпраці з партнерськими організаціями з інших видів транспорту СІТ розробляє загальні мультимодальні продукти для плавного переходу між видами транспорту в законодавчо обґрунтований спосіб («легальні мости») з акцентом на перевезення від дверей до дверей;

- СІТ допомагає своїм компаніям-учасникам контролювати та виконувати законодавство СОТІФ і транспортне законодавство ООН і ЄС, що стосується їх, надаючи їм бізнес-орієнтовані та практично орієнтовані продукти, які можна використовувати в міжнародних та національних перевезеннях;

- У співпраці з партнерськими організаціями СІТ працює над спрощенням виконання євразійських перевезень шляхом гармонізації та оцифрування відповідних перевізних документів [278].

Відповідно, Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ) відіграє ключову роль у сфері управління залізничним транспортом загального користування та може мати важливу значущість для адаптації своєї практики діяльності в українську правову систему, що полягає в

наступному: 1) СІТ має багатий досвід у регулюванні та сприянні розвитку міжнародних залізничних перевезень; 2) СІТ може виступити консультативним партнером для українських залізниць та органів управління залізничним транспортом у справах щодо дотримання міжнародних стандартів; 3) СІТ може сприяти впровадженню сучасних інформаційних технологій та цифрових рішень у систему залізничного транспорту в Україні; 4) СІТ може надавати українським залізницям і органам влади експертну підтримку у приведенні національного законодавства у відповідність до міжнародних норм та стандартів; 5) СІТ може допомогти у створенні правової бази для спрощення процедур залізничних перевезень і підвищення їх ефективності в Україні; 6) СІТ може сприяти обміну досвідом та найкращою практикою між українськими та іншими членами організації з метою покращення управління залізничним транспортом.

Співтовариство європейських залізниць та інфраструктурних компаній Community of European Railway and Infrastructure Companies (далі – CER) – це міжнародна некомерційна організація, яка об'єднує понад 70 залізниць та компаній залізничної інфраструктури країн Європейського Союзу, країн-кандидатів ЄС (Македонія, Чорногорія, Сербія, Туреччина), країни Західних Балкан, а також Норвегії та Швейцарії. На правах партнерів в організації беруть участь компанії Грузії, Ізраїлю, Японії, Молдови та України. Основною метою діяльності Співтовариства є представництво інтересів членів організації у Європейському Парламенті, Європейській комісії і Раді Євросоюзу, а також в інших політичних та транспортних інституціях, ведення діалогу з органами влади з метою покращення бізнесового та регуляторного середовища в галузі залізничних перевезень. В рамках організації за напрямками діяльності працює 14 робочих груп, а саме: з вантажних перевезень, пасажирських перевезень, інфраструктури, економіки та оподаткування, навколишнього середовища та стратегії енергетики, інтероперабельності, митних питань тощо. АТ «Укрзалізниця» бере участь в організації в якості партнера з 2016 року [228].

Порівняно нещодавно CER опублікувало Дорожню карту продажу квитків, яка спрямована на подальше покращення клієнтського досвіду під час планування, бронювання та міжнародних подорожей залізницею. Сьогодні вже існує багато онлайн-платформ, які дозволяють клієнтам купувати квитки на міжнародні рейси, однак цей досвід не завжди є безпроблемним. Таким чином, залізничні підприємства зобов'язуються покращити міжнародний продаж квитків на залізницю в найширшому сенсі. Ці зобов'язання були схвалені членами CER на Генеральній асамблеї в Гданську 20 вересня 2021 року. До 2025 року учасники CER зобов'язуються здійснити багато важливих дій, спрямованих на бездоганне обслуговування пасажирів, наприклад розширити горизонт бронювання та зробити квитки більш доступними [277].

Кінцевою метою довгострокового бачення залізниць щодо продажу квитків є забезпечення безперебійного користування пасажирами під час пошуку, вибору та купівлі їхніх залізничних послуг, включаючи перевезення першої та останньої милі. Пасажири повинні мати доступ до простої, надійної та вичерпної онлайн-інформації щодо розкладів, цін, надійної інформації в режимі реального часу та придбання квитків на (залізничні) транспортні послуги, як внутрішні (міські, регіональні, міжміські), так і міжнародні. Квитки, видані різними залізницями та продавцями квитків, будуть легко прийняті по всій Європі. У разі зриву подорожі пасажири зможуть легко отримати інформацію про те, як продовжити подорож, а також про свої права пасажирів [277].

В останні роки Європейські залізниці працювали над механізмами, створюючи відповідні специфікації для продажу квитків на поїзди, які гармонізують різні способи продажу квитків, загальноєвропейські інтегровані залізничні розклади та основу для повної цифровізації квитків. Це дозволить запропонувати пасажирам багато нових послуг. Яскравими прикладами є відкрита модель продажу та розповсюдження (OSDM),

електронна база даних контролю квитків (eTCD) і угода про продовження подорожі (AJC) [277].

Відповідно, CER формує певні ініціативи, зокрема, спільно з радниками Європейської комісії, а також Європейського залізничного агентства була сформована Відкрита модель продажів і розповсюдження або The Open Sales and Distribution Model (далі – OSDM) — це ініціатива залізничного сектору B2B, спрямована на полегшення послуг онлайн-розповсюдження на користь мандрівників. З цією метою залізниці та постачальники квитків розробили Open-IT-Specification для стандартизованих інтерфейсів/API, що дозволяє обмінюватися тарифними даними між компаніями для залізничного та інших видів транспорту. Після впровадження OSDM діє як адаптер, що з'єднує окремі системи розподілу. Це дає клієнтам доступ до міжнародних наскрізних і комбінованих квитків на всі види транспорту за одну покупку з найкращими тарифами та чіткими умовами післяпродажного обслуговування [288].

Цілі Open Sales and Distribution Model (OSDM) подвійні: суттєво спростити та вдосконалити процес бронювання для клієнтів поїздок у громадському транспорті та, знизити складність і витрати на розповсюдження для роздрібних торговців, дистриб'юторів і перевізників. Гармонізована реалізація OSDM у всьому ЄС є однією з ключових дій у Дорожній карті продажу квитків CER, і це призведе до бездоганного досвіду користувача під час пошуку, вибору та купівлі їхніх залізничних послуг [288].

Модель OSDM розділена на ролі, які учасники можуть виконувати: гостачальник тарифів – визначення тарифів і правил комбінації та надання їх дистриб'юторам офлайн або онлайн; дистриб'ютор – комбінування тарифів, визначення правил післяпродажу в рамках, встановлених постачальником тарифів, надання комбінованих пропозицій та керування транзакцією бронювання, керування безпекою квитків (штрих-код, процеси контролю), керування процесами компенсацій, управління процесом контролю запасів;

роздрібний продавець – продаж квитків клієнту від одного або кількох дистриб'юторів. Вибір дистриб'юторів і об'єднання кількох незалежних бронювань. Залізниця або системний постачальник може підтримувати більше однієї ролі [289].

Open Sales and Distribution Model зосереджується на трьох основних пунктах: забезпечити зручний спосіб для клієнта замовити послуги міжнародного поїзда, включаючи процеси повернення та обміну; надати специфікацію, яка може підтримуватися існуючими чи майбутніми системами без значних інвестицій; зменшити кількість непотрібних перетворень повідомлень між абонентами, оскільки вони не мають жодної комерційної цінності [289].

Отже, роль Співтовариства європейських залізниць та інфраструктурних компаній (CER) в управлінні залізничним транспортом загального користування можна визначити наступним чином: 1) однією з основних ролей CER є представництво інтересів своїх членів у важливих європейських інституціях, що дає змогу впливати на процеси регулювання та формування політики залізничного транспорту на європейському рівні; 2) CER працює над створенням загальноєвропейських стандартів та специфікацій для продажу квитків на поїзди, що сприяє гармонізації практики продажу квитків у різних країнах. Ця роль може бути корисною для України, яка може використовувати ці стандарти як основу для адаптації своєї практики продажу квитків та розширення міжнародних перевезень; 3) CER сприяє розширенню співпраці з іншими країнами, що може стати платформою для обміну досвідом та кращих практик управління залізничним транспортом, а також для встановлення партнерських відносин та спільних проєктів; 4) CER сприяє цифровізації і покращенню обслуговування пасажирів.

В червні 1992 року Україна стала учасницею Організації співробітництва залізниць (далі – ОСЗ), що є міжнародною спеціалізованою організацією, створеною 28 червня 1956 року в на Нараді Міністрів, що

відають залізничним транспортом. Держави-учасниці представлені в ОСЗ своїми транспортними міністерствами і центральними державними органами, що відають залізничним транспортом. Основними питаннями діяльності ОСЗ є: створення передумов і співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії, включаючи комбіновані перевезення; співробітництво з проблем, пов'язаних із транспортною політикою, правовими і екологічним аспектами залізничного транспорту; ведення Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС), Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), договору про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ПКВ), договору про Міжнародний залізничний пасажирський тариф (МПТ), договору про Єдиний транзитний тариф (ЄТТ), договору про Правила розрахунків за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях і інших правових документів, пов'язаних із міжнародними перевезеннями; формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права; розвиток співробітництва по вдосконалюванню правил експлуатації і технічних умов, а також модернізації ліній, на яких здійснюються міжнародні перевезення; вирішення економічних проблем міжнародного співробітництва залізниць країн - членів ОСЗ; співробітництво з іншими міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту і комбінованих перевезень [166].

В більшій мірі міжнародні стандарти здійснення управління залізничним транспортом загального користування встановлюються та координуються Міжнародною уніоном залізниць.

Міжнародний союз залізниць або *Union internationale des chemins de fer* (далі – UIC) є некомерційною міжнародною торговельною організацією, зареєстрованою в м. Париж в 1922 році. Основною метою організації є сприяння розвитку залізничного транспорту на світовому рівні з метою вирішення існуючих викликів, зокрема, з питань мобільності та сталого розвитку, сприяння сумісності залізничного транспорту шляхом розробки

міжнародних технічних рішень, сприяння всім формам міжнародного співробітництва між країнами-членами, обміну найкращими практиками, розвитку нового бізнесу та нових сфер діяльності, підвищення технічної та екологічної ефективності залізничного транспорту, підвищення конкурентоспроможності, зниження витрат тощо [155].

Щоб UIC могла ефективно виконувати свою місію, було визначено 3 рівні міжнародної співпраці: 1. Стратегічний рівень: координація з та між 6 регіонами UIC, створеними в рамках нового управління (діяльністю керують регіональні асамблеї UIC для Африки, Азії, Північної Америки, Південної Америки, Європи та Близького Сходу). 2. Рівень технічного/професійного співробітництва (структурований навколо наступних видів діяльності залізниці): пасажирські перевезення, вантажні перевезення, залізнична система – включаючи інфраструктуру, рухомий склад, операції та фундаментальні цінності, включаючи міжгалузеву діяльність, таку як сталий розвиток, координація досліджень, безпека, захист, розвиток досвіду). Стратегічні пріоритети діяльності з технічного співробітництва визначаються форумами та платформами, що складаються з представників членів. 3. Рівень допоміжних послуг: (фінанси, людські ресурси, право, комунікації та інституційні відносини)[275].

UIC очолює інноваційний та динамічний сектор, допомагаючи членам досягати успіху та нових можливостей. Членів запрошують взяти на себе активну роль у робочих групах і асамблеях UIC, де формується позиція залізниць щодо регіональних/міжнародних питань. Активна участь у робочих групах – це унікальна можливість висловити свої думки та скористатися вагою залізничного сектору на скоординованому міжнародному рівні. UIC — це асоціація технічного співробітництва між залізницями, яка координує позицію сектору під час переговорів про його розвиваються відносини з галуззю постачання та дослідженнями, а також розвиває потреби, щоб повною мірою використати потенційний інтерес для залізничних компаній. Членів регулярно інформують про ключові події щодо досьє, якими

займається UIC і які впливають на їх діяльність. Це дозволяє Учасникам передбачати регулятивні та технічні зміни та ефективно та плавніше інтегрувати їх у власні бізнес-процеси [275].

Основні місії UIC включають розуміння бізнес-потреб залізничного співтовариства, розробку інноваційних програм для пошуку рішень, а також підготовку та публікацію звітів, специфікацій і вказівок, які значно полегшують впровадження інноваційних залізничних рішень, зокрема з точки зору цифровізації поїздів. У сучасному світі, де зміна клімату є серйозною соціальною та економічною проблемою, місія UIC набула додаткового виміру як визнаного прихильника переваг залізниці в транспортній системі на високому рівні. Дійсно, залізниця є єдиним ощадливим видом транспорту з низьким рівнем викидів парникових газів, який здатний підтримувати сильні амбіції екологічної стійкості. UIC, зокрема, заохочує виділення коштів для інвестування в покращення мультимодальності, інфраструктури, рухомого складу та послуг, а також інновації для декарбонізації поїздів. UIC має на меті сприяти зміні видів транспорту і таким чином різко збільшити кількість поїздів і пасажирів, а також обсяги вантажів. UIC підтримує тісні зв'язки з усіма учасниками сфери залізничного транспорту, включаючи виробників, залізничні асоціації та державні органи, а також з іншими галузями промисловості, чий досвід може бути корисним для розвитку залізниці [286].

UIC сформувала «Бачення залізниці 2030», що зосереджене на: формування центрів управління дорожнім рухом і управління кризовими ситуаціями; автоматизацію, що сприяє збільшенню кількості поїздів і підтримує стратегію лідерства у витратах, та включає: цифровий автоматичний зв'язок (DAC), автоматизоване управління поїздами (ATO), штучний інтелект, робототехніку, автоматичні перевірки, еволюцію 5G; прогнозне технічне обслуговування для кращої надійності та доступності інфраструктури та рухомого складу, а також кращої інтеграції в операції; зменшення залізничного шуму, полегшення прийому все більшої кількості

поїздів тими, хто знаходиться поблизу залізничних ліній; скорочення споживання енергії та викидів; розробку легких поїздів; стійкість залізничної інфраструктури та рухомого складу до зміни клімату, включаючи проектування нової інфраструктури та рухомого складу, точніші прогнози погоди та експлуатаційні заходи пом'якшення наслідків; прискорення циклу інновацій за допомогою операційних правил, адаптованих до сприйняття інноваційних рішень ринком, і розповсюдження інноваційних рішень [292].

Також ця міжнародна організація займається формуванням навчальних платформ. Відкриті збори для учасників UIC відбуваються двічі на рік, щоб визначити діяльність платформ, які забезпечують стратегічний напрямок. На 2021-2023 роки це: проект Railway Talent і Train Rail Board (співпраця між промисловістю та академічними колами); Хакатон Train Rail; критерії якості навчальних програм; проект базового навчання ERTMS: група, яка працює над розробкою базового онлайн-навчання ERTMS; постійна обсерваторія трендів HR; RAM (Railway Asset Management), розроблений у співпраці з Університетом Сапієнца та Oxand; ERTMS, розроблений у співпраці з членами Мережі залізничних навчальних центрів ЄС [281].

Загалом, Міжнародний союз залізниць (UIC) відіграє важливу роль у здійсненні управління залізничним транспортом загального користування та має потенціал для адаптації своєї практики діяльності в українську правову систему, що полягає у: 1) координації та стандартизації залізничного транспорту між різними країнами та операторами; 2) сприяння обміну технічними знаннями та досвідом між країнами та операторами; 3) сприяння розвитку інновацій у залізничній галузі, зокрема впровадженню цифрових технологій, автоматизації тощо; 4) сприяння вдосконаленню стандартів безпеки та зменшенню негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище; 5) створення навчальних платформ та програм для підготовки фахівців у галузі залізничного транспорту.

Форум залізниць Європи або Forum Train Europe (далі – FTE) – це європейська організація, що здійснює координацію взаємодії своїх членів

щодо узгодження графіків міжнародного руху пасажирських та вантажних поїздів при плануванні транскордонних залізничних перевезень. До організації входить 89 членів з країн Європейського Союзу, СНД, Туреччини та Великобританії. Основними завданнями організації є транскордонне співробітництво між перевізниками країн Європи щодо організації пасажирських та вантажних перевезень, підтримання співпраці між залізничними компаніями з метою планування обсягів міжнародних перевезень та координації спільних дій щодо узгодження планів та замовлень маршрутів перевезень. Щорічне узгодження графіків руху курсування поїздів в міжнародному сполученні в рамках організації здійснюється на конференціях під час роботи Комісії з вантажних та Комісії з пасажирських перевезень, які проводяться двічі на рік. АТ «Укрзалізниця» є членом Форуму залізниць Європи з 2003 року [257].

Як європейська координаційна платформа, FTE сприяє: транскордонній координації між залізничними підприємствами. Таким чином, FTE робить істотний внесок у сприяння взаємодії європейських залізничних послуг; підтримує своїх членів у міжнародному процесі планування виробництва. Це синхронізовано з графіком роботи менеджерів інфраструктури та з Директивами ЄС; допомагає своїм членам узгодити свої виробничі плани безпосередньо через запити на транскордонні залізничні маршрути; гарантує своїм членам міжнародні контакти та чудову мережу; активно представляє інтереси своїх членів у відносинах з менеджерами інфраструктури, загальноєвропейськими організаціями та міжнародними органами [282].

Forum Train Europe не займається розробкою власних європейських ІТ-систем, але виступає в якості бізнес-консультанта та співрозробника європейських ІТ-систем управління потужністю менеджерів інфраструктури. Члени FTE збираються та обговорюють свої функціональні вимоги до ІТ, які потім консолідуються та надаються партнерам. Таким чином, вони гарантують, що системи максимально зручні для користувача та задовольняють потреби користувачів транспорту [283].

Наразі FTE є бізнес-консультантом щодо таких інструментів:

– система координат шляху або Path Coordination System (далі – PCS) — це веб-комунікаційна система для процесу міжнародної координації між залізничними підприємствами та менеджерами інфраструктури на етапах виробництва та планування маршруту поїзда;

– Європейський інструмент управління потенціалом або European Capacity Management Tool (далі – ЕСМТ) — це веб-система, яка, як очікується, у найближчому майбутньому стане європейським центром потужностей. Очікується, що ЕСМТ надасть заявникам доступ до моделей пропускної здатності, поставок пропускної здатності та надасть рішення для консультацій [280].

Отже, роль Форуму залізниць Європи (FTE) щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає в сприянні інтеграції, плануванні та оптимізації залізничних перевезень, а також в передачі європейського досвіду та практик для адаптації до українських умов та правової системи, зокрема: 1) FTE сприяє інтеграції та співробітництву України з іншими європейськими членами організації; 2) FTE сприяє транскордонним перевезенням в Україні, що включає узгодження графіків руху, планування маршрутів та обсягів перевезень; 3) FTE є бізнес-консультантом щодо європейських ІТ-систем управління потужністю менеджерів інфраструктури, де Україна може використовувати їхній досвід і підходи для розвитку власних ІТ-систем, які відповідають вимогам європейського залізничного транспорту; 4) FTE сприяє реформам у залізничному секторі, може надавати консультації та рекомендації щодо реформ та модернізації української залізничної системи на основі європейського досвіду; 5) FTE сприяє українській участі в проектах та ініціативах, фінансованих Європейським Союзом, що спрямовані на розвиток та модернізацію залізниць.

Окремо слід вказати, що напрямок євроінтеграції зумовлює необхідність міжнародної співпраці саме на європейському рівні, так

наприклад, існує європейська асоціація залізничної галузі (UNIFE), що виступає від імені понад 100 провідних залізничних компаній Європи – від малого та середнього бізнесу до великих промислових чемпіонів – які активно займаються проектуванням, виробництвом, обслуговуванням та модернізацією залізничних транспортних систем, підсистем і відповідного обладнання. UNIFE також об'єднує національні асоціації залізничної галузі з 11 європейських країн. Членство в UNIFE відображає всі сегменти європейської індустрії залізничного постачання від виробників рухомого складу та постачальників інфраструктури до системних інтеграторів та інженерних компаній [276].

UNIFE прагне ефективно представляти інтереси своїх членів як на європейському, так і на міжнародному рівнях. Місія полягає в тому, щоб активно сприяти створенню середовища, в якому учасники можуть продовжувати надавати високоякісні залізничні системи, необхідні для задоволення зростаючого попиту на залізничні перевезення – як пасажирські, так і вантажні – в Європі та за її межами. UNIFE прагне підтримувати високий рівень продуктивності та технологічне лідерство європейської індустрії залізничних поставок, постійно працює над підвищенням політичної та громадської обізнаності про економічні, екологічні та суспільні переваги залізничного транспорту [276].

UNIFE створює систему стандартів, зокрема, заснована як робоча група UNIFE у 2005 році, сертифікація IRIS спрямована на забезпечення вищої якості в залізничному секторі шляхом розробки та впровадження глобальної системи оцінки компаній, що постачають для залізничної галузі. Уніфікована мова, інструкції з оцінювання та взаємне визнання аудитів створюють високий рівень прозорості та довіри до сертифікації IRIS у всьому ланцюжку постачання, посилюючи конкуренцію та підвищуючи якість залізничної продукції. Сертифікація IRIS побудована на основі аналогічних стандартів якості, які вже діють в аерокосмічній та автомобільній промисловості, і спрямована на уникнення багаторазового аудиту систем управління бізнесом

і, отже, на підвищення ефективності витрат. Сертифікація IRIS встановила стандарт для підвищення якості в залізничному секторі, підвищення ефективності та зниження витрат. Сертифікація IRIS є інструментом для вирішення проблем, з якими стикаються компанії залізничного сектора через зростання конкурентного тиску, особливо на ринку Європейського Союзу. Це допомагає залізничній галузі дотримуватися найкращих практик, розроблених найбільшими залізничними компаніями з усього світу, підвищуючи конкурентоспроможність і привабливість компаній, що постачають для залізничного сектору [284].

Впровадженням міжнародних стандартів залізничної промисловості «IRIS» для виробників залізничної техніки - реальна можливість удосконалення систем менеджменту бізнесу, збільшення результативності та ефективності діяльності, конкурентоспроможності продукції. Ці стандарти є важливим інструментом підвищення якості поставок, яка на сьогоднішній час розглядається як одна з найбільших проблем (у зв'язку зі зростанням відмов технічних засобів). Укрзалізниця несе значні збитки внаслідок низької якості рухомого складу та запчастин, які поставляються виробниками. Організуючою основою зміни ситуації, яка склалася, повинна стати робота підприємств-постачальників по підвищенню результативності систем менеджменту якості з поступовим переходом від моделі стандарту ISO 9001 до галузевої моделі міжнародного стандарту IRIS, який в центр уваги ставить постійне покращення з акцентом на попередження та зниження кількості дефектів в ланцюзі поставок залізничної техніки. IRIS включає елементи поетапного покращення менеджменту підприємства та його виробничої системи, пропонує застосовувати бальну систему оцінок рівня розвитку підприємства як для проведення самооцінки, так і для сертифікації систем менеджменту бізнесу [111, с. 46].

Здійснення співробітництва з організаціями залізничного транспорту іноземних держав, правовий захист з питань залізничного транспорту України та представництво інтересів України у відповідних міжнародних

організаціях залізничного транспорту загального користування покладаються на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту [188].

Для перетворення в реальність перспектив України щодо посилення своєї ролі як транзитної держави у статті на основі системного аналізу та моделювання транзитних вантажопотоків пропонується механізм розвитку напрямів української мережі залізничних міжнародних транспортних коридорів. Упровадження або розбудова будь-якого проекту в усі часи починалася з аналізу попиту на нього, тобто вивчення відповідних статистичних даних. Не стала винятком і організація сполучення між іншими державами через територію України. Визначені на державному рівні маршрути умовно назвали міжнародними транспортними коридорами. Поступова розбудова транспортних коридорів дала змогу державі залучити додаткову частину транспортних потоків, які проходили через територію інших держав. Але утримання мережі транспортних коридорів у придатному до використання стані – завдання дуже складне і потребує багато матеріальних витрат, яких у держави немає. Тому в останні роки гостро постало питання пріоритетів розбудови шляхів сполучення [175, с. 24].

Відповідно, Україною в особі Уряду, укладено низку двосторонніх угод у сфері залізничного транспорту, серед яких можна назвати:

– Угоду між Урядом України та Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через державний кордон (встановлює, що Договірні Сторони вживають необхідні заходи для забезпечення надійного залізничного сполучення через Державний кордон. Залізничне сполучення між Україною і Республікою Польща здійснюється через Прикордонні станції і ділянки залізниць між цими станціями (перегони). Компетентні органи Договірних Сторін за погодженістю між собою визначають станції, відкриті для залізничного сполучення через Державний кордон, умови їх роботи, види пасажирських і вантажних перевезень [250];

– Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту (встановлює, що Договірні Сторони здійснюють співробітництво, надають одна одній необхідну допомогу з метою подальшого розвитку залізничних перевезень між країнами обох Договірних Сторін та вживають необхідних заходів щодо вдосконалення міжнародних залізничних пасажирських і вантажних перевезень. Кожна з Договірних Сторін вживає необхідних заходів, відповідно до національного законодавства та міжнародних норм, для забезпечення безперешкодного залізничного перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та рухомого складу як між обома державами, так і транзитом з держав Договірних сторін у треті країни. Договірні Сторони погодилися дотримуватись діючого на залізничному транспорті порядку здійснення залізничних перевезень пасажирів і вантажів, багажу, вантажобагажу та рухомого складу відповідно до міжнародних угод в галузі залізничних перевезень, сторонами яких вони є [248];

– Угоду між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту (встановлює, що Договірні Сторони здійснюють співробітництво, надають одна одній необхідну допомогу з метою подальшого розвитку залізничного сполучення між обома країнами, вживають необхідних заходів для удосконалення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Договірні Сторони вважають за доцільне розвивати регулярне виробничо-технічне, економічне та наукове співробітництво в галузі залізничного транспорту [249].

Отже, міжнародне співробітництво у сфері управління залізничним транспортом загального користування має важливе значення для розвитку залізничного транспорту в Україні та забезпечення ефективності його функціонування, що дозволяє обмінюватися досвідом, розроблювати більш ефективну систему стандартів, реалізовувати спільні проекти та взаємодіями для розвитку національних систем управління залізничним транспортом.

Міжнародне співробітництво у сфері управління залізничним транспортом загального користування є двох видів: 1) глобальне (участь у міжнародних організаціях та союзах; 2) двостороннє (внутрішньо між урядами держав).

Україна є учасником провідних глобальних міжнародних організацій розвитку залізничного транспорту, а також та в особі Уряду, уклала низку двосторонніх угод у сфері залізничного транспорту, що дозволяє впроваджувати міжнародні стандарти та реалізовувати спільні проекти щодо розвитку транспортної залізничної інфраструктури.

Усе вищевикладене дає підстави сформулювати такі висновки щодо міжнародних стандартів і практик здійснення управління залізничним транспортом загального користування та можливість адаптації в останніх в національну правову систему:

– роль Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) щодо здійснення управління залізничним транспортом загального користування полягає у встановленні єдиного правопорядку у міжнародних залізничних перевезеннях (включаючи договори про перевезення пасажирів і вантажів, використання вагонів, інфраструктуру, технічні стандарти і процедури), сприяння інтероперабельності та технічній гармонізації, подолання ускладнень на кордоні, розробці єдиної процедури з технічного допуску обладнання, моніторингу виконання правил і рекомендацій.

– Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ) відіграє ключову роль у сфері управління залізничним транспортом загального користування та може мати важливу значущість для адаптації своєї практики діяльності в українську правову систему, що полягає в наступному: 1) СІТ має багатий досвід у регулюванні та сприянні розвитку міжнародних залізничних перевезень; 2) СІТ може виступити консультативним партнером для українських залізниць та органів управління залізничним транспортом у справах щодо дотримання міжнародних стандартів; 3) СІТ може сприяти впровадженню сучасних інформаційних технологій та цифрових рішень у

систему залізничного транспорту в Україні; 4) СІТ може надавати українським залізницям і органам влади експертну підтримку у приведенні національного законодавства у відповідність до міжнародних норм та стандартів; 5) СІТ може допомогти у створенні правової бази для спрощення процедур залізничних перевезень і підвищення їх ефективності в Україні; 6) СІТ може сприяти обміну досвідом та найкращою практикою між українськими та іншими членами організації з метою покращення управління залізничним транспортом.

– роль Співтовариства європейських залізниць та інфраструктурних компаній (СЕР) в управлінні залізничним транспортом загального користування можна визначити наступним чином: 1) однією з основних ролей СЕР є представництво інтересів своїх членів у важливих європейських інституціях, що дає змогу впливати на процеси регулювання та формування політики залізничного транспорту на європейському рівні; 2) СЕР працює над створенням загальноєвропейських стандартів та специфікацій для продажу квитків на поїзди, що сприяє гармонізації практики продажу квитків у різних країнах. Ця роль може бути корисною для України, яка може використовувати ці стандарти як основу для адаптації своєї практики продажу квитків та розширення міжнародних перевезень; 3) СЕР сприяє розширенню співпраці з іншими країнами, що може стати платформою для обміну досвідом та кращих практик управління залізничним транспортом, а також для встановлення партнерських відносин та спільних проєктів; 4) СЕР сприяє цифровізації і покращенню обслуговування пасажирів.

– Міжнародний союз залізниць (UIC) відіграє важливу роль у здійсненні управління залізничним транспортом загального користування та має потенціал для адаптації своєї практики діяльності в українську правову систему, що полягає у: 1) координації та стандартизації залізничного транспорту між різними країнами та операторами; 2) сприяння обміну технічними знаннями та досвідом між країнами та операторами; 3) сприяння розвитку інновацій у залізничній галузі, зокрема впровадженню цифрових

технологій, автоматизації тощо; 4) сприяння вдосконаленню стандартів безпеки та зменшенню негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище; 5) створення навчальних платформ та програм для підготовки фахівців у галузі залізничного транспорту.

– роль Форуму залізниць Європи (FTE) щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає в сприянні інтеграції, плануванні та оптимізації залізничних перевезень, а також в передачі європейського досвіду та практик для адаптації до українських умов та правової системи, зокрема: 1) FTE сприяє інтеграції та співробітництву України з іншими європейськими членами організації; 2) FTE сприяє транскордонним перевезенням в Україні, що включає узгодження графіків руху, планування маршрутів та обсягів перевезень; 3) FTE є бізнес-консультантом щодо європейських ІТ-систем управління потужністю менеджерів інфраструктури, де Україна може використовувати їхній досвід і підходи для розвитку власних ІТ-систем, які відповідають вимогам європейського залізничного транспорту; 4) FTE сприяє реформам у залізничному секторі, може надавати консультації та рекомендації щодо реформ та модернізації української залізничної системи на основі європейського досвіду; 5) FTE сприяє українській участі в проектах та ініціативах, фінансованих Європейським Союзом, що спрямовані на розвиток та модернізацію залізниць.

– міжнародне співробітництво у сфері управління залізничним транспортом загального користування має важливе значення для розвитку залізничного транспорту в Україні та забезпечення ефективності його функціонування, що дозволяє обмінюватися досвідом, розроблювати більш ефективну систему стандартів, реалізовувати спільні проекти та взаємодіями для розвитку національних систем управління залізничним транспортом. Міжнародне співробітництво у сфері управління залізничним транспортом загального користування є двох видів: 1) глобальне (участь у міжнародних організаціях та союзах; 2) двостороннє (внутрішньо між урядами держав).

– Україна є учасником провідних глобальних міжнародних організацій розвитку залізничного транспорту, а також та в особі Уряду, уклала низку двосторонніх угод у сфері залізничного транспорту, що дозволяє впроваджувати міжнародні стандарти та реалізовувати спільні проекти щодо розвитку транспортної залізничної інфраструктури.

Загалом, міжнародні стандарти і практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування є взаємодоповнюючою та частково спільною мережею глобального управління, що відображає унікальність міжнародної системи управління залізничним транспортом загального користування, та визначається низкою можливостей для адаптації в національну правову систему щодо впровадження правопорядку та спільних норм і правил для залізничних перевезень, сприяння інтеперабельності різних систем залізничного транспорту, спрощення та уніфікації процедур на кордоні, підвищення ефективності залізничних перевезень та зменшення ризиків, обмін досвідом між різними країнами та операторами залізниць, надання консультацій та рекомендацій для реформ та модернізації національної залізничної системи на основі світового досвіду.

5.2. Шляхи удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів

На сучасному етапі посилення збройної агресії українська економіка зазнає багатомільярдних втрат від інфраструктурних руйнувань, знищення та зупинки вітчизняного бізнесу, скорочення інвестицій, відтоку кадрів за кордон, зростання видатків на оборону та соціальні виплати. Подолання глибокої кризи національного господарства і виведення країни зі стану повоєнного колапсу потребує зосередження уваги на відновленні критично

значущих для національної безпеки країни галузей, провідне місце серед яких займає залізничний транспорт [74, с. 141–151].

На сьогоднішній день національний перевізник АТ «Укрзалізниця» розвивається в умовах глибокої системної кризи, що знаходить відображення в негативній динаміці показників його розвитку. Залізнична компанія стрімко втрачає стійкі позиції не лише на міжнародному, але й на вітчизняному транспортно-логістичному ринку. Гостра потреба в покращенні системи управління АТ «Укрзалізниця», подоланні проявів корупції та політичної залежності діяльності компанії, оптимізації операційних бізнес-процесів і підвищенні ефективності діяльності, налагодженні процесів матеріально-технічного забезпечення, покращенні стану інфраструктури і рухомого складу та підвищенні безпечності і якості залізничних перевезень визначає доцільність зміни підходів і механізмів забезпечення сталого господарювання підприємств залізничного транспорту, зокрема використання потенціалу соціальної відповідальності як найбільш ефективного сьогодні антикризового інструменту забезпечення сталого розвитку підприємств [165].

Сучасні тенденції функціонування залізничного транспорту підтверджують поглиблення деструктивних процесів в галузі, що фактично призвели до загострення кризи довіри з боку основних стейкхолдерів, кризи безпеки перевезень, кризи управління та ефективності, технологічної кризи, кадрової, інноваційної, інвестиційної та екологічної криз. Безумовно, що такого роду деструкції розвитку залізничного транспорту в значній мірі стали результатом і тих процесів, що наразі мають місце в середовищі функціонування галузі. У зовнішньому середовищі найбільш загрозливий вплив на розвиток залізничного транспорту та його конкурентоспроможність в умовах євроінтеграції мають: – розбудова нових сухопутних маршрутів в обхід України; – погіршення макроекономічної ситуації в країні, загострення війни; – падіння обсягів промислового виробництва; – посилення конкуренції з боку інших видів транспорту; – погіршення якості життя

населення, демографічна криза; – інфляція, нестабільність курсу гривні; – відтік інвесторів; – посилення рейдерських атак; – втрата державного контролю над природними монополіями, послаблення її регулюючої функції тощо [173].

Щодо питань залізничного управління, то загалом можна виділити декілька конкретних шляхів удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів:

- 1) стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- 2) формування комплексного закону про залізниці;
- 3) забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту;
- 4) створення комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту;
- 5) модернізація технічної бази залізничного транспорту;
- 6) залучення громадськості та стейкхолдерів щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні;
- 7) формування та реалізація програм попередження порушень у залізничному транспорті;
- 8) вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг шляхом змінення та посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту;
- 9) підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі;
- 10) розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

Розкриємо кожен з вищенаведених напрямків. Основним напрямком, беззаперечно, є безпосереднє стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Так вчені

наголошують, що потребують перегляду процеси управління фінансово-кредитною політикою залізничної компанії, зокрема формування фінансових планів має відбуватися з урахуванням стратегічних та тактичних цілей розвитку залізничного транспорту, до початку фінансового року, при нівелюванні «ручного коригування» в процесі реалізації фінансового плану. Збалансованою і адекватною має бути і кредитна політика на залізничному транспорті, зокрема з точки зору доцільності залучення кредитних ресурсів, відповідності їх обсягу та вартості обслуговування реальним можливостям залізничної компанії, наявності дієвого та прозорого механізму розподілу кредитних ресурсів. Важливим напрямом є і формування ефективної тарифної політики та ціноутворення на залізничному транспорті, що включає розроблення методики розрахунку собівартості перевезень, виділення тарифу за доступ до інфраструктури та інвестиційної складової її експлуатаційного утримання і модернізації, оновлення політики ціноутворення з точки зору формування довгострокових плідних відносин з клієнтами тощо [74, с. 141–151].

Неналежна увага приділяється удосконаленню процесів управління інноваційно-інвестиційним розвитком залізничного транспорту, зокрема зафіксовано низьку ефективність управління активами товариства, пасивність інвестиційної діяльності, орієнтацію на традиційні джерела інвестиційного забезпечення, ігнорування потреби управління ризиками в інноваційно-інвестиційній сфері, несвоєчасність або фактично невиконання інноваційних проєктів, відсутність контролю за їх впровадженням тощо. З огляду на це слід забезпечити розроблення інноваційної та інвестиційної стратегії розвитку залізничного транспорту, оцінити і обрати найбільш ефективні фінансові інструменти для інвестування в залізничну галузь, сформувати платформу для інвестиційної співпраці залізничного транспорту із стейкхолдерами, розробити технологічну платформу для продукування інновацій при залученні інших зацікавлених осіб до процесу їх створення,

сформувати дієвий механізм моніторингу та контролю процесів створення та реалізації інноваційно- інвестиційних проєктів тощо [74, с. 141–151].

Відповідно, нині виникла доцільність корінного перегляду системи управління залізничним транспортом як стратегічною галуззю економіки і ключовим елементом забезпечення національної безпеки країни. По-перше, в напрямі управління організаційним розвитком слід передбачити персональну відповідальність за досягнення стратегічних цілей розвитку підприємств залізничного транспорту, розробити і впровадити систему ключових показників оцінювання ефективності топ-менеджменту, яка включатиме не лише узагальнені фінансові показники роботи залізничної компанії, але й індикатори виконання інвестиційної стратегії, реалізації інфраструктурних проєктів, забезпечення соціальної відповідальності перед персоналом, клієнтами, партнерами, суспільством, прискорити реалізацію реформаційних змін у залізничній галузі, зокрема завершити організаційне та фінансове розділення компанії, удосконалити антикорупційну політику і сформувати дієвий механізм нівелювання можливостей для корупційних зловживань [74, с. 141–151].

Отже, стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як напрям удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає у наступних аспектах: 1) посилення антикорупційних заходів (розробка та впровадження прозорих та ефективних антикорупційних механізмів у залізничній галузі. Це може включати створення спеціалізованих антикорупційних органів, забезпечення прозорості у процесі прийняття рішень, контроль за фінансовою діяльністю та вжиття відповідних санкцій за корупційні дії; 2) запровадження електронних систем управління (використання сучасних інформаційних технологій та електронних систем управління для автоматизації процесів, включаючи управління рухом поїздів, моніторинг, квітування та аналітику даних); 3) вдосконалення тарифної політики (розробка системи прозорих тарифів, яка враховуватиме економічні

та соціальні фактори, а також конкуренцію на ринку); 4) забезпечення рівного та недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури (встановлення прозорих процедур доступу, усунення бар'єрів та обмежень, розвиток механізмів координації між різними операторами, а також встановлення ефективних механізмів розподілу потужностей та ресурсів); 5) підвищення стандартів безпеки (посилення нормативно-правових вимог та стандартів безпеки в залізничному транспорті, а також введення ефективних систем контролю та моніторингу); 6) стимулювання інвестицій (розробка та впровадження спеціальних заходів для привернення інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури та покращення управління, впровадження інвестиційних програм та залучення зовнішнього фінансування для модернізації і розвитку залізничної системи).

Створення нового законодавчого акту, який охоплюватиме всі аспекти управління залізничним транспортом обумовлене:

1) особливістю нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні щодо симбіозу норм адміністративного, господарського, трудового, фінансового та екологічного права;

2) застарілістю спеціалізованого Закону України «Про залізничний транспорт»

3) недосконалістю правового регулювання статусу Укрзалізниці;

4) необхідністю впровадження новітніх стандартів та умов перевезення залізничним транспортом.

Відповідно, новий закон «Про залізничний транспорт» повинен визначати чіткі принципи регулювання та управління залізничним транспортом, структуру та функції органів управління, статус Укрзалізниці, засади контролю, вимоги до безпеки та якості послуг, захисту прав пасажирів тощо.

Відносно забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту слід вказати, що в Україні необхідна розробка та вдосконалення

законодавства, спрямованого на захист прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту, що може включати встановлення механізмів компенсації за порушення прав, забезпечення доступу до інформації про розклади, тарифи та послуги, а також розробку процедур розгляду скарг та конфліктних ситуацій.

Загалом, обслуговування громадян залізничним транспортом регулюється Законами України "Про транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про підприємництво", "Про захист прав споживачів", "Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення", іншими актами законодавства [200].

Постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252 затверджено Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом, що визначає загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж чи вантажобагаж у межах України в рухомому складі акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та у вагонах інших суб'єктів господарювання, і є обов'язковим для суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері обслуговування та перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу, та громадян [200].

Наказом Мінтранспорту затверджено Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України від 27.12.2006 № 1196, які розроблені відповідно до вимог Цивільного кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457, Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.97 № 252, та поширюються на працівників залізничного транспорту, фізичних та юридичних осіб незалежно від їх форм власності та підпорядкування, які: а) користуються послугами залізничного транспорту; б) здійснюють перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти

залізничним транспортом; в) обслуговують пасажирів на вокзалах, у пунктах продажу проїзних документів та в поїздах [195].

Окремо слід вказати, що Європейський Парламент та Рада 29 квітня 2021 року прийняли Регламент № 2021/782 про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, у якій визначено, що у рамках спільної транспортної політики важливо захищати права користувачів залізничних пасажирів і покращувати якість і ефективність послуг залізничного пасажирського транспорту, щоб сприяти збільшенню частки залізничного транспорту по відношенню до інших видів транспорту. Незважаючи на значний прогрес, досягнутий у захисті споживачів в Європейському Союзі, все ще необхідно покращити захист прав пасажирів залізниці. Зокрема, оскільки пасажир залізничного транспорту є слабшою стороною договору про перевезення, права пасажирів залізничного транспорту мають бути захищені. Надання однакових прав пасажирам залізничного транспорту, які здійснюють міжнародні та внутрішні рейси, має на меті підвищити рівень захисту прав споживачів у Європейському Союзі, забезпечити рівні умови для залізничних компаній і гарантувати єдиний рівень прав пасажирів. Пасажири повинні отримати якомога точнішу інформацію про свої права. Оскільки певні сучасні формати квитків фізично не дозволяють надрукувати на них інформацію, повинна бути можливість надати інформацію, яку вимагає відповідний Регламент № 2021/782, іншими засобами [291].

Регламент № 2021/782 також визначено, що міські, приміські та регіональні залізничні пасажирські перевезення за характером відрізняються від залізничних пасажирських перевезень далекого сполучення. Тому державам-членам слід дозволити звільняти такі послуги від певних положень Регламенту щодо прав пасажирів. Однак такі винятки не повинні застосовуватися до важливих правил, зокрема не до тих положень, які стосуються недискримінаційних умов транспортних контрактів, права придбати залізничні квитки без зайвих труднощів, відповідальності залізничних підприємств щодо пасажирів та їхнього багажу, до вимоги

належного страхування залізничних підприємств і до вимоги вжиття відповідних заходів для забезпечення особистої безпеки пасажирів на залізничних станціях і в поїздах. Регіональні послуги більш інтегровані в решту залізничної системи Європейського Союзу, а відповідні поїздки довші. Тому для регіональних залізничних пасажирських перевезень можливі винятки слід ще більше обмежити. Що стосується регіональних залізничних пасажирських перевезень, винятки з положень Регламенту, які полегшують використання залізничних послуг особами з обмеженими можливостями або особами з обмеженою мобільністю, повинні бути повністю скасовані, а винятки не повинні застосовуватися щодо положень Регламенту, що сприяють використанню велосипедів. Крім того, можливість звільнення регіональних служб від певних зобов'язань щодо надання прохідних квитків і зміни маршруту має бути обмежена в часі [291].

На наш погляд, в Україні спостерігається розпорошеність правових норм щодо врегулювання прав та обов'язків пасажирів та користувачів залізничним транспортом загального користування, що обумовлює необхідність формування єдиного правового акту «Про права та обов'язки користувачів залізничного транспорту», який слід формувати на основі положень Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2021/782 від 29 квітня 2021 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, та враховувати сучасні тенденції щодо захисту прав жінок, заборони дискримінації, дієвого порядку розв'язання суперечок, якості надання сервісних послуг тощо.

Ринки, які перебувають у стані природних монополій, потребують інших інструментів регулювання, ніж ринки з вільною конкуренцією. Суб'єкти природних монополій не можуть встановлювати тарифи на свої послуги самостійно, адже у такому разі вони б сягали захмарних позначок. Втручання держави в тарифоутворення суб'єктів природних монополій є необхідним: йдеться не лише про розвиток економіки, а й про захист прав споживачів. Створення колегіального органу допоможе досягти

регулювання, яке збалансовує інтереси природних монополій, споживачів (пасажирів і вантажовідправників) та держави [231].

Створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту пропонує альтернативний зареєстрованому у Верховній Раді законопроект №3927 проект Закону “Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту”. Проектом Закону передбачається утворення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, як постійно діючого державного колегіального органу, метою діяльності якого є державне регулювання, моніторинг та контроль у сфері транспорту. В результаті створення здійснюватиметься регулювання діяльності суб’єктів природних монополій на ринках транспортних послуг та суміжних ринках, а також вирішуватимуться в межах компетенції спірні питання, що виникають між споживачами та суб’єктами господарювання, які здійснюють діяльність на ринках транспортних послуг. Державне регулювання діяльності на ринках транспорту Регулятор здійснюватиме шляхом: збалансування інтересів суб’єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність на ринку транспортних послуг, що перебуває у стані природної монополії, та споживачів їх послуг; забезпечення рівних можливостей доступу до послуг підприємств транспорту, які здійснюють свою діяльність на ринку, що перебуває у стані природної монополії; запобігання монополізації та сприяння конкуренції на суміжних ринках; формування цінової і тарифної політики на ринку транспортних послуг із застосуванням стимулюючих механізмів, контролю за ціноутворенням, недопущення перехресного субсидіювання [231; 198].

Також у Верховній Раді зареєстровано законопроект № 6514 про внесення зміни до Закону "Про транспорт" (ініціатор - Кабмін), яким пропонується внесення змін до статті 4 та доповнення статтею 42 Закон «Про транспорт» щодо визначення правових та організаційних підстав для утворення та функціонування державного колегіального органу -

Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту, який має забезпечити ефективне державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках, в сфері транспорту, а також визначає порядок формування, правовий статус, повноваження, організацію діяльності, тощо. Згідно з проектом Закону Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, в межах своїх повноважень: 1) бере участь у формуванні тарифної та цінової політики у сфері транспорту з урахуванням вимог нормативних документів міжнародних організацій, членом яких є Україна; 2) узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її повноважень, бере участь у розробці та вносить пропозиції до органів державної влади щодо його вдосконалення у сфері транспорту; 3) розробляє та затверджує нормативно-правові акти, зокрема порядки (методики) формування, розрахунку, встановлення та звітності державних регульованих тарифів (зборів, плати) для суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках, у сфері транспорту, якщо відповідні повноваження надані Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, законом, з урахуванням вимог нормативних документів міжнародних організацій, членом яких є Україна; 4) здійснює державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках, у сфері транспорту щодо: користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; аеронавігаційного обслуговування польотів повітряних суден на підході та в районі аеродрому; спеціалізованих послуг у портах та аеропортах відповідно до переліків, визначених Кабінетом Міністрів України; послуг, які оплачуються у складі портових зборів відповідно до Закону України “Про морські порти України” тощо [109].

Таким чином, в Україні є необхідність створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту, як незалежного органу, що відповідає б за регулювання залізничного сектору шляхом здійснення контролю за тарифною політикою, виконання правил безпеки та якості надання залізничних послуг, додержання вимог щодо фінансової стійкості.

Окрім того, Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту повинна мати певний адміністративний вплив, що практично допоможе реалізувати її повноваження, з цією метою пропонуємо наступні зміни та доповнення до чинного законодавства:

1. Пропонуємо доповнити Кодексу України про адміністративні правопорушення статтею 110-1 «Порушення, пов'язані з невідповідністю вимогам залізничної інфраструктури» та викласти її в такій редакції:

Стаття 110-1. Порушення, пов'язані з невідповідністю вимогам залізничної інфраструктури

Експлуатація інфраструктури залізничного транспорту в технічно несправному стані або використання інфраструктури залізничного транспорту без її обслуговування тягне за собою накладення штрафу від десяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

2. Пропонуємо доповнити Кодексу України про адміністративні правопорушення статтею 224-1 Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту та викласти її в такій редакції:

Стаття 224-1 Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту: Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту розглядає справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення, пов'язані з невідповідністю вимогам залізничної інфраструктури (стаття 110-1).

Від імені Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають члени та посадові особи

Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту.

3. Пропонуємо доповнити пункт 1 частини 1 статті 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення» пунктом такого змісту: «Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту (стаття 110-1);».

Окрім того, необхідність зробити залізничний транспорт більш сумісним зростає. Якщо в країнах Євросоюзу це питання поступово вирішується, то у сполученні між Східною Європою та іншими країнами даної проблеми залишається практично без змін. Щоб збільшити частку залізничного транспорту на міжнародному ринку перевезень необхідно, щоб залізниці стали більш конкурентоспроможними. Сьогодні концепція взаємодії (включаючи його різні аспекти, а не тільки сигналізацію і ERTMS і його проекти) знаходиться в центрі будь-якого плану або проекту по розробці залізничної системи. Перетворення прагнення до взаємодії в реальність, з точки зору транспортного устаткування, інфраструктури і операційних систем, стає все більш пріоритетним для будь-якої залізниці [205, с. 13].

Основне обмеження для деяких видів транспорту, а саме таких, як залізничний, це відсутність можливості для перевезення вантажів від «дверей до дверей». Відсутність узгоджених систем і мереж призводить до втрати часу і до зниження конкурентоспроможності. У цьому контексті Біла Книга європейської транспортної політики розглядає інтеперабельність як важливий елемент для поживлення залізничного транспорту і, таким чином, для вирівнювання балансу між видами транспорту. І якщо в Європі кінцева мета полягає в тому, щоб розвантажити дороги в ЄС і створити європейську залізничну зону, сумісну на юридичному і технічному рівні, то в Україні задача є набагато складнішою. Основною проблемою є несумісність колійної інфраструктури, що пов'язана з різною шириною колії. Фактично

інтероперабельність – це забезпечення можливості організації безперешкодного курсування залізничних составів на полігоні, який охоплює територію різних залізничних систем. В умовах України для забезпечення даної можливості ключовим моментом є побудова колії стандарту однієї залізничної системи, яка заходить на територію іншої залізничної системи. Колії широкої колії, що заходять на територію країн Євросоюзу існують, однак вони лише частково вирішують проблему. В сучасних умовах стрімко зростають вимоги до якості транспортного обслуговування, тому для збереження конкурентоспроможності необхідно впроваджувати нові рішення. Побудова залізничного шляху європейської ширини колії, який не лише буде заходити до прикордонної станції, а пройде територією України та напряду сполучатиме європейські промислові райони з чорноморськими портами – це основа для створення сучасної транспортної технології взаємодії залізничних систем, що повністю реалізуватиме принципи інтероперабельності [205, с. 13].

Також недостатньо ефективною є політика у сфері комунікації з клієнтами і сервісного обслуговування транспортно-логістичного процесу. Зокрема потребують застосування цифрові транспортно-логістичні рішення, насамперед спрямовані на нівелювання бюрократичних та корупційних прогалин, забезпечення мультимодальності транспортно-логістичних послуг, покращення комунікації з клієнтами, розширення переліку сервісних послуг, формування дієвого механізму контролю якості транспортно-логістичного обслуговування, розроблення персоніфікованих систем лояльності тощо [74, с. 141–151].

Відповідно, як напрямок, модернізація технічної бази залізничного транспорту має бути спрямована щодо подальшого формування сумісних залізничних колій з європейською мережею, оновлення технічної бази залізниці, впровадження новітнього обладнання та інформаційних систем.

Неменшу загрозу носять ті проблеми, що мають місце в середині галузі. Серед найбільш несприятливих тенденцій функціонування

українських залізниць слід виділити: зростання тарифів та непрозорість ціноутворення, часті зміни керівництва та жорсткий стиль управління, низький рівень взаємодії з бізнес середовищем, низьку якість транспортно-логістичного обслуговування, низькі соціальні стандарти та соціальний захист персоналу, незадовільний рівень участі у реалізації програм розвитку країни, високу енерго- та ресурсоємність, недосконалість системи мотивації, техніко-технологічну відсталість, слабку інформаційна відкритість галузі, корупцію та клановість, відсутність інвестицій, низький кредитний рейтинг, погіршення фінансово-економічного становища та слабкість кадрової політики тощо [173].

В таких складних умовах основне завдання залізничного транспорту полягає у відновленні довіри з боку ключових для галузі стейкхолдерів шляхом реалізації потенціалу соціальної відповідальності. На сьогоднішній день соціальна відповідальність це не лише меценатство, соціальний захист працівників, добропорядні взаємовідносини з партнерами. В першу чергу, соціальна відповідальність є проявом рівня морально-етичного виховання особистості та тих культурно-етичних основ, що діють в певній компанії. Адже саме остання будується на особистих якостях як персоналу, так і керівництва, усвідомленні суспільної значимості їх діяльності, а також відображає їх ініціативність, здатність до професійного виконання зобов'язань і творчого ставлення до справ. Почуття обов'язку, взаємоповага, дисципліна, патріотизм, переживання є тими соціально-психологічними нормами, на яких основана соціальна відповідальність [173].

Протягом останніх років клієнти вкрай незадоволені рівнем сервісу та якістю послуг, що надаються підприємствами залізничного транспорту. У таких умовах найбільш загрозливого характеру для залізничної галузі набуває втрата довіри до залізничної компанії з боку споживачів, які можуть здійснити свідомий перехід до користування послугами інших видів транспорту, що в кінцевому підсумку може призвести до подальшого падіння обсягів перевезень, втрати вагової долі на транспортно-логістичному ринку,

зростання боргових зобов'язань і погіршення фінансово-економічного становища залізничної компанії. Зокрема, у сфері вантажних перевезень клієнти стикаються з порушенням термінів і збереженості вантажів, дефіцитом тяги і простоями рухомого складу в її очікуванні, непрогнозованістю і постійним зростанням тарифів на перевезення, недосконалістю механізму розподілу вагонів і корупційними проявами в цій сфері, орієнтацією на інтереси ключових вантажовідправників та ігноруванням інших учасників ринку тощо [165].

Пасажири у свою чергу невпинно скаржаться на рівень сервісу пасажирських перевезень, зокрема більшість скарг викликані неналежним санітарно-гігієнічним станом вагонів, застарілістю рухомого складу і його непридатністю для подальшого використання, зниженням частоти руху поїздів і скороченням їх кількості за більшістю напрямків, порушенням графіку руху поїздів, неналежним облаштуванням залізничних вокзалів і станцій тощо [165].

З іншого боку, соціальна відповідальність забезпечує і певного роду мотивацію як працівників, так і компанії в цілому в процесі реалізації власної господарської діяльності. Будь-яка компанія наразі цілком розуміє, що успішно розвивати, залучати інвестиції та отримувати прибуток необхідно дотримуватися зобов'язань перед державою, вчасно сплачувати податки, прозоро співпрацювати зі стейкхолдерами, а також турбуватися про рівень життя та умови праці власних працівників. Гідні умови та оплата праці працівників, навчання співробітників та надання їм можливості для розвитку означає не лише зростання продуктивності праці, запобігання плинності кадрів, але й є мотивом для залучення кращих працівників, інструментом формування іміджу відповідального роботодавця, що і відображає мотиваційну властивість соціальної відповідальності [173].

Соціальній відповідальності як ефективному інструменту забезпечення сталого розвитку компанії характерно виконання таких традиційних функцій: організаційна – соціальна відповідальність сприяє мінімізації конфліктів між

бізнес- організацією та її стейкхолдерами; інформаційна – створює стійкі полівекторні комунікації, спрямовані на поширення інформації в рамках інституту соціальної відповідальності бізнесу (у форматі інтегрованих звітів, звітів про сталий розвиток і соціально відповідальне господарювання, інтернет сторінці компанії та ін.); обмежувальна – інститут соціальної відповідальності бізнесу обмежує діяльність бізнес-організації у межах етичних і соціальних запитів суспільства; попереджувальна – система формальних та неформальних санкцій у межах інституту соціальної відповідальності бізнесу, що використовуються у разі соціально-безвідповідальної поведінки; координуюча – інститут соціальної відповідальності бізнесу сприяє зниженню трансакційних витрат та регулювання екстернальних ефектів; регулююча – інститут соціальної відповідальності бізнесу як носій правил і норм здійснює регулювання відносин між компанією та її стейкхолдерами; інноваційна – інститут соціальної відповідальності бізнесу сприяє впровадженню нових ефективних технологій управління компанією, більш раціональному використанню та розподілу ресурсів, активізації наукових досліджень в інноваційній сфері [165].

Отже, одним із напрямком удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні є залучення громадськості та стейкхолдерів, що полягає у залученні громадськості, представників інтересів користувачів та стейкхолдерів залізничної галузі перед владними органами та залізничною компанією для надання рекомендацій щодо стратегічних рішень і політики управління залізничною галуззю, сприяння збалансованому та справедливому управлінню залізничною галуззю, запобігання корупції та покращення якості послуг залізничної галузі.

Окремо слід також органам державної влади сформулювати та реалізувати програми попередження порушень у залізничному транспорті шляхом

проведення інформаційних кампаній, навчальних заходів та свідомого формування культури безпеки серед працівників та громадськості.

Беззаперечно, нині фактично сервіс надання залізничних транспортних послуг є недосконалим, що спричинено, в тому числі поведінкою самих пасажирів, що зумовлює порушення правил користування засобами залізничного транспорту. Однак, стаття 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» є недосконалою.

З метою вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг пропонуємо внести зміни та доповнення стаття 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» та викласти її в такій редакції:

«Стаття 110. Порушення правил користування засобами залізничного транспорту

Пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Вчинення дій, що порушують громадський порядок (шум, гучний спів або гра на музичних інструментах чи інших звукових пристроях), розпивання алкогольних напоїв або куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у невстановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах -тягне за собою попередження або накладення штрафу від п'яти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Залізничний транспорт України як один з найбільших перевізників в Україні, в цілому забезпечений кваліфікованими кадрами, склад його персоналу оптимізовано як якісно, так і кількісно. На залізницях сьогодні ефективно працює система підготовки, перепідготовки та підвищення

кваліфікації кадрів на виробництві. Однак, як і більшість українських підприємств залізнична галузь також має проблеми в управлінні кадровим потенціалом, більша частина яких пов'язана з відсутністю інноваційної спрямованості кадрової політики Укрзалізниці та низьким рівнем використання вдалого досвіду закордонних залізничних компаній в питання розвитку персоналу. Можна й впевнено відзначити й те, що діюча на сьогоднішній день система управління кадровим потенціалом потребує удосконалення в таких напрямках, як: підвищення соціально-економічної привабливості професії залізничника та створення її позитивного іміджу, створення ефективної системи мотивації особистих результатів праці, якості роботи та прояву творчих ініціатив; впровадження набору інструментів для самоосвіти та розвитку персоналу, а також інструментів внутрішніх комунікацій, які б дозволяли обмінюватися досвідом та будувати неформальні зв'язки в організації і професійні спільноти; удосконалення системи відбору та підготовки кадрового резерву; впровадження сучасних систем оцінки діяльності персоналу для з'ясування потенціалу розвитку працівника та планування його професійної кар'єри; впровадження новітніх технологій залучення талановитих співробітників та розвиток організаційної культури тощо [127, с. 53–56].

Для забезпечення реалізації обраного інноваційного шляху розвитку залізничної галузі необхідно, в першу чергу, сформувати стратегію розвитку кадрового потенціалу залізниць, що може полягати в забезпеченні безперервного розвитку персоналу та підвищення рівня залучення працівників в реалізацію інноваційної стратегії розвитку галузі. Досягнення обраної мети стратегії розвитку кадрового потенціалу залізничного транспорту можна забезпечити за рахунок: удосконалення системи мотивації та оплати праці залізничників; розвитку корпоративної культури; покращення системи відбору кадрів та формування кадрового резерву; впровадження ефективних механізмів інформування персоналу, що сприятимуть ознайомленню працівників з основним задачами розвитку

організації; створення ефективної системи безперервного індивідуального навчання та професійного розвитку персоналу за рахунок організації власної бази інтелектуальної власності та знань і налагодження тісних партнерських відносин з профільними освітніми закладами; підтримки раціоналізаторських здібностей працівників та стимулювання їх активної участі в розробці та впровадженні нових технологій; розвитку адресних механізмів залучення працівників в інноваційну діяльність та реалізації спеціальних галузевих програм професійного удосконалення; впровадження системи управління якістю в сфері управління персоналом; покращення системи соціальної підтримки працівників за рахунок впровадження принципу адресності соціальної підтримки та збільшення прозорості витрат Укрзалізниці на соціальну сферу; розвитку соціальної інфраструктури та реалізації галузевих соціальних програм; удосконалення охорони праці та покращення її умов [127, с. 53–56].

Стратегія управління персоналом УЗ, система її стратегічних цілей направлена на забезпечення підприємства працівниками, які володіють розвиненими компетенціями, їх залучення до вирішення корпоративних завдань, високого рівня мотивації до творчої ефективної праці і виконання положень нормативних документів. Реалізація такої стратегії забезпечить розвиток кадрового потенціалу, вдосконалення системи оплати праці, мотивації, оцінки персоналу, його соціальної підтримки, впровадження корпоративних цінностей і вдосконалення внутрішньокорпоративних комунікацій, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності УЗ, її конкурентоспроможності [170, с. 137-142].

Також слід зосередити увагу на проведенні ефективної молодіжної політики за рахунок розширення можливостей інноваційного розвитку «УЗ» на основі проведення комплексної корпоративної молодіжної політики, залучення інтелектуального та творчого потенціалу молоді у вирішення стратегічних завдань, нарощення у молоді необхідних професійних і корпоративних компетенцій [170, с. 137-142].

Отже, підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі має важливе значення для удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні, що може полягати у проведенні навчальних програм, тренінгів та семінарів з актуальних питань управління залізничним транспортом, безпеки, технологій та інших важливих аспектів роботи залізниці, та наступним чином впливати на систему управління залізничним транспортом: 1) підвищення якості та безпеки перевезень (професійно підготовлені працівники залізниці будуть краще розуміти важливість дотримання норм і стандартів безпеки); 2) впровадження сучасних технологій і інновацій (під час навчання працівників на підвищення професійної кваліфікації можна впроваджувати сучасні технології та інноваційні підходи до управління залізничним транспортом, що дозволить галузі залишатися конкурентоспроможною та адаптуватися до швидких змін на ринку); 3) підвищення довіри громадськості; 4) гармонізація з міжнародними стандартами (підвищення професійної кваліфікації працівників допоможе галузі відповідати міжнародним стандартам та вимогам, що сприятиме спрощенню міжнародних перевезень і розвитку міжнародного співробітництва).

Останнім напрямком слід назвати розширення міжнародної співпраці для обміну досвідом, впровадження міжнародних стандартів та нормативних актів у сфері залізничного транспорту, що дозволить ефективно впроваджувати передові практики управління та регулювання, та сприяти покращенню інтеграції української залізничної системи у світовий транспортний простір.

На основі вищевикладеного, можна сформулювати наступні висновки щодо удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів:

– можна виділити декілька конкретних шляхів удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального

користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів: 1) стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 2) формування комплексного закону про залізницю; 3) забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту; 4) створення комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; 5) модернізація технічної бази залізничного транспорту; 6) залучення громадськості та стейкхолдерів щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 7) формування та реалізація програм попередження порушень у залізничному транспорті; 8) вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг шляхом змінення та посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту; 9) підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі; 10) розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

– стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як напрям удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає у наступних аспектах: 1) посилення антикорупційних заходів (розробка та впровадження прозорих та ефективних антикорупційних механізмів у залізничній галузі. Це може включати створення спеціалізованих антикорупційних органів, забезпечення прозорості у процесі прийняття рішень, контроль за фінансовою діяльністю та вжиття відповідних санкцій за корупційні дії; 2) запровадження електронних систем управління (використання сучасних інформаційних технологій та електронних систем управління для автоматизації процесів, включаючи управління рухом поїздів, моніторинг, квітування та аналітику даних); 3) вдосконалення тарифної політики (розробка системи прозорих тарифів, яка враховуватиме економічні та соціальні фактори, а також конкуренцію на ринку); 4) забезпечення рівного та недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури

(встановлення прозорих процедур доступу, усунення бар'єрів та обмежень, розвиток механізмів координації між різними операторами, а також встановлення ефективних механізмів розподілу потужностей та ресурсів); 5) підвищення стандартів безпеки (посилення нормативно-правових вимог та стандартів безпеки в залізничному транспорті, а також введення ефективних систем контролю та моніторингу); 6) стимулювання інвестицій (розробка та впровадження спеціальних заходів для повернення інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури та покращення управління, впровадження інвестиційних програм та залучення зовнішнього фінансування для модернізації і розвитку залізничної системи).

– створення нового законодавчого акту, який охоплюватиме всі аспекти управління залізничним транспортом обумовлене: 1) особливістю нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні щодо симбіозу норм адміністративного, господарського, трудового, фінансового та екологічного права; 2) застарілістю спеціалізованого Закону України «Про залізничний транспорт» 3) недосконалістю правового регулювання статусу Укрзалізниці; 4) необхідністю впровадження новітніх стандартів та умов перевезення залізничним транспортом. Відповідно, новий закон «Про залізничний транспорт» повинен визначати чіткі принципи регулювання та управління залізничним транспортом, структуру та функції органів управління, статус Укрзалізниці, засади контролю, вимоги до безпеки та якості послуг, захисту прав пасажирів тощо.

– відносно забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту слід вказати, що в Україні необхідна розробка та вдосконалення законодавства, спрямованого на захист прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту, що може включати встановлення механізмів компенсації за порушення прав, забезпечення доступу до інформації про розклади, тарифи та послуги, а також розробку процедур розгляду скарг та конфліктних ситуацій.

– в Україні спостерігається розпорошеність правових норм щодо врегулювання прав та обов'язків пасажирів та користувачів залізничним транспортом загального користування, що обумовлює необхідність формування єдиного правового акту «Про права та обов'язки користувачів залізничного транспорту», який слід формувати на основі положень Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2021/782 від 29 квітня 2021 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, та враховувати сучасні тенденції щодо захисту прав жінок, заборони дискримінації, дієвого порядку розв'язання суперечок, якості надання сервісних послуг тощо.

– в Україні є необхідність створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту, як незалежного органу, що відповідає б за регулювання залізничного сектору шляхом здійснення контролю за тарифною політикою, виконання правил безпеки та якості надання залізничних послуг, додержання вимог щодо фінансової стійкості. Окрім того, Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту повинна мати певний адміністративний вплив, що практично допоможе реалізувати її повноваження, з цією метою пропонуємо наступні зміни та доповнення до чинного законодавства: 1. Пропонуємо доповнити Кодексу України про адміністративні правопорушення статтею 110-1 «Порушення, пов'язані з невідповідністю вимогам залізничної інфраструктури» та викласти її в такій редакції: Стаття 110-1. Порушення, пов'язані з невідповідністю вимогам залізничної інфраструктури. Експлуатація інфраструктури залізничного транспорту в технічно несправному стані або використання інфраструктури залізничного транспорту без її обслуговування тягне за собою накладення штрафу від десяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. 2. Пропонуємо доповнити Кодексу України про адміністративні правопорушення статтею 224-1 Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту та викласти її в такій редакції: Стаття 224-1 Національна комісія,

що здійснює державне регулювання в сфері транспорту: Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту розглядає справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення, пов'язані з невідповідністю вимогам залізничної інфраструктури (стаття 110-1). Від імені Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають члени та посадові особи Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту. 3. Пропонуємо доповнити пункт 1 частини 1 статті 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення» пунктом такого змісту: «Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту (стаття 110-1);».

– як напрямок, модернізація технічної бази залізничного транспорту має бути спрямована щодо подальшого формування сумісних залізничних колій з європейською мережею, оновлення технічної бази залізниці, впровадження новітнього обладнання та інформаційних систем.

– одним із напрямком удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні є залучення громадськості та стейкхолдерів, що полягає у залученні громадськості, представників інтересів користувачів та стейкхолдерів залізничної галузі перед владними органами та залізничною компанією для надання рекомендацій щодо стратегічних рішень і політики управління залізничною галуззю, сприяння збалансованому та справедливому управлінню залізничною галуззю, запобігання корупції та покращення якості послуг залізничної галузі.

– окремо слід також органам державної влади сформувати та реалізувати програми попередження порушень у залізничному транспорті шляхом проведення інформаційних кампаній, навчальних заходів та свідомого формування культури безпеки серед працівників та громадськості.

– нині фактично сервіс надання залізничних транспортних послуг є недосконалим, що спричинено, в тому числі поведінкою самих пасажирів, що зумовлює порушення правил користування засобами залізничного транспорту. Однак, стаття 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» є недосконалою. З метою вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг пропонуємо внести зміни та доповнення стаття 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» та викласти її в такій редакції: «Стаття 110. Порушення правил користування засобами залізничного транспорту. Пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів - тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Вчинення дій, що порушують громадський порядок (шум, гучний спів або гра на музичних інструментах чи інших звукових пристроях), розпивання алкогольних напоїв або куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у невстановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах - тягне за собою попередження або накладення штрафу від п'яти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»

– підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі має важливе значення для удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні, що може полягати у проведенні навчальних програм, тренінгів та семінарів з актуальних питань управління залізничним транспортом, безпеки, технологій та інших важливих аспектів роботи залізниці, та наступним чином впливати на систему управління залізничним транспортом: 1) підвищення якості та безпеки перевезень (професійно підготовлені працівники залізниці будуть краще розуміти важливість дотримання норм і стандартів безпеки);

2) впровадження сучасних технологій і інновацій (під час навчання працівників на підвищення професійної кваліфікації можна впроваджувати сучасні технології та інноваційні підходи до управління залізничним транспортом, що дозволить галузі залишатися конкурентоспроможною та адаптуватися до швидких змін на ринку); 3) підвищення довіри громадськості; 4) гармонізація з міжнародними стандартами (підвищення професійної кваліфікації працівників допоможе галузі відповідати міжнародним стандартам та вимогам, що сприятиме спрощенню міжнародних перевезень і розвитку міжнародного співробітництва).

– останнім напрямком слід назвати розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування для обміну досвідом, впровадження міжнародних стандартів та нормативних актів у сфері залізничного транспорту, що дозволить ефективно впроваджувати передові практики управління та регулювання, та сприяти покращенню інтеграції української залізничної системи у світовий транспортний простір.

Загалом, удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів має бути спрямоване на: 1) стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 2) формування комплексного закону про залізницю; 3) забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту; 4) створення комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; 5) модернізація технічної бази залізничного транспорту; 6) залучення громадськості та стейкхолдерів щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 7) формування та реалізація програм попередження порушень у залізничному транспорті; 8) вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг шляхом змінення та посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту; 9) підвищення

професійної кваліфікації працівників залізничної галузі; 10) розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

Висновки до розділу 5

1. Визначено, що роль Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) щодо здійснення управління залізничним транспортом загального користування полягає у встановленні єдиного правопорядку у міжнародних залізничних перевезеннях (включаючи договори про перевезення пасажирів і вантажів, використання вагонів, інфраструктуру, технічні стандарти і процедури), сприяння інтероперабельності та технічній гармонізації, подолання ускладнень на кордоні, розробці єдиної процедури з технічного допуску обладнання, моніторингу виконання правил і рекомендацій.

2. Сформовано, що Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ) відіграє ключову роль у сфері управління залізничним транспортом загального користування та може мати важливу значущість для адаптації своєї практики діяльності в українську правову систему, що полягає в наступному: 1) СІТ має багатий досвід у регулюванні та сприянні розвитку міжнародних залізничних перевезень; 2) СІТ може виступити консультативним партнером для українських залізниць та органів управління залізничним транспортом у справах щодо дотримання міжнародних стандартів; 3) СІТ може сприяти впровадженню сучасних інформаційних технологій та цифрових рішень у систему залізничного транспорту в Україні; 4) СІТ може надавати українським залізницям і органам влади експертну підтримку у приведенні національного законодавства у відповідність до міжнародних норм та стандартів; 5) СІТ може допомогти у створенні правової бази для спрощення процедур залізничних перевезень і підвищення

їх ефективності в Україні; 6) СІТ може сприяти обміну досвідом та найкращою практикою між українськими та іншими членами організації з метою покращення управління залізничним транспортом.

3. Розкрито, що роль Співтовариства європейських залізниць та інфраструктурних компаній (СЕР) в управлінні залізничним транспортом загального користування можна визначити наступним чином: 1) однією з основних ролей СЕР є представництво інтересів своїх членів у важливих європейських інституціях, що дає змогу впливати на процеси регулювання та формування політики залізничного транспорту на європейському рівні; 2) СЕР працює над створенням загальноєвропейських стандартів та специфікацій для продажу квитків на поїзди, що сприяє гармонізації практики продажу квитків у різних країнах. Ця роль може бути корисною для України, яка може використовувати ці стандарти як основу для адаптації своєї практики продажу квитків та розширення міжнародних перевезень; 3) СЕР сприяє розширенню співпраці з іншими країнами, що може стати платформою для обміну досвідом та кращих практик управління залізничним транспортом, а також для встановлення партнерських відносин та спільних проєктів; 4) СЕР сприяє цифровізації і покращенню обслуговування пасажирів.

4. Визначено, що Міжнародний союз залізниць (UIC) відіграє важливу роль у здійсненні управління залізничним транспортом загального користування та має потенціал для адаптації своєї практики діяльності в українську правову систему, що полягає у: 1) координації та стандартизації залізничного транспорту між різними країнами та операторами; 2) сприяння обміну технічними знаннями та досвідом між країнами та операторами; 3) сприяння розвитку інновацій у залізничній галузі, зокрема впровадженню цифрових технологій, автоматизації тощо; 4) сприяння вдосконаленню стандартів безпеки та зменшенню негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище; 5) створення навчальних платформ та програм для підготовки фахівців у галузі залізничного транспорту.

5. Проаналізовано, що роль Форуму залізниць Європи (FTE) щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає в сприянні інтеграції, плануванні та оптимізації залізничних перевезень, а також в передачі європейського досвіду та практик для адаптації до українських умов та правової системи, зокрема: 1) FTE сприяє інтеграції та співробітництву України з іншими європейськими членами організації; 2) FTE сприяє транскордонним перевезенням в Україні, що включає узгодження графіків руху, планування маршрутів та обсягів перевезень; 3) FTE є бізнес-консультантом щодо європейських IT-систем управління потужністю менеджерів інфраструктури, де Україна може використовувати їхній досвід і підходи для розвитку власних IT-систем, які відповідають вимогам європейського залізничного транспорту; 4) FTE сприяє реформам у залізничному секторі, може надавати консультації та рекомендації щодо реформ та модернізації української залізничної системи на основі європейського досвіду; 5) FTE сприяє українській участі в проектах та ініціативах, фінансованих Європейським Союзом, що спрямовані на розвиток та модернізацію залізниць.

6. Визначено, що Україна є учасником провідних глобальних міжнародних організацій розвитку залізничного транспорту, а також та в особі Уряду, уклала низку двосторонніх угод у сфері залізничного транспорту, що дозволяє впроваджувати міжнародні стандарти та реалізовувати спільні проекти щодо розвитку транспортної залізничної інфраструктури.

7. Виділено декілька конкретних шляхів удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів: 1) стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 2) формування комплексного закону про залізницю; 3) забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту; 4) створення комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; 5)

модернізація технічної бази залізничного транспорту; 6) залучення громадськості та стейкхолдерів щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 7) формування та реалізація програм попередження порушень у залізничному транспорті; 8) вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг шляхом змінення та посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту; 9) підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі; 10) розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

8. Визначено, що стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні як напрям удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні полягає у наступних аспектах: 1) посилення антикорупційних заходів (розробка та впровадження прозорих та ефективних антикорупційних механізмів у залізничній галузі. Це може включати створення спеціалізованих антикорупційних органів, забезпечення прозорості у процесі прийняття рішень, контроль за фінансовою діяльністю та вжиття відповідних санкцій за корупційні дії; 2) запровадження електронних систем управління (використання сучасних інформаційних технологій та електронних систем управління для автоматизації процесів, включаючи управління рухом поїздів, моніторинг, квітування та аналітику даних); 3) вдосконалення тарифної політики (розробка системи прозорих тарифів, яка враховуватиме економічні та соціальні фактори, а також конкуренцію на ринку); 4) забезпечення рівного та недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури (встановлення прозорих процедур доступу, усунення бар'єрів та обмежень, розвиток механізмів координації між різними операторами, а також встановлення ефективних механізмів розподілу потужностей та ресурсів); 5) підвищення стандартів безпеки (посилення нормативно-правових вимог та стандартів безпеки в

залізничному транспорті, а також введення ефективних систем контролю та моніторингу); 6) стимулювання інвестицій (розробка та впровадження спеціальних заходів для повернення інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури та покращення управління, впровадження інвестиційних програм та залучення зовнішнього фінансування для модернізації і розвитку залізничної системи).

9. Проаналізовано, що створення нового законодавчого акту, який охоплюватиме всі аспекти управління залізничним транспортом обумовлене: 1) особливістю нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні щодо симбіозу норм адміністративного, господарського, трудового, фінансового та екологічного права; 2) застарілістю спеціалізованого Закону України «Про залізничний транспорт» 3) недосконалістю правового регулювання статусу Укрзалізниці; 4) необхідністю впровадження новітніх стандартів та умов перевезення залізничним транспортом. Відповідно, новий закон «Про залізничний транспорт» повинен визначати чіткі принципи регулювання та управління залізничним транспортом, структуру та функції органів управління, статус Укрзалізниці, засади контролю, вимоги до безпеки та якості послуг, захисту прав пасажирів тощо.

10. Зазначено, що відносно забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту в Україні необхідна розробка та вдосконалення законодавства, спрямованого на захист прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту, що може включати встановлення механізмів компенсації за порушення прав, забезпечення доступу до інформації про розклади, тарифи та послуги, а також розробку процедур розгляду скарг та конфліктних ситуацій.

11. В Україні спостерігається розпорошеність правових норм щодо врегулювання прав та обов'язків пасажирів та користувачів залізничним транспортом загального користування, що обумовлює необхідність формування єдиного правового акту «Про права та обов'язки користувачів

залізничного транспорту», який слід формувати на основі положень Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2021/782 від 29 квітня 2021 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, та враховувати сучасні тенденції щодо захисту прав жінок, заборони дискримінації, дієвого порядку розв'язання суперечок, якості надання сервісних послуг тощо.

12. В Україні є необхідність створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту, як незалежного органу, що відповідало б за регулювання залізничного сектору шляхом здійснення контролю за тарифною політикою, виконання правил безпеки та якості надання залізничних послуг, додержання вимог щодо фінансової стійкості. Окрім того, Національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту повинна мати певний адміністративний вплив, що практично допоможе реалізувати її повноваження.

13. Виділено, що як напрямок, модернізація технічної бази залізничного транспорту має бути спрямована щодо подальшого формування сумісних залізничних колій з європейською мережею, оновлення технічної бази залізниці, впровадження новітнього обладнання та інформаційних систем.

14. Одним із напрямком удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні розкрито залучення громадськості та стейкхолдерів, що полягає у залученні громадськості, представників інтересів користувачів та стейкхолдерів залізничної галузі перед владними органами та залізничною компанією для надання рекомендацій щодо стратегічних рішень і політики управління залізничною галуззю, сприяння збалансованому та справедливому управлінню залізничною галуззю, запобігання корупції та покращення якості послуг залізничної галузі.

15. Запропоновано окремо органам державної влади сформувати та реалізувати програми попередження порушень у залізничному транспорті

шляхом проведення інформаційних кампаній, навчальних заходів та свідомого формування культури безпеки серед працівників та громадськості.

16. Визначено, що нині фактично сервіс надання залізничних транспортних послуг є недосконалим, що спричинено, в тому числі поведінкою самих пасажирів, що зумовлює порушення правил користування засобами залізничного транспорту.

17. Встановлено, що підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі має важливе значення для удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні, що може полягати у проведенні навчальних програм, тренінгів та семінарів з актуальних питань управління залізничним транспортом, безпеки, технологій та інших важливих аспектів роботи залізниці, та наступним чином впливати на систему управління залізничним транспортом: 1) підвищення якості та безпеки перевезень (професійно підготовлені працівники залізниці будуть краще розуміти важливість дотримання норм і стандартів безпеки); 2) впровадження сучасних технологій і інновацій (під час навчання працівників на підвищення професійної кваліфікації можна впроваджувати сучасні технології та інноваційні підходи до управління залізничним транспортом, що дозволить галузі залишатися конкурентоспроможною та адаптуватися до швидких змін на ринку); 3) підвищення довіри громадськості; 4) гармонізація з міжнародними стандартами (підвищення професійної кваліфікації працівників допоможе галузі відповідати міжнародним стандартам та вимогам, що сприятиме спрощенню міжнародних перевезень і розвитку міжнародного співробітництва).

18. Останнім напрямком виділено розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування для обміну досвідом, впровадження міжнародних стандартів та нормативних актів у сфері залізничного транспорту, що дозволить ефективно впроваджувати передові практики управління та регулювання, та сприяти

покращенню інтеграції української залізничної системи у світовий транспортний простір.

ВИСНОВКИ

У дисертації на основі аналізу теорії та практики адміністративного права, норм національного та інтегрованого законодавства, практики діяльності суб'єктів управління, розкрито адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні та визначено напрямки побудови нової моделі управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Основними з яких є такі:

1. Сформовано, що залізничний транспорт загального користування України є складною інфраструктурною системою, що становить предмет публічно-правових відносин, які виникають між державою, як регулятора виду діяльності, та суб'єктами таких специфічних правовідносин (залізничні підприємства, оператори, пасажирів, вантажовласники тощо), та включає в себе залізничні мережі, станції, рухомий склад і пов'язані з ними елементи, які призначені для забезпечення пасажирських та вантажних перевезень на території України. Публічно-правові відносини у сфері управління залізничним транспортом загального користування України ґрунтуються на відповідних нормативно-правових актах, які визначають права та обов'язки суб'єктів, участь держави у регулюванні та нагляді за залізничним транспортом як гаранта дотримання загальних інтересів в галузі залізничного транспорту, а також мету цієї діяльності, включаючи забезпечення безпеки, зручності пасажирів і ефективності вантажних перевезень.

2. Встановлено, що державне управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функція держави, – це специфічний державно-регуляторний вплив держави, що полягає у планомірній та владній управлінській діяльності щодо формування, забезпечення функціонування та захисту транспортної галузі як окремої соціально-економічної системи, яка забезпечує публічний інтерес та економічний розвиток країни. Основними

ознаками державного управління залізничним транспортом загального користування в Україні, як функції держави є: 1) спрямованість на забезпечення публічного інтересу та економічного розвитку; 2) використання владних повноважень та ресурсів; 3) систематичність та стратегічна плановість транспортної політики; 4) планування та координація дій системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 5) вплив на інші соціально-економічні системи з метою забезпечення їх якісної та кількісної визначеності для спільного добробуту суспільства; 6) підзвітність та відповідальність системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування перед суспільством.

3. Розкрито, що завдання управління залізничним транспортом загального користування України є комплексом дій та заходів, спрямованих на забезпечення безперебійного, безпечного та ефективного руху залізничного транспорту у межах території України та на умовах міжнародної співпраці, що можуть включати: 1) забезпечення безперебійної та безпечної роботи залізничного транспорту відповідно до встановлених норм та стандартів; 2) забезпечення високої якості транспортних послуг та задоволення потреб користувачів залізничного транспорту; 3) розвиток транспортної інфраструктури та підвищення її ефективності; 4) оптимізацію роботи залізничного транспорту з метою забезпечення максимальної ефективності та економічної доцільності; 5) забезпечення дотримання вимог щодо охорони навколишнього середовища та раціонального використання природних ресурсів; 6) підтримку належного рівня безпеки та здоров'я працівників залізничного транспорту; 7) забезпечення взаємодії з іншими видами транспорту та іншими галузями економіки для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи в цілому.

4. Підкреслено, що нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні характеризується наявністю широкого спектру законодавчих та підзаконних

правових актів, які регулюють діяльність залізничного транспорту відповідно до вимог національних та міжнародних стандартів для задоволення суспільних потреб, з особливим симбіозом спеціальних норм адміністративного, господарського, трудового, фінансового та екологічного права, які сукупно формують ідентифікаційні ознаки механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

5. Сформовано, що методологія дослідження управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це системна сукупність філософських, науково-методологічних, міждисциплінарних та практичних доктрин, методів та принципів, спрямованих на вивчення та оцінку управління залізничним транспортом загального користування, та впровадження новацій в управлінні залізничним транспортом в Україні задля забезпечення сталого розвитку залізничної інфраструктури в Україні.

6. Визначено, що елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це окремі складові єдиного механізму, що забезпечують ефективне управління залізничним транспортом загального користування, координацію системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування для досягнення загальних цілей транспортної галузі, стабільну фінансово-господарську діяльність акціонерного товариства «Укрзалізниця», впровадження міжнародних стандартів, норм та методів управління залізничним транспортом загального користування в національну правову систему.

7. Під формами забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні визначено різноманітні прояви, засоби та підходи, які використовуються для забезпечення ефективного управління транспортною галуззю та відповідною системою суб'єктів, що можуть в себе такі елементи, як правові, фінансові, організаційні, технічні, соціальні та інші форми реалізації стратегічних цілей та завдань управління. Визначено, що методи управління залізничним транспортом загального користування в

Україні – це система організаційно-технічних, наукових та методологічних способів, прийомів та заходів, які варіюються в залежності від специфіки адміністративно-управлінських, фінансових, екологічних та міжнародно-інтеграційних процесів, та спрямовані на забезпечення ефективності, досягнення стратегічних цілей та безпеки функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні.

8. Під адміністративними процедурами забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні розкрито систему регламентованих процесів та процедур, які регулюються адміністративним, фінансовим, та господарським правом та процесом, встановлюють порядок дій системи суб'єктів забезпечення управління залізничним транспортом загального користування та формують відповідний контрольно-наглядний, інспекційний, юрисдикційний, ліцензійний та претензійний напрямок реалізації управління у сфері функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні.

9. Встановлено, що система суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні є досить складною та розгалуженою на координаційному рівні, включаючи різні за правосуб'єктністю суб'єкти, кожен з яких відповідає за конкретні функції. До системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні віднесено: 1) Кабінет Міністрів України; 2) Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; 3) Акціонерне товариство «Укрзалізниця» (як основний оператор залізничного транспорту, що забезпечує рух поїздів, експлуатацію і розвиток залізничної інфраструктури); 4) Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція); 5) місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування; 6) додаткові суб'єкти, що забезпечують окремий напрямок розвитку залізничної інфраструктури (наприклад, Міністерство цифрової трансформації України створює умови для цифровізації надання транспортних послуг тощо).

10. Виділено повноваження Кабінету Міністрів України щодо утворення та функціонування акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: 1) адміністративні (створення та управління акціонерним товариством залізничного транспорту загального користування); 2) нормативні (створення та зміни нормативно-правового масиву забезпечення управління залізничним транспортом загального користування); 3) стратегічні (формування стратегій та планів розвитку залізничної галузі); 4) корпоративні (координація системи внутрішнього управління); 5) контрольно-наглядові (здійснення контролю у сфері управління залізничним транспортом загального користування); 6) фінансові (формування та забезпечення фінансової складової управління акціонерним товариством залізничного транспорту загального користування); 7) зовнішні (адаптація управління до міжнародних стандартів, укладення міжнародних договорів, міжнародна співпраця).

11. Визначено, що правовий статус публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як суб'єкта управління залізничним транспортом загального користування в Україні – це комплексна система прав, обов'язків, гарантій та засад організації, відповідальності та взаємодії, що визначає стан та позицію спеціального суб'єкта владного управління в правовому просторі врегулювання транспортних відносин, з визначенням універсальних (як суб'єкта господарського права) та індивідуальних особливостей правового становища (як суб'єкта симбіозу адміністративного, господарського та фінансового права).

12. Визначено, що контроль, як функція держави щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні, представляє собою систему заходів та процедур, спрямованих на перевірку, нагляд та оцінку різних аспектів діяльності залізничного транспорту з метою забезпечення його ефективності, безпеки, відповідності встановленим нормам, а також захисту публічних інтересів. Контроль, як функція держави

щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні трансформується у різні види (фінансовий, юридичний (правовий), організаційний, адміністративний, публічний, технічний (інженерний), екологічний).

13. Розкрито, що основними напрямками контрольної діяльності у сфері управління залізничним транспортом загального користування в Україні є: 1) контроль за дотриманням вимог законодавства у сфері залізничного транспорту (перевірку відповідності діяльності таким вимогам, як безпека руху поїздів, експлуатація залізничної інфраструктури, перевезення пасажирів і вантажів, охорона праці та навколишнього середовища тощо); 2) контроль за станом безпеки руху поїздів (перевірку таких аспектів безпеки руху, як технічний стан залізничної інфраструктури, технічний стан рухомого складу, стан підготовки та кваліфікації працівників залізничного транспорту, організація руху поїздів тощо); 3) контроль за ефективністю та якістю надання транспортних послуг (перевірка таких аспектів діяльності, як якість обслуговування пасажирів, своєчасність і безпека доставки вантажів економічна ефективність діяльності тощо); 4) контроль за розподілом фінансових ресурсів; 5) контроль за формуванням тарифної політики тощо.

14. Розкрито, що міжнародні стандарти і практики здійснення управління залізничним транспортом загального користування є взаємодоповнюючою та частково спільною мережею глобального управління, що відображає унікальність міжнародної системи управління залізничним транспортом загального користування, та визначається низкою можливостей для адаптації в національну правову систему щодо впровадження правопорядку та спільних норм і правил для залізничних перевезень, сприяння інтеперабельності різних систем залізничного транспорту, спрощення та уніфікації процедур на кордоні, підвищення ефективності залізничних перевезень та зменшення ризиків, обмін досвідом між різними країнами та операторами залізниць, надання консультацій та

рекоме́ндацій для реформ та модернізації національної залізничної системи на основі світового досвіду.

15. Сформовано, що удосконалення правового регулювання управління залізничним транспортом загального користування в Україні із врахуванням євроінтеграційних процесів має бути спрямоване на: 1) стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 2) формування комплексного закону про залізницю; 3) забезпечення прав пасажирів та користувачів залізничного транспорту; 4) створення комісії, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; 5) модернізація технічної бази залізничного транспорту; 6) залучення громадськості та стейкхолдерів щодо управління залізничним транспортом загального користування в Україні; 7) формування та реалізація програм попередження порушень у залізничному транспорті; 8) вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг шляхом змінення та посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту; 9) підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі; 10) розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративна процедура : навч. посіб. / [І. В. Бойко, О. Т. Зима, О. М. Соловйова та ін.]. Харків : Право, 2019. 206 с.
2. Адміністративне право України : підручник / [Ю. П. Битяк, В. В. Багуцький, В. М. Гаращук та ін.] ; за ред. Ю. П. Битяка. Харків : Право, 2001. 528 с.
3. Адміністративне право України : підручник / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. Київ : Істина, 2009. 475 с.
4. Адміністративне право України : підручник / за ред. Ю. П. Битяка. Київ : Юрінком Інтер, 2005. 544 с.
5. Адміністративне право України : підручник / [В. В. Галуцько, В. І. Олефір, Ю. В. Гридасов, А. А. Іванищук, С. О. Короед]. Херсон : Херсонська міська друкарня, 2013. Т. 1. Загальне адміністративне право. Академічний курс. 393 с.
6. Адміністративне право України : підручник : у 2 т. / за ред. В. Б. Авер'янова. Київ : Юрид. думка, 2007. Т. I. Загальна частина. 592 с.
7. Адміністративне право України : посіб. для підгот. до іспитів / Г. Г. Забарний, Р. А. Калюжний, В. О. Терещук, В. К. Шкарупа. Київ : Паливода, 2001. 194 с.
8. Адміністративне право України. Академічний курс : підручник : у 2 т. / [ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова)]. Київ : Юрид. думка, 2004. Т. 1. Загальна частина. 584 с.
9. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / [В. Галуцько, П. Діхтієвський, О. Кузьменко, С. Стеценко та ін.]. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.
10. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / [В. Галуцько, П. Діхтієвський, О. Кузьменко, Т. Коломоєць, В. Курило, С. Стеценко та ін.]. 4-те вид. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 592 с.

11. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / за ред. В. Галуцька, О. Правоторової. [3-тє вид.]. Київ : Академія адміністративно-правових наук, 2020. 466 с.
12. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / [В. Галуцько, П. Діхтєвський, О. Кузьменко та ін.]. 3-тє вид. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2020. 584 с.
13. Адміністративні процедури і адміністративне судочинство в Німеччині : зб. матеріалів. Київ : Німецький фонд міжнародного правового співробітництва, 2006. 240 с.
14. Алексеев С. С. Право: азбука – теория–философия. Опыт комплексного исследования. М. : Статут, 1999. 244 с.
15. Алієв А. М. Механізм державного управління: сутність, структура та функції. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. Серія : Державне управління. 2015. Вип. 2 (4). С. 5–7.
16. Амоша О. І., Трушкіна Н. В., Шипоша В. А. Механізм формування та управління розвитком бізнес-інтегрованих структур у східних регіонах України. *Економічний вісник Донбасу*. 2021. № 3 (65). С. 4–23. URL: <http://dspace.nbuiv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/181843/01-Amosha.pdf>
17. Андрущенко О. Ю. Окремі проблеми визначення поняття конфлікту інтересів в законодавстві України. *Університетські наукові записки*. 2017. №3. С. 259–267.
18. Арістова І. В. Державна інформаційна політика: організаційно-правові аспекти : монографія / за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Бандурки. Харків: УВС, 2000. 368 с.
19. Артынов А. П., Дмитриев Н. У. Пригородные пассажирские перевозки. М. : Транспорт, 1985. 161с.
20. Баранова А. О., Макеєва З. О. Сутність внутрішнього контролю та його місце в управлінській системі підприємства. *Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг*. 2011. Вип. 1 (13). С. 105–112.

21. Басов А. В. До питання про визначення поняття "юридична процедура". *Вісник Академії митної служби України*. Серія : Право. 2011. № 2. С. 17–22.
22. Бахтіна Ю. С. Поняття та класифікація функцій державного управління. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна*. Серія: Право. 2018. Вип. 26. С. 85–89.
23. Бевз С. І. Поняття та елементи механізму адміністративно-правового регулювання державного управління господарською діяльністю. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Вип. 4 (2). С. 43–47.
24. Битяк Ю. П., Зуй Ю. В. Адміністративне право України. (Загальна частина) : навч. посіб. Харків : Одіссей, 1999. 224 с.
25. Біловол Р. І. Системний підхід до формування методів управління підприємством. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. №15. С. 219–223. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/15_ukr/34.pdf
26. Білокур Є. І. Функції державного управління : поняття, особливості, правове регулювання : дис. ... канд.юрид.наук : 12.00.07. Одеса, 2015. 194 с.
27. Бліхар М. М. Правові засади фінансового контролю при здійсненні інвестиційної діяльності. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2017. № 1/2. URL: http://vjhr.sk/archive/2017_1/part_2/3.pdf
28. Бойко А. В. Спеціалізована публічна адміністрація як невід'ємна складова адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в Україні. *Юридична наука*. 2020. № 2(104). С. 80–88. DOI: <https://doi.org/10.32844/2222-5374-2020-104-2.10>
29. Бондаренко К. В. До питання про форми й методи державного управління. *Вісник Запорізького національного університету*. Серія : Юридичні науки. 2015. № 4 (1). С. 111–118.
30. Бостан С. К. Методологія правового дослідження: поняття, структура, філософсько-світоглядні засади. *Вісник Університету імені Альфреда Нобеля*. Серія : Право. 2021. № 1. С. 16–28.

31. Бронікова С. Соціокомунікативний механізм державного управління: теорія і практика моделювання: монографія. Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2010. 346 с.
32. Брусакова О. В. Адміністративні процедури державного регулювання авіаційного транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2019. Вип. 54(2). С. 70–74.
33. Брусакова О. Поняття та сутність механізму державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 6. С. 117–122.
34. Бучинський О. А. Умови забезпечення управління інвестиційним розвитком регіонів. *Модернізація професійної підготовки державних службовців в умовах глобальних викликів та сучасних змін в суспільстві* : зб. тез міжнар. кругл. столу, 08 лип. 2021 р. Київ, 2021. С. 112–113.
35. Варич О. Г. Економічні функції сучасної держави: природа, зміст, тенденції розвитку в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2006. 209 с.
36. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел]. Ірпінь : Перун, 2002. 1440с.
37. Виконавча влада і адміністративне право / за ред. В. Б. Авер'янова. Київ : Ін Юре, 2002. 668 с.
38. Вітвіцький С.С. Мета та завдання контрольної діяльності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2014. Вип. 29, т. 2. С. 30–34. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/27911>
39. Гаращук В. М. Проблеми організаційного забезпечення контролю і нагляду в державному управлінні. *Проблеми законності*. 2005. Вип. 71. С. 100–103.
40. Гетьманцева Н. Д. Трудова правосуб'єктність як складна юридична конструкція. *Соціальне право*. 2017. № 1. С. 83–92.

41. Глушкова Д. В. До характеристики мети, завдань та функцій дисциплінарного провадження. *Юридична наука*. 2020. №7 (109). С. 248–253. URL: <https://journal-nam.com.ua/index.php/journal/article/view/455/441>
42. Гнатенко Л. А. Нормативно-законодавче регулювання діяльності залізничного транспорту органами державної влади. *Науковий вісник Академії муніципального управління*. Серія : Управління. 2010. Вип. 2. С. 248–255.
43. Горбова Н. А. Природа державного контролю (нагляду) та генезис його законодавчого визначення. *Право та державне управління*. 2019. № 1. URL : <http://elar.tsatu.edu.ua/handle/123456789/7320>
44. Городецька І. А. Поняття й ознаки адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у галузі охорони, використання і відтворення тваринного світу. *Журнал східноєвропейського права*. 2016. № 27. С. 80–87. URL: http://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2016/05/horodetska_27.pdf
45. Господарський кодекс України : затв. Законом України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19–20, № 21–22. Ст. 144.
46. Гуцайлюк З. В. Економічний контроль і контрольна функція бухгалтерського обліку. *Сучасні проблеми економіки і менеджменту* : тези доп. Міжнар. наук.- практ. конф. (10–12 лист. 2011 р., м. Львів). Львів, 2011. С. 465–466. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/16495/1/273-Gucajlyuk-465-466.pdf>
47. Гуцаленко Л. В., Дерій В. А., Коцупатрій М. М. Державний фінансовий контроль : навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2009. 424 с.
48. Дараган О. Механізм управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 174–177.

49. Дейнека О. Г. Проблеми реформування залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*. 2015. Вип. 158(1). С. 57–62.

50. Дейнека О. Г., Божок А. Р. Удосконалення цінової політики залізничного транспорту як фактор максимальної реалізації транзитного потенціалу України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 31. С.18–22.

51. Дейнека О. Г., Бугай В. С., Нестеренко А. С. Менеджмент залізничної галузі України в умовах реформування. *Інфраструктура ринку* : електрон. наук.-практ. журн. 2019. Вип. 30. С. 118–124. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2019/30_2019_ukr/20.pdf

52. Дем'янчук Ю. Адміністративно-правові засади функціонування залізничного транспорту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2013. 218 с.

53. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2012. 216 с.

54. Державне управління : підручник : у 2 т. / за ред. Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови), Ю. П. Сурмін (заст. голови). Дніпропетровськ : НАДУ, 2012. 564 с.

55. Державний фінансовий контроль у публічному управлінні : навч. посіб. / кол. авторів; за ред. В. М. Русіна та Б. С. Шулюк. Тернопіль : Осадца Ю.В., 2018. 214 с.

56. Деякі питання акціонерного товариства «Українська залізниця»: постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовт. 2018 р. № 938. *Верховна Рада України*: [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/938-2018-p#n647>

57. Джафарова О. В. Дозвільні правовідносини в Україні: стан і перспективи розвитку. *Право і Безпека*. 2014. № 2. С. 25–30.

58. Дзюба І. В. Деякі аспекти визначення об'єкту, предмету і методів адміністративно-правового регулювання діяльності територіальних громад в

Україні. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 6, т. 2. С. 82–88. URL: http://www.nvppp.in.ua/vip/2021/6/part_2/14.pdf

59. Дикань О. В., Яровенко В. В. Адміністративні процедури в публічній службі України: загальна характеристика роботи. *Публічне управління і адміністрування в Україні* : наук. журн. 2019. Вип. 13. С. 89–93.

60. Дікань Л. В., Голуб Ю. О., Синюгіна Н. В. Фінансовий контроль: теорія та методологія : монографія. Харків : ХНЕУ, 2009. 94 с.

61. Дмитренко Г. В. Організація і здійснення державного контролю в Україні (фінансово-економічні аспекти) : дис. ... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02. Київ, 2011. 480 с.

62. Довженко Є. В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортного законодавства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2011. 20 с.

63. Долбнєва Д. В. Сучасні форми організації внутрішнього аудиту та доцільність їх використання у діяльності підприємств України. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 47(2). С. 133–137.

64. Дорош Н. І. Сутність та призначення внутрішнього аудиту. *Вісник ЖДТУ*. 2006. № 1. С. 41–46.

65. Дума Л. В. Вдосконалення соціально-економічного розвитку регіону на основі методів прогнозування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018. Вип. 20 (1). С. 150–154.

66. Економіка залізничного транспорту : навч. посіб. / [Л. О. Позднякова, О. Г. Дейнека, М. Д. Жердев та ін.] ; за заг. ред. Л. О. Позднякової, О. Г. Дейнеки. Харків : Укр. держ. акад. залізничного транспорту, 2010. 248 с.

67. Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт. *Державна служба статистики України* : [сайт]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

68. Енциклопедія державного управління : у 8 т. / [наук.-ред. колегія: Ю. В. Ковбасюк (голова) та ін.] ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. Київ : НАДУ, 2011. Т. 1. Теорія державного управління. 748 с.

69. Євсєєва О. О. Удосконалення методології соціального аудиту організацій залізничного транспорту. *Економічний простір*. 2014. № 82. С. 224–233.

70. Єдинак Т. С., Павлишен О. В. Контроль як функція державного управління: сутність та класифікація. *Вісник Академії митної служби України*. Серія : Державне управління. 2011. № 1. С. 12–18.

71. Єряшов Є. Сутність адміністративно-правового регулювання цивільної авіації України. *Національний юридичний журнал: теорія та практика*. 2014. Жовтень. С. 44–48.

72. Загальна теорія держави і права : підручник / за ред. проф. М. В. Цвіка, доц. В. Д. Ткаченка, проф. О. В. Петришина. Харків : Право, 2002. 432 с.

73. Загальна теорія держави і права: підручник для студентів юрид.вищ. навч.закл / [М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.] ; за ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України М. В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України О. В. Петришина. Харків : Право, 2009. 584 с.

74. Задоя В. О. Удосконалення управління залізничним транспортом, як стратегічною галуззю економіки в контексті забезпечення національної безпеки України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2022. № 78/79. С. 141–151.

75. Зайкіна Г. М. Адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 179–183.

76. Зайкіна Г. М. Актуальні питання до визначення правового статусу міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Актуальні проблеми взаємодії*

правової науки та практики її застосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16–17 берез. 2022 р.). Київ, 2022. С. 33–37.

77. Зайкіна Г. М. Актуальні підходи до визначення поняття механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.). Київ, 2020. С. 112–114.*

78. Зайкіна Г. М. Зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави. *Держава та регіони. Серія: Право. 2023. № 2. С. 75–78*

79. Зайкіна Г. М. Концептуальні завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права. *Науковий вісник публічного та приватного права. 2021. Вип. 5, т. 3. С. 131–135.*

80. Зайкіна Г. М. Мета та завдання управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми держави і права. 2023. № 98. С. 10–14.*

81. Зайкіна Г. М. Модерне тлумачення правового статусу наглядової ради акціонерного товариства «українська залізниця». *Пріоритетні напрями розвитку юридичної науки в умовах сьогодення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 13–14 березня 2023 р.). Київ, 2023. С. 31–33.*

82. Зайкіна Г. М. Новітні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Інноваційні підходи до реформування сучасного законодавства: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 20–21 квітня 2023 р.). Київ, 2023. С. 44–46.*

83. Зайкіна Г. М. Новітні підходи до визначення правового статусу кабінету міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «українська залізниця». *Взаємодія публічного та приватного права: сучасні проблеми та виклики: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 21–22 лютого 2022 р.). Київ, 2022. С. 39–41.*

84. Зайкіна Г. М. Новітня правова природа завдань та функцій фінансового контролю залізничного транспорту України. *Науково-практичні*

засади розвитку юридичної науки на сучасному етапі державотворення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 лютого 2023 р.). Київ, 2023. С. 17–20.

85. Зайкіна Г. М. Новітня сутність адміністративних процедур забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 22–23 вересня 2021 р.). Київ, 2021. С. 122–124.*

86. Зайкіна Г. М. Нормативно-правове регулювання здійснення фінансового контролю за утворення та функціонування залізничного транспорту загального користування. *Правова позиція. 2023. № 1(38). С. 17–20.*

87. Зайкіна Г. М. Нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Правові новели. 2023. № 20. 39–44.*

88. Зайкіна Г. М. Основні елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 5. С. 217–219.*

89. Зайкіна Г. М. Особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Juris Europensis Scientia. 2023. № 1. С. 81–83.*

90. Зайкіна Г. М. Поняття адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний вісник. 2023. № 1. С. 118–123.*

91. Зайкіна Г. М. Поняття та сутність залізничного транспорту загального користування України як об'єкта фінансово-правових відносин. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. 2023. № 1. С. 96–103.*

92. Зайкіна Г. М. Правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Київський часопис права. 2023. № 2. С. 149–152.*

93. Зайкіна Г. М. Правовий аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 6. С. 122–127.

94. Зайкіна Г. М. Правовий статус Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця». *KELM. Knowledge, Education, Law, Management*. 2022. № 3. С. 29–33. (Республіка Польща).

95. Зайкіна Г. М. Правовий статус Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Право та державне управління*. 2023. № 2. 46–49.

96. Зайкіна Г. М. Правовий статус наглядової ради акціонерного товариства «Українська залізниця». *KELM. Knowledge, Education, Law, Management*. 2023. № 2 (54). С. 127–130. (Республіка Польща).

97. Зайкіна Г. М. Правовий статус ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця». *Юридична наука*. 2019. №5. Том 2. С. 101–106.

98. Зайкіна Г. М. Правові аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Проблемні питання юридичної науки в контексті реформування правової системи України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 жовтня 2022 р.)*. Київ, 2022. С. 84–87.

99. Зайкіна Г. М. Роль та аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2023. № 62. С. 25–27.

100. Зайкіна Г. М. Сутність методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 4. С. 363–365.

101. Зайкіна Г. М. Сучасна правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 черв. 2022 р.). Київ, 2022. С. 51–53.

102. Зайкіна Г. М. Сучасне поняття елементів адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми імплементації наукових досягнень у практичну діяльність* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 січ. 2022 р.). Київ, 2022. С. 76–79.

103. Зайкіна Г. М. Форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету*. Юридичні науки. 2023. № 13. С. 35–38.

104. Зайцева І. Ю. Інституційні засади будувannya системи корпоративних відносин в Україні і напрямки її удосконалювання. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 331–337.

105. Захарченко А. М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти) : монографія. Вінниця : Нілан-ЛТД, 2017. 452 с.

106. Значення і місце залізничного транспорту. *We.org.ua* : [сайт]. URL: <https://we.org.ua/transport/znachennya-i-mistse-zaliznychnogo-transportu/>

107. Золотоноша О. В. Організаційно-правові засади публічного адміністрування у сфері економіки на місцевому рівні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2016. 17 с.

108. Ігонін Р. В., Вікторчук М. В. Сутність і ознаки адміністративно-правового регулювання в адміністративному праві України. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2018. № 4 (83). С. 68–75. URL:

<http://visnyk.univd.edu.ua/index.php/VNUAF/article/view/205/189>

109. Кабмін пропонує створити Нацкомісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. *ЛІГА:ЗАКОН* : [сайт]. URL:

https://biz.ligazakon.net/news/208853_kabmn-proponu-stvoriti-natskomsyu-shchozdzysnyu-derzhavne-regulyuvannya-u-sfer-transportu

110. Кадала В. В. Правові основи діяльності суб'єктів господарювання залізничної галузі. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 1 (78). С. 71–81. URL: <https://ljd.dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2022/04/kadala.pdf>

111. Калініченко Л. Л. Необхідність впровадження міжнародних стандартів залізничної промисловості в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 34. С. 45–46.

112. Каюкін В. О. Публічне регулювання ринку залізничних перевезень : автореф. дис. ... д-ра філос. : 281. Київ, 2022. 15 с.

113. Ківалов С. В., Біла Л. Р. Адміністративне право України: навч.-метод. посіб. Одеса : Юрид. літ., 2004. 344 с.

114. Кірдіна О. Г., Українська Л. О. Антикризове управління розвитком залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021/2022. № 76–77. С. 24–32.

115. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2019. 502 с.

116. Клімова С. М. Організаційно-правові основи управління публічними фінансами в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2019. 559 с.

117. Коваль Л. В. Адміністративне право : курс лекцій для студентів юрид. вузів і факультетів. Київ : Вентурі, 1998. 208 с.

118. Кодекс України про адміністративні правопорушення : прийнятий 07 груд. 1984 р. № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.

119. Колісник А. С. Правове регулювання фінансового контролю за діяльністю суб'єктів господарювання. *Право та інновації*. 2020. № 3 (31). С. 71–77.

120. Коломоець О. В. Функції держави у сучасному державознавстві: теоретичні проблеми. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія : Юриспруденція. 2013. № 5. С. 41–44.

121. Колпаков В. К. *Методи управління* : навч. посіб. Київ, 2007. 158 с.

122. Колпаков В. К. *Поняття форм публічного адміністрування. Адміністративне право і процес*. 2012. № 2. С. 43–51.

123. Комзюк В. Т. *Адміністративно-правове регулювання державної політики у сфері освіти України. Форум права*. 2017. № 5. С. 181–188. URL: <https://forumprava.pp.ua/files/181-188-2017-5-----28-.pdf>

124. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін : підписана 3 черв. 1999 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text

125. *Контроль і ревізія* : підручник для студентів спеціальності «Облік і аудит» вищ. навч. закл. / Ф. Ф. Бутинець, Н. Г. Виговська, Н. М. Малюга, Н. І. Петренко. Житомир : ЖІТІ, 2002. 544 с.

126. *Контроль і ревізія* : навч. посіб. / Є. М. Романів, Р. Л. Хом'як, А. С. Мороз, В. В. Гресик. Львів : Інтелект-Захід, 2004. 328 с.

127. Корінь М. В. *Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць. Вісник Хмельницького національного університету*. Серія : Економічні науки. 2014. № 4, т. 1. С. 53–56.

128. Корінько М. Д. *Контроль та аналіз діяльності суб'єктів господарювання в умовах її диверсифікації : теорія, методологія, організація* : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.09. Київ, 2008. 38 с.

129. Котов А. М. *Удосконалення принципів формування та функціонування наглядових рад в системі економічної безпеки підприємства. Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. Вип. 53. С. 82–86.

130. Кочина А. А. *Дослідження факторів, які визначають попит на перевезення в приміському сполученні. Підвищення надійності машин і обладнання* : зб. тез доп. XI Всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих науковців. Кропивницький, 2017. С. 54–55.

131. Кравцова Т. М., Калініченко Г. В. Дослідження видів функцій державного управління та їх значення у процесі державно-управлінської діяльності. *Форум права*. 2011. № 1. С. 522–527.

132. Кривицький Ю. В. Теоретико-методологічні основи розуміння механізму правового регулювання. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 10. С. 22–25.

133. Криворученко О. А. Фінансовий механізм розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 38. С. 319–321.

134. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : Діса плюс, 2022. 336 с.

135. Курс адміністративного права України : підручник / [В.К. Колпаков, О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В.Д. Суценко та ін.] ; за ред. В.В. Коваленка. Київ : Юрінком Інтер, 2012. 808 с.

136. Кухтик С. В. Трансформація держави під впливом глобалізації : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2015. 199 с.

137. Кушнір Л. В. Аналіз роботи транспорту України за основними показниками. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія : Економічні науки. 2015. Вип. 12. ч. 2. С. 42–47.

138. Лазур Я. В. Поняття, сутність та елементи адміністративно-правового механізму забезпечення прав і свобод громадян у державному управлінні. *Форум права*. 2009. № 3. С. 392–398.

139. Лаптев В. І. Результативність діяльності наглядової ради акціонерного товариства як стратегічної складової ефективного корпоративного управління. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 2. С. 40–44.

140. Левківська В. М. Адміністративні процедури: концепція правового регулювання. *Право і суспільство*. 2021. № 6. С. 180–187.

141. Левченко О. В. Сутність і зміст організаційно-економічного механізму управління логістичним потенціалом підприємств залізничного транспорту. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Серія : Економіка і управління. 2014. Вип. 29. С. 148–155.

142. Легеза Ю. О. Функції держави як зміст її сутності. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 2. С. 68–75.

143. Лоюк І. А. Адміністративно-процедурні засади створення банків в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2019. 231 с. URL: https://ippi.org.ua/sites/default/files/dis_loiuk.pdf

144. Лутковська С. М., Цицкун О. П. Теоретико-методологічні засади ефективного управління підприємством. *Ефективна економіка*. 2020. № 12. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/12_2020/80.pdf

145. Майорова Т. В. Інвестиційна діяльність : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2004. 376 с.

146. Малиновський В. Я. Державне управління : навч. посіб. Київ : Атіка, 2003. 576 с.

147. Мармаза О. І. Контроль як функція управління: сутність, вимоги сучасності, тенденції оновлення. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2014. Вип. 35. С. 262–269.

148. Матвієнко В. В. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2016. № 8. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=994>

149. Матусевич О. О., Чаркіна Т. Ю., Колінько К. Г. Сутність змін і управління змінами на підприємстві та їх необхідність на залізничному транспорті. *Ефективна економіка*. 2018. № 12. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6742>

150. Мельничук С. М. Правові форми реалізації функцій сучасної держави Україна : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2019. 478 с.

151. Метод. *Словник української мови* : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.] ; АН Української РСР ; Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наук. думка, 1973. Т. 4. І–М. С. 692. URL: <http://sum.in.ua/s/metod>

152. *Методологія науково-дослідницької діяльності: навч. вид. : навч. посіб. для аспірантів спеціальності 186 «Видавництво та поліграфія» ОНП «Видавництво та поліграфія» третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти* / [уклад.: Т. А. Роїк] ; КПІ ім. Ігоря Сікорського. Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2021. 56 с.

153. Мирна Н. В. Опрацювання комплексного механізму державної регіональної політики. *Державне будівництво*. 2010. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVu_2010_1_20.

154. Міжнародний комітет залізничного транспорту. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/cooperation/mkzt/

155. Міжнародний Союз Залізниць. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/cooperation/msz/

156. Мягкий А. Корпоративне управління за законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2017. 229 с.

157. Надолішній П. І. Теоретико-методологічні засади аналізу і практики регіонального. *Актуальні проблеми державного управління* : зб. наук. пр. 2001. Вип. 7. С. 121–129.

158. Надолішній П. І. Теорія та історія державного управління (Опорний конспект лекцій до навчальної дисципліни) : навч. посіб. Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2006. 126 с.

159. Насипайко Д. С., Резніченко О. О. Проблеми розвитку трудових правовідносин. *Людина і праця в економіці регіону* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Кропивницький, 31 жовт. 2016 р.). Кропивницький, 2016. Ч. 1. С. 125–127.

160. Настенко М. О. Принципи фінансового контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в системі принципів фінансового права. *Право та державне управління*. 2017. № 2(27). С. 69–74.

161. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. *Верховна Рада України*: [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#n13>

162. Нижник Н. Р. Реформування державного управління в Україні: проблеми і перспективи. Київ : Оріяни, 1998. 192 с.

163. Нор У. Адміністративно-правові заходи безпеки громадян на залізничному транспорті України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2012. 234 с.

164. Об'єкт. *Словник української мови* : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.] ; АН Української РСР ; Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наук. думка, 1974. Т. 5. Н–О. С. 495. URL: <http://sum.in.ua/s/ob.jekt>

165. Овчиннікова В., Корінь М., Обруч Г., Чорнобровка І. Соціальна відповідальність як інструмент забезпечення сталого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах соціально-економічної кризи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021/2022. № 76–77. С. 58–69. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.76-77.282033>

166. Організація співробітництва залізниць (ОСЗ). *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України* : [сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/content/organizaciya-spivrobitnictva-zaliznic-osz.html>

167. Орел В. М. Сутність і роль контролю як функцій управління. *Ефективна економіка*. 2013. Вип. № 6. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3763>

168. Осауленко С. В. Адміністративно-правовий статус Кабінету Міністрів України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2010. 19 с.

169. Основи безпеки руху на залізничному транспорті : конспект лекцій / [М. І. Данько, В.Д. Зонов, П.В. Долгополов, Т.Ю. Калашнікова, А.В. Прохорченко]. Харків: УкрДАЗТ, 2011. 69 с.

170. Остапюк Б. Я. Формування стратегії управління персоналом як інструменту забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 47. С. 137–142.

171. Павлов Д. М. Мета, завдання та принципи адміністративно-правового регулювання природно-техногенної безпеки та цивільного захисту. *Митна справа*. 2015. №4 (2). С. 267–274.

172. Панфілов О. Є., Калімбет А. Л. Адміністративно-правовий статус Кабінету Міністрів України. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2021. № 2. С. 79–83.

173. Панченко Н. Г. Антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті України. *Ефективна економіка*. 2018. № 11. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6668>

174. Панчук А. Практичні та теоретичні проблеми формування наглядових рад у портовій галузі. *Правове життя сучасної України* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) : у 3 т. / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса, 2020. Т. 2. С. 140–144.

175. Пасічник А. М. Напрями розбудови залізничних міжнародних транспортних коридорів в Україні. *Вісник Академії митної служби України*. Серія : Технічні науки. 2011. № 1. С. 23–34.

176. Переверзєв О. М. Господарсько-правове забезпечення корпоративного контролю в акціонерних товариствах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Донецьк, 2004. 20 с.

177. Перша Міжнародна конвенція про залізничні вантажні перевезення (ЦІМ). *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України* : [сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/content/persha-mizhnarodna-konvenciya-pro-zaliznichni-vantazhni-perevezennya-cim.html>

178. Пилипишин В. П. Щодо сутності мети та завдань державного управління в Україні. *Форум права*. 2010. № 2. С. 377–381. URL: <http://www.nbuuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-2/10pvpvuvu.pdf>

179. Плекан У. М. Удосконалення механізму управління соціально відповідальною діяльністю підприємств приладобудування : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Тернопіль, 2018. 270 с.

180. Плекан У. М., Ляшук О. Л., Рожко Н. Я., Цьонь О. П. Удосконалення соціальної функції транспортної галузі України. *Центральноукраїнський науковий вісник*. Серія : Технічні науки. 2022. Вип. 6 (37), ч. I. С. 157–166.

181. Подцерковний О. П. Проблеми відображення у праві реального змісту економічних відносин. *Університетські наукові записки*. 2012. № 1. С. 394–395.

182. Покропивний С., Колот В. Підприємництво: стратегія, організація, ефективність: підручник. Київ : КНЕУ, 2009. 352 с.

183. Положення про наглядову раду акціонерного товариства “Українська залізниця”: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 31 жовт. 2018 р. № 938. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/938-2018-п#n647>

184. Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті : затв. наказом Міністерства інфраструктури України 24 груд. 2020 р. № 842. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21#Text>

185. Понікаров В. Д., Веретельник Л. К. Адміністративне право : конспект лекцій / Харківський держ. економічний ун-т. Харків : ХДЕУ, 2004. 100 с.

186. Правознавство : підручник / [В. Ф. Опришко, Ф. П. Шульженко, С. І. Шимон та ін.] ; за заг. ред. В. Ф. Опришка, Ф. П. Шульженка. Київ : КНЕУ, 2003. 767 с.

187. Прасюк В. М. Адміністративно-правове регулювання державного фінансового контролю за законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2020. 227 с.

188. Про залізничний транспорт : Закон України від 04 лип. 1996 р. № 273/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183.

189. Про затвердження Основних засад здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця» : постанова Кабінету Міністрів України від 12 черв. 2019 р. № 628. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/628-2019-п#Text>

190. Про затвердження Положення про відмочу воєнізовану охорону акціонерного товариства «Укрзалізниця» : постанова Кабінету Міністрів України від 11 січ. 1994 р. № 7. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7-94-%D0%BF#Text>

191. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України : постанова Кабінету Міністрів України від 29 лют. 1996 р. № 262. *Верховна Рада України*: [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/262-96-п#Text>

192. Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 17 лип. 2014 р. № 299. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/299-2014-п#Text>

193. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : постанова Кабінету Міністрів України від 30 черв. 2015 р. № 460. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text>

194. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12 квіт. 2006 р. № 337 ; із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України

від 17 трав. 2012 р. № 266. *Верховна Рада України* : [сайт].
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0887-06#Text>

195. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ Міністерство транспорту та зв'язку України від 27 груд. 2006 р. № 1196. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text>

196. Про затвердження Статуту залізниць України : постанова Кабінету Міністрів України від 6 квіт. 1998 р. № 457. *Верховна Рада України*: [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-п#Text>

197. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27 лют. 2014 р. № 794-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 13. Ст. 222.

198. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту : проект Закону України реєстр. № 3927 від 22 лип. 2020 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593

199. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23 січ. 2012 р. № 4442-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 49. Ст. 553.

200. Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 19 берез. 1997 р. № 252. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text>

201. Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) : Закон України від 05 черв. 2003 р. № 943-IV. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/943-15#Text>

202. Про транспорт : Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

203. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : постанова Кабінету Міністрів України від 25 черв. 2014 р.

№ 200. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF#Text>

204. Прокоп'єв Р. Правовий статус суб'єктів залізничного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4. С. 105–109. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.16> URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/4/17.pdf>

205. Прохоров В. М. Підвищення рівня інтеперабельності залізничних вантажних перевезень в міжнародному сполученні. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2021. № 3 (дод.). С. 13.

206. Публічне управління : термінологічний словник / за заг. ред. В. С. Куйбіди, М. М. Білинської, О. М. Петрос. Київ : НАДУ, 2018. 224 с.

207. Пундор Ю. О. Історичний аспект формування категорії «суб'єкт права». *Правничий вісник Університету «КРОК»*. 2011. Вип. 10. С. 24–30.

208. Рабінович П. М. Методологія вітчизняного праводержавознавства. *Юридичний вісник України*. 2002. № 45 (385). С. 4–5.

209. Рабінович П. М. Наука філософії права: до характеристики предмета й методології. *Проблеми філософії права*. 2003. Т.1. С. 22–26.

210. Река Р. Правовий статус та порядок фінансування МВС України. *Право України*. 2007. № 5. С. 64–68.

211. Роль, значення, сутність і місце мети у стратегічному управлінні. *Букліб. Студентська бібліотека* : [сайт]. URL: <https://buklib.net/books/25353>

212. Романенко Є. О. Принципи і функції державного управління. *Науковий вісник : Державне управління*. 2018. № 1. С. 91–99.

213. Рубанов В. В. Проблеми концептуалізації поняття «механізм» у політичній аналітиці. *Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. Серія : Питання політології*. 2011. № 984. С. 6–10.

214. Рудяга І. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Харків, 2017. 21 с.

215. Рябець К. Система та сутність загальних функцій державного управління у сучасний період. *Науковий вісник: Державне управління*. 2022. № 1(11). С. 207–221. DOI: [https://doi.org/10.33269/2618-0065-2022-1\(11\)-207-221](https://doi.org/10.33269/2618-0065-2022-1(11)-207-221)

216. Свистович Р. С. Суб'єкти публічної адміністрації: сучасний вимір. *Інтернаука*. Серія : Юридичні науки. 2017. № 3. С. 39–43.

217. Сірко Р. Б. Цивільно-правове регулювання відносин, що виникають з перевезення залізничним транспортом: теорія та практика : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Івано-Франківськ, 2021. 36 с.

218. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник. Харків : Консум, 2009. 656 с.

219. Скакун О.Ф. Теорія права і держави : підручник / МОН України. Київ : Правова єдність, 2009. 520 с.

220. Скакун О.Ф. Теорія права і держави : підручник. [2-ге вид.]. Київ: Алерта, 2010. 524 с.

221. Скрипа Є. В. Контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. Вип. 5. С. 247–249. URL: http://www.pap.in.ua/5_2018/71.pdf

222. Слободяник Ю. Б. Державний аудит в Україні: теорія, методологія, організація : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.09. Одеса, 2014. 230 с.

223. Словник української мови : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.] ; АН Української РСР ; Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наук. думка, 1970–1980.

224. Слюсаренко М. Поняття «методологія» в контексті навчальної дисципліни про організацію наукового дослідження. *Збірник наукових праць Уманського державного педагогічного університету*. 2021. Вип. 4. С. 87–94.

225. Смирнова О. В. Некоторые аспекты взаимоотношений современных предприятий железнодорожного транспорта Украины. *Залізничний транспорт України*. 2003. № 1. С. 39.

226. Солових В. П. Культурологічно-історичні аспекти формування перших моделей державного управління. *Державне управління*. 2009. № 1. С. 14–26.

227. Співробітництво з міжнародними залізничними організаціями. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/cooperation/

228. Співтовариство Європейських залізниць та інфраструктурних компаній. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/cooperation/ez/

229. Статистика ринків / [С. С. Герасименко, В. І. Карпов, О. І. Колодязната ін.]. Київ : Інформаційно-аналітичне агентство, 2007. 863 с.

230. Статут акціонерного товариства «Українська залізниця» : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 2 верес. 2015 р. № 735 ; в ред. постанови Кабінету Міністрів України від 31 жовт. 2018 р. № 938. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/938-2018-p#n647>

231. Створення Національної комісії, що здійснює регулювання у сфері транспорту. *BRDO* : [сайт]. URL: <https://brdo.com.ua/reforms/stvorennya-natsionalnoyi-komisiyi-shho-zdijsnyuye-regulyuvannya-u-sferi-transportu/>

232. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посіб. Київ : Атіка, 2008. 624 с.

233. Стрельченко О. Г., Бухтіярова І. Г., Скорик В. О. Доктринальна характеристика інституту адміністративних процедур. *THEORETICAL FOUNDATIONS IN PRACTICE AND SCIENCE* : XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (21–24 груд. 2021р., Більбао, Іспанія). Більбао, 2021. С. 210–215.

234. Сукманова О. Особливості видів адміністративних процедур щодо охорони права власності в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 184–189.

235. Сурмін Ю. Термінологічна система державного управління: сутність та тенденції розвитку. *Понятійно-категоріальний апарат*

публічного управління: матеріали наук.-методол. семінару в режимі відео конференц зв'язку (Київ–Дніпропетровськ–Львів–Одеса–Харків, 31 берез. 2010 р.). Київ, 2010. С. 9–21.

236. Сухицька Н. В. Правові відносини у сфері соціального забезпечення населення. *Вісник Запорізького національного університету*. Серія : Юридичні науки. 2014. № 4 (II). С. 201–206.

237. Сучасна правова енциклопедія / [О. В. Зайчук, О. Л. Копиленко та ін.]; за заг. ред. О. В. Зайчука ; Інститут законодавства ВР України. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 384 с.

238. Сущенко Д. В. Різновиди адміністративних процедур та категорії їх класифікації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2018. Вип. 51(2). С. 39–42.

239. Тараш Л. І., Буковський А. В. Основні засади функціонування публічного акціонерного товариства залізничного транспорту. *Економічний вісник Донбасу*. 2014. № 3(37). С. 130–143.

240. Теорія держави і права : навч. посіб. / за ред. С. Л. Лисенкова, В. В. Копейчикова. Київ : Юрінком Інтер, 2003. 368 с.

241. Теорія держави та права : навч. посіб. / [Є. В. Білозьоров, В. П. Власенко, О. Б. Горова, А. М. Завальний, Н. В. Заяць та ін.]. Київ : НАВС ; Освіта України, 2017. 320 с.

242. Тертичка В. Механізм формування і здійснення державної політики. *Вісник Державної служби України*. 2000. № 4. С. 83–89.

243. Тимчишин Т. М. Адміністративно-правові заходи протидії правопорушенням, що вчиняються на залізничному транспорті : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2012. 229 с.

244. Ткаченко І. Функції держави: проблеми визначення. *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. Вип. 3. С. 102–107.

245. Токмакова І. В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 25. С. 82–84.

246. Транспорт і зв'язок України 2013 : стат. зб. Київ : Державна служба статистики України, 2014. 221 с.

247. Транспорт. *Словник української мови* : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.] ; АН Української РСР ; Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наук. думка, 1979. Т. 10. Т–Ф. С. 232. URL: <http://sum.in.ua/s/transport>

248. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту : підписана 07 черв. 2005 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_061#Text

249. Угода між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту : підписана 15 лют. 1995 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/233_013#Text

250. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через Державний кордон : підписана 18 черв. 1993 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_002#Text

251. Управління. *Словник української мови* : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.] ; АН Української РСР ; Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наук. думка, 1979. Т. 10. Т–Ф. С. 468. URL: <http://sum.in.ua/s/upravlinnja>

252. Федотова І. О. Теоретичні аспекти визначення змісту та елементів правового статусі суб'єктів митних правовідносин. *Вісник Академії митної служби України*. Серія : Право. 2012. № 1. С. 7–12.

253. Фесовець О. Р. Історико-правові аспекти формування державного управління залізничним транспортом у країнах Європи XIX століття. *Ефективність державного управління*. 2020. Вип. 2(63), ч. 1. С. 60–71. URL: <https://epa.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/view/93/90>

254. Філіпова Н. В. Зміна співвідношення понять «державне управління», «публічне адміністрування», «публічне управління» в системі

суспільно-політичної трансформації. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2015. № 6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2015_6_5.

255. Фінансовий контроль: теорія, термінологія, практика : навч. посіб. / С. М. Гончарук, Д. В. Долбнєва, С. В. Приймак, Є. М. Романів. Львів : ЛНУ ім. І. Франка, 2019. 298 с.

256. Форми та методи державного управління. Державне управління та виконавча влада в Україні. *Навчальні матеріали онлайн* : [сайт]. URL: https://pidru4niki.com/84662/pravo/formi_metodi_derzhavnogo_upravlinnya

257. Форум залізниць Європи. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/cooperation/forum/

258. Функція. *Словник української мови* : в 11 т. / [редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін.] ; АН Української РСР ; Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. Київ : Наук. думка, 1979. Т. 10. Т–Ф. С. 653. URL: <http://sum.in.ua/s/funkcija>

259. Харченко Н. В. Ефективність Наглядової ради промислових підприємств: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Бізнес Інформ*. 2014. № 12. С. 473–478.

260. Чаплинська Ю. А. Контроль щодо забезпечення законності та дисципліни в діяльності органів публічного адміністрування. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2017. № 1. С. 190–195. URL: <https://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/108/1/28.pdf>

261. Черненко О. А. Створення наглядових рад у державних підприємствах. *Приватне право і підприємництво*. 2018. Вип. 18. С. 190–194.

262. Чернявська Т. А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2015. № 3. С. 68–76.

263. Шаригіна О. А. Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.) : автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01. Миколаїв, 2010. 21 с.

264. Шевченко О. М. Підходи до визначення сутності контролю в теорії державного управління. *Актуальні проблеми державного управління*. 2017. Вип. 2. С. 29–36.

265. Шинкарук В. І., Озадовська Л. В., Поліщук Н. П. Філософський енциклопедичний словник. Київ : Абрис, 2002. 742 с.

266. Шишка Р. Б. Механізм правового регулювання перевезень. *Наукові праці Національного авіаційного університету*. Серія : Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2014. № 3 (32). С. 120–125.

267. Шопіна І. М. Адміністративно-правове регулювання управління органами внутрішніх справ України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2012. 514 с.

268. Щербак В. М. Механізм кадрового забезпечення підприємств залізничного транспорту: тенденції та перспективи. *Право і Безпека*. 2010. № 5. С. 237–242.

269. Юридична енциклопедія : у 6 т. / [редкол. : Ю. С. Шемшученко та ін.]. Київ : Українська енциклопедія, 2003. Т. 5. П–С. 736 с.

270. Юридична енциклопедія : у 6 т. / [редкол. : Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін.]. Київ : Українська енциклопедія, 2002. Т. 4. Н–П. 720 с.

271. Якименко Н. В. Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 39. С. 190–198.

272. Яновський П. О. Пасажирські перевезення. Київ : НАУ, 2008. 469 с.

273. Ярмакі Г. П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : монографія. Одеса : Юрид. літ., 2006. 366 с.

274. About OTIF. *OTIF* : official website. 2023. URL: http://otif.org/en/?page_id=15

275. About UIC. *Union internationale des chemins de fer* : official website. 2023. URL: <https://uic.org/about/about-uic/>

276. About UNIFE. *UNIFE* : officialwebsite. 2023. URL: <https://www.unife.org/about-us/>

277. CER Ticketing Roadmap. *CER* : official website. 2023. URL: <https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/cer-ticketing-roadmap>

278. CIT Strategy 2025. *CIT*: official website. 2023. URL: https://www.cit-rail.org/media/files/website/cit-strategy_2025.pdf

279. Element. *Oxford Learner's Dictionaries*. 2020. URL: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/element?q=element>

280. European Capacity Management Tool. *FTE* : official website. 2023. URL: <https://www.forumtraineurope.eu/services/input-to-it-development/ecmt>

281. Expertise development – training. *Union internationale des chemins de fer* : official website. 2023. URL: <https://uic.org/expertise-development-training/>

282. Goals & Purpose Forum Train Europe. *FTE* : official website. 2023. URL: <https://www.forumtraineurope.eu/organisation/forum-train-europe/goals-purpose>

283. Input to IT Development. *FTE* : official website. 2023. URL: <https://www.forumtraineurope.eu/services/input-to-it-development>

284. IRIS – International Railway Industry Standard : official website. 2023. URL: https://www.iris-rail.org/index.php?content=global_information&desc=about

285. Mechanism. *Oxford Learner's Dictionaries*. 2020. URL: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/mechanism?q=mechanism>

286. Membership package. *Union internationale des chemins de fer* : official website. 2023. URL: https://uic.org/IMG/pdf/membership_package_web.pdf

287. Mission OTIF. *OTIF* : official website. 2023. URL: http://otif.org/en/?page_id=3

288. Open Sales and Distribution Model (OSDM). *CER* : official website. 2023. URL: <https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/open-sales-and-distribution-model-osdm>

289. Open Sales and Distribution Model : official website. 2023. URL: <https://osdm.io>

290. Path Coordination System. *FTE* : official website. 2023. URL: <https://www.forumtraineurope.eu/services/input-to-it-development/pcs>

291. Regulation (EU) No 2021/782 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2021 on rail passengers' rights and obligations. *CIT* : official website. 2023. URL: https://www.cit-rail.org/secure-media/files/celex_32021r0782_en_txt.pdf?cid=325019

292. UIC work programme 2023-2025. *Union internationale des chemins de fer* : official website. 2023. URL: https://uic.org/IMG/pdf/uic_work_programme_2023-2025.pdf

293. Zaikina Hanna, Nilitin Volodymyr, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Financial control as a kind of state control over the activities of public railway transport. *Cuestiones Politicas*. Vol. 41. № 78. PP. 808-819

294. Zaikina Hanna, Ripenko Artem, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym. Concept and essence of public railway transport of Ukraine as the object of financial and legal relations. *Amazonia Investiga*. 2023. Vol. 12. № 62. P. 205–212.

295. Zaikina Hanna, Saranov Serhii, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym. Legal nature of the tasks and functions of the financial control of railway transport of Ukraine. *Amazonia Investiga*. 2023. Vol. 12. № 64. P. 263–268.

ДОДАТКИ

Додаток А

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:**

1. Зайкіна Г. М. Концептуальні завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Випуск 5. Том 3. С. 131–135.
2. Зайкіна Г. М. Правовий аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Випуск 6. С. 122–127.
3. Зайкіна Г. М. Правовий статус ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця». *Юридична наука*. 2019. №5. Том 2. С. 101–106.
4. Зайкіна Г. М. Поняття та сутність залізничного транспорту загального користування України як об'єкта фінансово-правових відносин. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2023. № 1. С. 96–103.
5. Зайкіна Г. М. Нормативно-правове регулювання здійснення фінансового контролю за утворення та функціонування залізничного транспорту загального користування. *Правова позиція*. 2023. № 1(38). С. 17–20.
6. Зайкіна Г. М. Особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Juris Europensis Scientia*. 2023. № 1. С. 81–83.
7. Зайкіна Г. М. Зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2. С.75–78
8. Зайкіна Г. М. Мета та завдання управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2023. № 98. С. 10–14.

9. Зайкіна Г. М. Поняття адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний вісник*. 2023. № 1. С. 118–123.

10. Зайкіна Г. М. Форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Вісник Львівського торговельно-економічного університету. *Юридичні науки*. 2023. № 13. С. 35–38.

11. Зайкіна Г. М. Сутність методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 4. С. 363–365.

12. Зайкіна Г. М. Адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 179–183

13. Зайкіна Г. М. Правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Київський часопис права*. 2023. № 2. С.149–152.

14. Зайкіна Г. М. Нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Правові новели*. 2023. № 20. 39–44.

15. Зайкіна Г. М. Правовий статус Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Право та державне управління*. 2023. № 2. 46–49.

16. Зайкіна Г. М. Роль та аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2023. № 62. С.25–27.

17. Зайкіна Г. М. Основні елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С. 217–219.

18. Зайкіна Г. М. Правовий статус Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця». *KELM*. 2022. № 3. С. 29–33. (Республіка Польща)

19. Зайкіна Г. М. Правовий статус наглядової ради акціонерного товариства «Українська залізниця». *KELM*. 2023. № 2(54). С. 127–130. (Республіка Польща)

20. Zaikina Hanna, Ripenko Artem, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Concept and essence of public railway transport of Ukraine as the object of financial and legal relations. *Amazonia Investiga*, Vol. 12. № 62. PP. 205–212.

21. Zaikina Hanna, Saranov Serhii, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Legal nature of the tasks and functions of the financial control of railway transport of Ukraine. *Amazonia Investiga*, Vol. 12. № 64. PP. 263–268.

22. Zaikina Hanna, Nilitin Volodymyr, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Financial control as a kind of state control over the activities of public railway transport. *Cuestiones Politicas*. Vol. 41. №78. PP. 808-819

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

23. Зайкіна Г. М. Актуальні підходи до визначення поняття механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 112–114.

24. Зайкіна Г. М. Новітня сутність адміністративних процедур забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному етапі державотворення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 22–23 вересня 2021 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

25. Зайкіна Г. М. Сучасна правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 червня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 51–53.

26. Зайкіна Г. М. Актуальні питання до визначення правового статусу міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Актуальні проблеми взаємодії правової науки та практики її застосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16–17 березня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 33–37.

27. Зайкіна Г. М. Правові аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Проблемні питання юридичної науки в контексті реформування правової системи України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 жовтня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 84–87.

28. Зайкіна Г. М. Сучасне поняття елементів адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми імплементації наукових досягнень у практичну діяльність: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 січня 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 76–79.

29. Зайкіна Г. М. Новітні підходи до визначення правового статусу кабінету міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «українська залізниця». *Взаємодія публічного та приватного права: сучасні проблеми та виклики: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 21–22 лютого 2022 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 39–41.

30. Зайкіна Г. М. Модерне тлумачення правового статусу наглядової ради акціонерного товариства «українська залізниця». *Пріоритетні напрями розвитку юридичної науки в умовах сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 13–14 березня 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 31–33.

31. Зайкіна Г. М. Новітня правова природа завдань та функцій фінансового контролю залізничного транспорту України. *Науково-практичні засади розвитку юридичної науки на сучасному етапі державотворення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 лютого 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 17–20.

32. Зайкіна Г. М. Новітні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Інноваційні підходи до реформування сучасного законодавства*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 20–21 квітня 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 44–46.

БЛАНК
соціологічного опитування громадян з питань управління залізничним
транспортом загального користування в Україні

Шановний респонденте! Вашій увазі надається бланк соціологічного опитування щодо проблемних питань діяльності управління залізничним транспортом загального користування в Україні. Опитування є анонімним, відповідно просимо Вас надати правдиві відповіді. На кожне питання треба надати відповідь – наприклад, «Так» або «Ні» у графі навпроти шляхом постановлення позначки (наприклад, «+», або «V»). Результати вашої активної громадянської позиції буде використано для розроблення рекомендацій щодо покращення управління залізничним транспортом загального користування в Україні.

Дякуємо Вам за участь.

Як Ви оцінюєте рівень надання пасажирських послуг залізничним транспортом загального користування в Україні?			
Відмінно	Добре	Задовільно	Незадовільно
Як ви оцінюєте рівень цифровізації (електронного надання послуг) залізничного транспорту загального користування в Україні?			
Відмінно	Добре	Задовільно	Незадовільно
Як Ви оцінюєте рівень безпеки залізничного транспорту загального користування в Україні?			
Відмінно	Добре	Задовільно	Незадовільно
Чи належить змінити систему безпеки пасажирів залізничного транспорту загального користування в Україні?			
Так		Ні	
Чи варто розширювати залізничну транспорту мережу в Україні з			

європейськими країнами?	
Так	Ні

РЕЗУЛЬТАТИ
соціологічного опитування громадян України з питань управління залізничним транспортом загального користування в Україні

Вибірковим анкетуванням було охоплено 642 респондента. Час проведення анкетування – перший квартал 2023 року. 21% респондентів відмовилися відповідати на питання з причин браку часу, особистих причин та роздратованості, викликаної складною ситуацією в державі.

Як Ви оцінюєте рівень надання пасажирських послуг залізничним транспортом загального користування в Україні?			
Відмінно	Добре	Задовільно	Незадовільно
5%	45%	31%	19%
Як ви оцінюєте рівень цифровізації (електронного надання послуг) залізничного транспорту загального користування в Україні?			
Відмінно	Добре	Задовільно	Незадовільно
12%	49%	30%	9%
Як Ви оцінюєте рівень безпеки залізничного транспорту загального користування в Україні?			
Відмінно	Добре	Задовільно	Незадовільно
4%	38%	40%	18%
Чи належить змінити систему безпеки пасажирів залізничного транспорту загального користування в Україні?			
Так		Ні	
86%		14%	
Чи варто розширювати залізничну транспорту мережу в Україні з європейськими країнами?			
Так		Ні	
94%		6%	

*Додаток В***ПРОЄКТ****КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА****Про внесення змін до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року щодо розвитку залізничного транспорту в Україні**

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Внести до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року щодо вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні зміни, що додаються.
2. Ця постанова набирає чинності з дня її опублікування.

Прем'єр-міністр України

**ЗМІНИ,
що вносяться до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року щодо розвитку залізничного транспорту в Україні**

1. У підрозділі «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р (Офіційний вісник України, 2018 р., № 52, ст. 1848), внести зміни шляхом доповнення у напрямку «забезпечення розвитку залізничного транспорту», такими підпунктами:

- стратегічне вдосконалення управління залізничним транспортом загального користування в Україні щодо посилення антикорупційних заходів, запровадження електронних систем управління, вдосконалення тарифної політики, підвищення стандартів безпеки, стимулювання інвестицій;

- нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом формування єдиного правового акту «Про права та обов'язки користувачів залізничного транспорту», який слід формувати на основі положень Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2021/782 від 29 квітня 2021 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту;

- нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту;
- підвищення професійної кваліфікації працівників залізничної галузі;
- розширення міжнародної співпраці у сфері управління залізничним транспортом загального користування.

*Додаток Г***ПРОЄКТ**

ЗАКОНУ УКРАЇНИ
Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності за
порушення правил користування засобами залізничного транспорту

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

I. Внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради Української РСР. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.) такі зміни:

– внести зміни та доповнення до статті 110 «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» та викласти в такій редакції:

«Пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Вчинення дій, що порушують громадський порядок (шум, гучний спів або гра на музичних інструментах чи інших звукових пристроях), розпивання алкогольних напоїв або куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у невстановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах -

тягне за собою попередження або накладення штрафу від п'яти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.».

III. Цей закон набирає чинності з дня його опублікування.

Голова
Верховної Ради України

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про
адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної
відповідальності за порушення правил користування засобами
залізничного транспорту»

1. Обґрунтування потреби ухвалення акта

Дотримання правил та дисципліна серед пасажирів є важливими елементами для забезпечення якісного та безпечного залізничного транспорту. В Україні досить частими є акти вандалізму та пошкодження майна та інфраструктури залізничного транспорту, що зумовлена низькою культурою серед недобросовісних пасажирів. Одним із інструментів гарантування безпеки та дисципліни при користуванні засобами залізничного транспорту є адміністративна відповідальність. Більш сувора та деталізована адміністративна відповідальність за порушення правил спонукає пасажирів до більшого обережного ставлення до засобів залізничного транспорту, що забезпечить більш ефективну безпеку пасажирів, та позитивно вплине на загальний імідж системи залізничного транспорту.

Адже, нині в Україні фактично сервіс надання залізничних транспортних послуг є недосконалим, що спричинено, в тому числі поведінкою самих пасажирів, що зумовлює порушення правил користування засобами залізничного транспорту. Однак, стаття 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» є недосконалою. З метою вдосконалення та підвищення рівня надання залізничних транспортних послуг пропонуємо внести зміни та доповнення стаття 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту».

2. Мета законопроекту

Метою і завданням законопроекту є посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту.

3. Загальна характеристика та основні положення законопроекту

Законопроектом пропонується внести такі зміни й доповнення – внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради Української РСР. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.) до статті 110 «Порушення правил користування засобами залізничного транспорту» та викласти в такій редакції:

«Пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Вчинення дій, що порушують громадський порядок (шум, гучний спів або гра на музичних інструментах чи інших звукових пристроях), розпивання алкогольних напоїв або куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у невстановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах -

тягне за собою попередження або накладення штрафу від п'яти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.».

4. Стан нормативно-правової бази в зазначеній сфері правового регулювання

Нормативною основою зазначеної сфери є Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, інші законодавчі та підзаконні акти України.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Ухвалення цього проекту Закону не потребує додаткових видатків державного бюджету.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків ухвалення законопроекту

Ухвалення Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності за порушення правил користування засобами залізничного транспорту» дозволить забезпечити більш якісні пасажирські послуги, підвищити рівень безпеки пасажирів, забезпечити дотримання громадського порядку та безпеки у використанні залізничного транспорту загального користування.

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
до проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про
адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної
відповідальності за порушення правил користування засобами
залізничного транспорту»

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст положення (норми) проєкту акта
Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-Х	
<p style="text-align: center;"><i>Стаття 110. Порушення правил користування засобами залізничного транспорту</i></p> <p>Пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів - тягне за собою накладення штрафу від десяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p> <p>Куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у нестановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах - тягне за собою попередження або накладення штрафу від п'яти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Стаття 110. Порушення правил користування засобами залізничного транспорту</i></p> <p>Пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів - тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p> <p>Вчинення дій, що порушують громадський порядок (шум, гучний спів або гра на музичних інструментах чи інших звукових пристроях), розпивання алкогольних напоїв або куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у нестановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах - тягне за собою попередження або накладення штрафу від п'яти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>

Додаток Д

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Президента Науково-дослідного
інституту публічного права,
доктор юридичних наук, професор
Сергій КОРОЄД

_____ 202__ р.

А К Т

**впровадження результатів дисертаційного дослідження
докторанта Науково-дослідного інституту публічного права
Зайкіної Ганни Миколаївни на тему «Адміністративно-правовий механізм
управління залізничним транспортом загального користування в Україні:
питання теорії і практики» у науково-дослідну роботу Науково-дослідного
інституту публічного права**

Комісія в складі: в.о. президента Науково-дослідного інституту публічного права, доктора юридичних наук, професора Короєда Сергія Олексійовича (голова комісії), завідувача аспірантури, доктора юридичних наук, професора Сороки Лариси Володимирівни, завідувача відділу науково-правових експертиз та законопроектних робіт, доктора юридичних наук, професора Куркової Ксенії Миколаївни, складала цей акт про те, що матеріали дисертації докторанта Науково-дослідного інституту публічного права Зайкіної Ганни Миколаївни на тему «Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики» (на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість та використовуються у науково-дослідній роботі наукових відділів Науково-дослідного інституту публічного права під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень, спрямованих на вирішення теоретико-методологічних проблем науки адміністративного права, та використовуються Інститутом в межах реалізації тем наукових досліджень «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації № 011511005495).

Використання результатів дисертації сприятиме активізації та підвищенню ефективності наукової роботи працівників відділів та аспірантів Науково-дослідного інституту публічного права.

ВИСНОВОК

Результати дисертації докторанта Науково-дослідного інституту публічного права Зайкіної Ганни Миколаївни на тему «Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики» (на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) вважати впровадженими у науково-дослідну роботу Науково-дослідного інституту публічного права, під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень, спрямованих на вирішення теоретико-методологічних проблем науки адміністративного права.

Голова комісії:



Сергій КОРОЄД

Члени комісії:



Лариса СОРОКА



Ксенія КУРКОВА

Додаток Е**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Перший проректор Національної
академії внутрішніх справ,

доктор юридичних наук, професор

Станіслав ГУСАРЄВ

202__ р.

АКТ

впровадження результатів дисертації докторанта Науково-дослідного інституту публічного права Зайкіної Ганни Миколаївни на тему: «Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики» в освітній процес Національної академії внутрішніх справ

Комісія в складі: завідувача кафедри публічного управління та адміністрування, доктора юридичних наук, професора Пастуха Ігоря Дмитровича (голова комісії), завідувача кафедри поліцейського права, кандидата юридичних наук, доцента Кулікова Володимира Анатолійовича, старшого наукового співробітника Секретаріату Вченої ради, кандидата юридичних наук, старшого дослідника Зубкової Любові Анатоліївни, склала цей акт про те, що результати дисертації докторанта Науково-дослідного інституту публічного права Зайкіної Ганни Миколаївни на тему: «Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики» впроваджено в освітній процес академії, зокрема:

1. Матеріали дисертації докторанта застосовуються в освітньому процесі під час підготовки та проведення лекцій, семінарських і практичних занять зі здобувачами вищої освіти з навчальних дисциплін: «Адміністративне право», «Актуальні проблеми адміністративного права».

2. Результати дисертаційного дослідження Зайкіної Ганни Миколаївни на тему: «Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики» відображені в наукових статтях і науково-практичних конференціях для здобувачів вищої освіти, де в якості джерел для підготовки навчальних матеріалів рекомендовано такі публікації:

1. Зайкіна Г. М. Концептуальні завдання Укрзалізниці з позиції адміністративного права. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Випуск 5. Том 3. С. 131–135.
2. Зайкіна Г. М. Правовий аналіз нормативних засад щодо утворення та функціонування Укрзалізниці. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Випуск 6. С. 122–127.
3. Зайкіна Г. М. Правовий статус ревізійної комісії акціонерного товариства «Українська залізниця». *Юридична наука*. 2019. №5. Том 2. С. 101–106.
4. Зайкіна Г. М. Поняття та сутність залізничного транспорту загального користування України як об'єкта фінансово-правових відносин. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2023. № 1. С. 96–103.
5. Зайкіна Г. М. Нормативно-правове регулювання здійснення фінансового контролю за утворення та функціонування залізничного транспорту загального користування. *Правова позиція*. 2023. № 1(38). С. 17–20.
6. Зайкіна Г. М. Особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Juris Europensis Scientia*. 2023. № 1. С. 81–83.
7. Зайкіна Г. М. Зміст та сутність управління залізничним транспортом загального користування в Україні як функції держави. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2023. № 2. С. 75–78.
8. Зайкіна Г. М. Мета та завдання управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2023. № 98. С. 10–14.
9. Зайкіна Г. М. Поняття адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний вісник*. 2023. № 1. С. 118–123.
10. Зайкіна Г. М. Форми забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету*. Юридичні науки. 2023. № 13. С. 35–38.
11. Зайкіна Г. М. Сутність методів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 4. С. 363–365.
12. Зайкіна Г. М. Адміністративні процедури забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 179–183.

13. Зайкіна Г. М. Правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Київський часопис права*. 2023. № 2. С.149–152.

14. Зайкіна Г. М. Нормативно-правовий масив забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Правові новели*. 2023. № 20. 39–44.

15. Зайкіна Г. М. Правовий статус Міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Право та державне управління*. 2023. № 2. 46–49.

16. Зайкіна Г. М. Роль та аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія «Юриспруденція». 2023. № 62. С.25–27.

17. Зайкіна Г. М. Основні елементи адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С. 217–219.

18. Зайкіна Г. М. Правовий статус Кабінету Міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «Українська залізниця». *KEIM*. 2022. № 3. С. 29–33. (Республіка Польща)

19. Зайкіна Г. М. Правовий статус наглядової ради акціонерного товариства «Українська залізниця». *KEIM*. 2023. № 2(54). С. 127–130. (Республіка Польща)

20. Zaikina Hanna, Ripenko Artem, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Concept and essence of public railway transport of Ukraine as the object of financial and legal relations. *Amazonia Investiga*, Vol. 12. № 62. PP. 205–212.

21. Zaikina Hanna, Saranov Serhii, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Legal nature of the tasks and functions of the financial control of railway transport of Ukraine. *Amazonia Investiga*, Vol. 12. № 64. PP. 263–268.

22. Zaikina Hanna, Nilitin Volodymyr, Demenko Oleksandr, Vitaliy Oksin, Bilyk Vadym (2023). Financial control as a kind of state control over the activities of public railway transport. *Cuestiones Politicas*. Vol. 41. №78. PP. 808-819

Зайкіна Г. М. Актуальні підходи до визначення поняття механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Виклики сучасності та наукові підходи до їх вирішення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12–13 серпня 2020 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2020. С. 112–114.

24. Зайкіна Г. М. Новітня сутність адміністративних процедур забезпечення управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Науково-практичні засади розвитку наукової думки на сучасному*

етапі державотворення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 22–23 вересня 2021 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. С. 122–124.

25. Зайкіна Г. М. Сучасна правова характеристика системи суб'єктів управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Перспективні напрямки розвитку юридичної науки у 21-му сторіччі*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 14–15 червня 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 51–53.

26. Зайкіна Г. М. Актуальні питання до визначення правового статусу міністерства інфраструктури України у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Актуальні проблеми взаємодії правової науки та практики її застосування*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16–17 березня 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 33–37.

27. Зайкіна Г. М. Правові аспекти міжнародного співробітництва у сфері управління залізничним транспортом загального користування. *Проблемні питання юридичної науки в контексті реформування правової системи України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 жовтня 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 84–87.

28. Зайкіна Г. М. Сучасне поняття елементів адміністративно-правового механізму управління залізничним транспортом загального користування в Україні. *Актуальні проблеми імплементації наукових досягнень у практичну діяльність*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19–20 січня 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 76–79.

29. Зайкіна Г. М. Новітні підходи до визначення правового статусу кабінету міністрів України як вищого органу акціонерного товариства «українська залізниця». *Взаємодія публічного та приватного права: сучасні проблеми та виклики*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 21–22 лютого 2022 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2022. С. 39–41.

30. Зайкіна Г. М. Модерне тлумачення правового статусу наглядової ради акціонерного товариства «українська залізниця». *Пріоритетні напрями розвитку юридичної науки в умовах сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 13–14 березня 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 31–33.

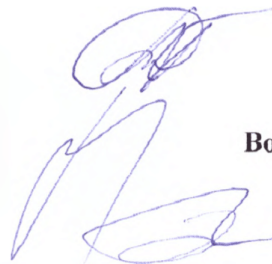
31. Зайкіна Г. М. Новітня правова природа завдань та функцій фінансового контролю залізничного транспорту України. *Науково-практичні засади розвитку юридичної науки на сучасному етапі державотворення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 лютого 2023 р.). Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 17–20.

32. Зайкіна Г. М. Новітні особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. *Інноваційні підходи до реформування сучасного законодавства: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 20–21 квітня 2023 р.)*. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2023. С. 44–46.

3. Зазначені праці підтверджують належний навчально-методичний рівень, актуальність обраної тематики, фахову підготовку дисертації докторанта Науково-дослідного інституту публічного права Зайкіної Ганни Миколаївни на тему: «Адміністративно-правовий механізм управління залізничним транспортом загального користування в Україні: питання теорії і практики», а також практичну значущість роботи й можливість використання результатів дослідження під час викладання зазначених вище навчальних дисциплін.

Голова комісії

Члени комісії:



Ігор ПАСТУХ

Володимир КУЛІКОВ

Любов ЗУБКОВА