



Олександр Фалатюк,

заступник начальника Управління –
начальник відділу моніторингу та
аналітичного забезпечення
Департаменту патрульної поліції

УДК 351.815 .. 629(477)

Адміністративно-організаційні умови здійснення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні

Слід відмітити, що Україна стала на шлях реформування усіх сфер життєдіяльності суспільства, серед яких, важливе місце відводиться вантажним перевезенням автомобільним транспортом, - як фактору успішного розвитку економіки держави і забезпечення добробуту населення. Рівень вантажних перевезень автомобільним транспортом в структурі транспортної системи України (біля 70 %) свідчить про його пріоритет і беззаперечні переваги з точки зору високотехнологічного транспортного обслуговування, складовими частинами якого є: гнучкість, мобільність, надійність, терміновість, забезпечення збереження вантажів, вартість послуг та ін.

Сьогодні в Україні послуги з перевезення вантажів надають понад 100 тис. автоперевізників. Для їх ефективної діяльності необхідні чітко зрозумілі і справедливі умови здійснення вантажних перевезень, незалежно від форми власності автоперевізника. Тому, актуальність розгляду адміністративно-організаційних умов

здійснення вантажних перевезень автомобільним транспортом не викликає сумніву.

Питання регулювання вантажних перевезень автомобільним транспортом розглядалися в наукових працях М. К. Александрова-Дольника, В. К. Андрєєва, В. В. Вітрянського, Л. Я. Свістун, А. Є. Рубана, М. Р. Напетяна та ін. Однак, з огляду на сучасний стан здійснення перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, окреслена проблематика потребує додаткового дослідження.

Метою статті є визначення адміністративно-організаційних умов здійснення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні, зазначення основних існуючих проблем у цьому напрямі та надання обґрунтованих рекомендацій щодо їх подолання.

Переходячи до викладення основного матеріалу статті слід відмітити, що адміністративно-організаційні умови забезпечення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні ми умовно поділяємо на:



а) адміністративно-організаційні (оформлення документів на здійснення діяльності з надання послуг перевезення вантажів автотранспортом; отримання ліцензії на здійснення перевезення небезпечних вантажів; отримання дозволів на здійснені перевезень великогабаритних вантажів тощо); б) організаційно-технічні (наявність автотранспортних засобів (далі-АТЗ) придатних до вантажних перевезень, які відповідають встановленим технічним вимогам та технічному стану); в) організаційно-господарчі (укладення договорів на перевезення вантажу або здійснення тривалих перевезень вантажів на замовлення); г) організаційно-кадрові (наявність кваліфікованого персоналу здатного забезпечити процес здійснення вантажних перевезень, забезпечення допуску до керування АТЗ, наявність необхідного досвіду роботи за фахом, належний стан здоров'я, система проведення інструктажів серед персоналу та організація його стажування тощо).

Виходячи з мети нашого дослідження, вважаємо за доцільне розглянути кожен з цих умов.

До адміністративно-організаційних умов можна віднести процедуру набуття статусу суб'єктів господарювання – автоперевізника. Виходячи із понять, закріплених у ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», усі перевізники повинні мати статус суб'єктів господарської діяльності (юридичні особи або фізичні особи – підприємці) [1]. Для набуття такого статусу передбачена процедура державної реєстрації суб'єктів, яка проводиться в порядку, визначеному Законом України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» [2].

Виконуючи свої функції, автоперевізники повинні діяти у межах, визначених державою. Здійснюючи вантажні перевезення вони вступають у певні адміністративно-правові відносини з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, зокрема, з питань: оперативного та бухгалтерського обліку

результатів своєї діяльності; статистичної звітності; податків; безпеки виробництва та праці; протипожежної та екологічної безпеки; санітарно-гігієнічних норм і вимог щодо захисту здоров'я їх працівників, населення, споживачів їх послуг; охорони навколишнього середовища від забруднення та інших шкідливих впливів; відшкодування збитків, завданих нерациональним використанням землі та інших природних ресурсів і забрудненням навколишнього середовища; сплати у відповідних випадках штрафів; створення спеціальних робочих місць для осіб з обмеженою працездатністю та організації їх професійної підготовки; проведення непрофільних робіт у разі стихійного лиха; обставин, пов'язаних з надзвичайними ситуаціями та ін. [3, с. 102].

Для здійснення перевезень окремих видів вантажів (небезпечних) необхідно пройти процедуру так званої «легалізації діяльності» – ліцензійну та дозвільну процедури. Ліцензування – це видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування [4]. Ліцензування у теоретичних дослідженнях ще визначається як правовий режим початку і здійснення окремих, визнаних законодавством, видів підприємницької діяльності, що складається із: 1) державного підтвердження і визначення меж права на ведення господарської діяльності; 2) державного контролю за здійснюваною діяльністю; 3) можливості припинення діяльності за особливими підставами органами держави [5, с. 55].

Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень небезпечних вантажів, а також найважливіших пара-



метрів обслуговування споживачів. Основними завданнями ліцензування на автомобільному транспорті є: сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту та стимулювання впровадження нових видів послуг; підвищення ефективності використання транспортних засобів; створення конкурентного середовища; захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень; забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування; забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів; забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування; забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення певних вантажів транспортними засобами на комерційній основі шляхом їх перевірки на відповідність вимогам ліцензійних умов [1].

Ліцензійними умовами визначається вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом (далі - ліцензія), а також встановлюються організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата і засобів провадження діяльності, обов'язкові для виконання під час провадження зазначеної діяльності [6].

Згідно діючого законодавства небезпечний вантаж це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними

договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин [7].

Під організаційно-технічними умовами перевезення вантажів ми розглядаємо наявність у автоперевізників АТЗ придатних здійснювати вантажні перевезення, які відповідають встановленим технічним вимогам та технічному стану для конкретного виду вантажу. До технічних вимог прийнято відносити заходи сертифікації, стандартизації та відповідного маркування рухомого складу для його ідентифікації.

Завдяки сертифікації та стандартизації здійснюється дотримання належних технічних, санітарних, екологічних та інших умов при перевезенні вантажів автотранспортом. У ст. 10 Закону України «Про транспорт» визначається, що транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат [8]. А ст. 20 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їх частини мають відповідати вимогам, порядок визначення яких устанавлює Кабінет Міністрів України [1].

Крім цього, транспортні засоби та частини до них повинні відповідати вимогам нормативної і конструкторської документації та мати маркування для їх ідентифікації. А транспортні засоби та причепа, що використовуються у міжнародних перевезеннях, крім цього, повинні відповідати вимогам щодо безпеки руху, екологічної безпеки, енергозбереження тощо, країн, на територію яких передбачено в'їзд, та мати відповідні документи.

З метою забезпечення державного контролю за технічними умовами використання певних транспортних засобів, у ст. 19 Закону України

«Про автомобільний транспорт» транспортні засоби за своїм призначенням поділяються на: транспортні засоби загального призначення; транспортні засоби спеціалізованого призначення; транспортні засоби спеціального призначення [1]. Кожен із зазначених транспортних засобів має власну визначену процедуру допуску до експлуатації державними органами та суб'єктами господарювання. При державній реєстрації вантажних автомобілів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх призначення згідно з документами виробника.

Сьогодні актуальним питанням для автоперевізників є відповідність АТЗ та запчастин визначеним стандартам. Аналіз нормативно-правових актів дозволяє зробити висновки, що документи з питань стандартизації дорожніх транспортних засобів тривалий час розроблялись в нашій державі розрізнено, без чіткої структурної схеми. Наприклад, частина стандартів, що містять у собі вимоги безпеки і мають обов'язковий характер, були розроблені як галузеві. З іншого боку, існують міждержавні стандарти, що регламентують показники, які є предметом договору між замовником і виробником і можуть бути занесені в технічні умови на продукцію. Сьогодні, на один об'єкт стандартизації в країні існують окремі стандарти на: «технічні вимоги», «методи випробувань», які досить часто не узгоджені між собою, а іноді і суперечать один одному за змістом. Галузева нормативна база налічує близько 780 нормативних документів, для реалізації і удосконалення яких потрібні значні кошти, узгодження з виробниками та багато іншого. Тому, на наш погляд, сьогодні доцільним є переведення всього автомобільного транспорту на європейські технічні стандарти.

Одним з ефективних методів контролю, що позитивно впливає на діяльність автоперевізників є сертифікація – процедура, за допомогою якої визнаний у встановленому по-

рядку орган документально засвідчує відповідність продукції встановленим вимогам. В Україні питання сертифікації регулюються Законом України «Про підтвердження відповідності» [9]. Сертифікація на автомобільному транспорті пов'язана з вирішенням наступних завдань: 1) забезпечення високого технічного рівня техніки, матеріалів і устаткування, що поставляються і використовуються на автотранспорті; 2) забезпечення технічного стану автомобільної техніки і її безпечної технічної експлуатації; 3) забезпечення високої якості і безпеки послуг у сфері вантажних перевезень; 4) забезпечення безпеки іншої виробничої діяльності підприємств, організацій автомобільного транспорту; 5) забезпечення безпеки дорожнього руху; 6) забезпечення екологічної безпеки автотранспортної діяльності.

Організаційно-господарчі умови здійснення вантажних перевезень автотранспортом включають в себе укладення договорів на перевезення вантажу або здійснення тривалих перевезень вантажів на замовлення.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом є підприємницькою або некомерційною господарською діяльністю, що здійснюється суб'єктами господарювання і пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання автомобільними дорогами. У зв'язку з цим, між учасниками процесу перевезення вантажів виникають певні права й обов'язки. Зокрема, замовник перевезення повинен надати перевізнику заявку на перевезення, із зазначенням часу перевезення, виду перевезення, обсягів вантажу, маршруту перевезення, надати інформацію про особливі умови перевезення тощо. Вантажовідправник зобов'язаний застосувати придатну тару (пакування), визначити вагу вантажу, здійснити маркування та ін. Причому, даному обов'язку вантажовідправника відповідає право перевізника на відмову від прийняття вантажу, що



поданий у тарі або упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу. Права та обов'язки учасників вантажних перевезень, які пов'язані із завантаженням та вивантаженням вантажів визначено в Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, які затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363 [10].

Слід відмітити, що сьогодні нормативно-правовими актами не встановлюються строки стоянки автомобілів під завантаженням і розвантаженням. Ці питання визначаються в договорах. І це правильно, тому що до кожного контрагента, за договором, автоперевізник має право підходити в індивідуальному порядку. Встановлення строків завантаження і розвантаження автотранспорту в нормативних актах гальмувало б розвиток ринкових відносин в процесі автоперевезень.

Важливе значення в організаційно-господарській діяльності з перевезення вантажів автотранспортом має зобов'язання автоперевізника з надання транспортних засобів. Автоперевізник зобов'язаний надати передбачену кількість АТЗ у встановлений (визначений договором) строк та місце, в справному та придатному для перевезення відповідного вантажу стані. Зобов'язання з надання АТЗ під завантаження для правовідносин, пов'язаних з перевезенням вантажів автотранспортом, мають особливе значення. Як вже зазначалось, на відміну від усіх інших видів транспорту, де місцем завантаження є, як правило, місце знаходження самих транспортних організацій або заздалегідь відомі спеціально обладнані місця (порти, станції тощо), автомобільний транспорт забезпечує виконання зобов'язань з надання транспортних засобів безпосередньо з місця знаходження вантажу до місця отримання.

Однією з головних умов договорів з перевезення вантажів автотран-

спортом є строки, в межах яких мають бути виконані зобов'язання контрагентами. Відповідно до ч. 1 ст. 631 ЦК України строком договору є час, протягом якого сторони можуть здійснити свої права і виконати свої обов'язки відповідно до договору [11].

Вивчення законодавчої бази щодо укладання договорів з вантажних перевезень автотранспортом дає підстави говорити про те, що сьогодні немає нормативного визначення такого договору (форми). Тому, в Законі України «Про автомобільний транспорт», «Правилах перевезень вантажів...», ЦК України, Статуті автомобільного транспорту (САТ) УРСР, який діє й досі, дещо порізнному визначається зміст договорів, а що стосується прав та обов'язків суб'єктів договорів, то вони, на наш погляд, визначені безсистемно та не повністю розкривають зміст правовідносин з перевезення вантажів автотранспортом.

Важливе значення при перевезенні вантажів автотранспортом має визначення умов оплати таких послуг. Відповідно до ч. 1 ст. 909 ЦК України відправник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Загальні правила про оплату перевезення вантажів містяться в ст. 916 ЦК, відповідно до якої за перевезення вантажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Крім того, відповідно до ч. 2 ст. 916 ЦК України плата за перевезення вантажу, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку [11].

Важливе місце серед умов здійснення вантажних перевезень автотранспортом займають організаційно-кадрові заходи (наявність кваліфікованого персоналу здатного забезпечити процес здійснення вантажних

перевезень, забезпечення допуску до керування АТЗ, наявність необхідного досвіду роботи за фахом, належний стан здоров'я, система проведення навчань, інструктажів серед персоналу, організація його стажування (перепідготовки) тощо.

Згідно постанови Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 р. № 1001 «Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» водії допускаються до роботи за умови: 1) відсутності за результатами медичного огляду протипоказань за станом здоров'я; 2) проходження інструктажів та стажування у порядку, визначеному Мінінфраструктури; 3) проходження періодичного навчання методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (п. 10) [6].

До водіїв, що здійснюють міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім міжнародних перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів) встановлюються такі вимоги: наявність посвідчення водія категорій "С", "С1", "СЕ", "С1Е"; наявність стажу роботи водієм на внутрішніх перевезеннях вантажів вантажними автомобілями – не менше одного року; мінімальний вік: для керування транспортними засобами, дозволена максимальна вага яких не перевищує 7,5 тонни, – 18 років; для керування іншими транспортними засобами – 21 рік або не менше ніж 18 років за наявності професійно-технічної освіти за спеціальністю «водій автотранспортного засобу»; для внутрішніх та міжнародних перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями: наявність посвідчення водія категорій "С", "С1", "СЕ", "С1Е"; наявність стажу роботи за категоріями "С", "С1", "СЕ", "С1Е" – не менше трьох років; наявність ста-

жу роботи водієм на внутрішніх перевезеннях небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями (для міжнародних перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями) – не менше одного року; наявність свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, видане компетентним органом України або іншої держави – учасниці Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів; мінімальний вік – 21 рік (п. 11) [6].

Персонал, що перевіряє технічний стан та виконує роботи з технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, повинен мати: професійно-технічну освіту за спеціальністю «слюсар з ремонту автомобілів» або вищу освіту за спеціальністю «автомобілі та автомобільне господарство»; стаж роботи за фахом – не менше одного року (п. 12) [6].

Медичні працівники, що проводять щозмінні медичні огляди водіїв, повинні мати кваліфікацію лікаря лікувального профілю та/або молодшого медичного працівника з медичною освітою за спеціальністю «сестринська справа», «лікувальна справа» (п. 13) [6].

Крім того, зазначеними Умовами передбачено обов'язкову наявність у автоперевізників, залежно від виду перевезення вантажів, фахівця, відповідального за організацію та безпеку міжнародних перевезень (п. 14) та уповноваженого (консультанта) з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів (п. 15) [6].

На безпеку дорожнього руху та якість перевезень вантажів впливає стан водія, в якому окремо необхідно виділяти фізичний стан на момент перевезення (втома) і стан здоров'я. Для цього важливе значення має організація робочого часу водія та контроль за дотриманням ним режиму роботи та відпочинку на маршруті. Відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року



№ 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті, ст. 18 Закону України «Про автомобільний транспорт» та з метою організації безпечної праці і ефективного контролю за роботою водіїв колісних транспортних засобів Міністерством транспорту і зв'язку України було розроблено «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», затверджене наказом від 07.06.2010 р. № 340 [12]. Цей нормативно-правовий акт дозволив чітко врегулювати порядок обліку робочого часу водіїв. Однак, незважаючи на вжиті заходи, під час здійснення вантажних перевезень нерідко мають місце випадки, коли тривалість роботи водіїв перевищує допустимі норми, що призводить до перевтомленості водіїв, створення аварійних ситуацій, аварій, порчі чи знищення вантажів та інших не бажаних наслідків.

Причиною такого становища, на наш погляд, є недосконалість механізму контролю за відбором водіїв та організацією їх робочого часу. Для вирішення проблеми необхідно передбачити обов'язковість ведення графіків роботи кожного водія на підприємстві та суворого контролю за його дотриманням. Адже за відсутність графіків змін водіїв перевізники не несуть жодної відповідальності, що створює умови для примушування або допуску водія до виконання перевезень понад допустимі норми робочого часу.

Підсумовуючи викладене можна зробити висновки, що для ефективного здійснення вантажних автомобільних перевезень необхідне суворе дотримання діючих правил та умов. Автомобільний транспорт є джерелом підвищеної небезпеки, і до його експлуатації пред'являються підвищені вимоги.

Сьогодні адміністративно-правове забезпечення вантажних перевезень автоперевізниками набуває важливого значення оскільки, запровадження ринкових механізмів у транспортній діяльності призвело до виникнення цілої низки проблем. Так, у період інтенсивного формування ринкових відносин, пройшов процес подрібнення автотранспортних підприємств за рахунок приватизації, що мало наслідком різкого збільшення кількості індивідуальних власників, які володіють 1–2 автомобілями і не мають потрібної для здійснення цієї діяльності кваліфікації або досвіду управлінської діяльності, не знають чинних нормативно-правових актів, не сплачують податків і ухиляються від юридичної відповідальності, а управлінські структури, які раніше здійснювали управління транспортним процесом, перестали функціонувати. Подібне становище призвело до того, що окремі підприємці-перевізники для отримання або збільшення власного прибутку стали економити на всьому: персоналі, його підготовці, якісному рухомому складі, належному ремонті та технічному обслуговуванні, а більш за все, – на створенні відповідних умов праці для водіїв та іншого персоналу, відповідної інфраструктури та матеріально-технічної бази. «Дрібні» приватні перевізники, як правило, не мають матеріально-технічної бази і відповідних спеціалістів, в наслідок чого не можуть у повному обсязі забезпечити належний технічний огляд та обслуговування АТЗ, а також проведення медичного огляду водіїв, їх підготовку, підвищення кваліфікації та ін. Унаслідок цього, заходи, що призвані забезпечувати безпеку дорожнього руху, приватними автоперевізниками практично не здійснюються.

Список використаних джерел

1. *Про* автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105 (зі змінами та доповненнями).
2. *Про* державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців: Закон України від 15 травня 2003 року № 755-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 31-32. – Ст. 263
3. *Автомобильные* перевозки: организация и учет. 8-е изд. / Л. Мирошниченко, Л. Сапрыкин, Е. Михайленко. – Х.: Фактор, 2009 – 688 с.
4. *Про* ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01 червня 2000 року № 1775-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36.- Ст. 299.
5. *Олейник О.* Правовые основы лицензирования хозяйственной деятельности / О. Олейник // Закон. – 1994. – № 6. – С. 55.
6. *Лицензійні* умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 року № 1001. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF>
7. *Про* перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06 квітня 2000 року № 1644-III // Відомості Верховної Ради України, 2000. – №28. – Ст. 222.
8. *Про* транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
9. *Про* підтвердження відповідності: Закон України від 17 травня 2001 року № 2406-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakonl.rada.gov>.
10. *Про* затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року № 363. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakonl.rada.gov.ua>.
11. *Цивільний* кодекс України від 16.01.2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356 (зі змінами та доповненнями).
12. *Про* затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів: наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 07.06.2010 р. №340 (зі змінами та доповненнями). - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakonl.rada.gov.ua>.

Фалатюк О. С. Адміністративно-організаційні умови здійснення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні

У запропонованій статті досліджуються питання адміністративно-організаційних умов здійснення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні. Визначено та розкрито: адміністративно-організаційні, організаційно-технічні, організаційно-господарчі та організаційно-кадрові умови забезпечення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні.

Ключові слова: перевезення, вантаж, автомобільний транспорт, адміністративно-організаційні умови, автоперевізники.

Фалатюк А. С. Административно-организационные условия осуществления грузовых перевозок автомобильным транспортом в Украине

В предлагаемой статье исследуются вопросы административно-организационных условий осуществления грузовых перевозок автомобильным транспортом в Украине.

Определены и раскрыты: административно-организационные, организационно-технические, организационно-хозяйственные и организационно-кадровые условия обеспечения грузовых перевозок автомобильным транспортом в Украине.

Ключевые слова: грузовые автомобильные перевозки, административно-организационные условия, автоперевозчики.

Falatak O. Administrative and organizational modalities of road freight transport in Ukraine

This article examines the issues of administrative-organizational conditions of the implementation of road freight transport in Ukraine. Defined and explained: the administrative-organizational, organizational-technical, organizational-economic and organisational conditions for securing road freight transport in Ukraine.

Key words: freight transport, administrative and organizational conditions, carriers.