

ких поранень. Розробники стратегії визнають, що поставлена мета досить абстрактна. Її головне призначення полягає в підвищенні значущості проблем забезпечення безпеки дорожнього руху, активізації процесу пошуку шляхів їх вирішення, стимулюванні участі в роботі з профілактики ДТП різних державних, приватних та громадських організацій, зростанні вимогливості з боку населення, інформованості населення, створенні відповідної громадської думки. Все це створює сприятливі передумови для розробки та реалізації конкретних програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху, причому кожна приймається програма розглядається державою і суспільством як черговий крок на шляху до поставленої в стратегії мети. До розробки зазначеної стратегії відповідальність за дорожньо-транспортні пригоди і травми покладалася в основному на самих учасників дорожнього руху. У рамках стратегії відповідальність була поділена між проектувальниками і творцями дорожньої інфраструктури, виробниками транспортних засобів, поліцією і користувачами доріг.

Література

1. Климович Е. В. Правові та організаційні засади використання інформаційних технологій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Е. В. Климович. – Омськ, 2008. – 191 с.
2. Кужель В. П. Аналіз і причини виникнення дорожньо-транспортних пригод в темний час доби / В. П. Кужель // Вісник СевНТУ. – Вип. 135 /2012. – Серія : Транспорт. – Севастополь, 2012. – С. 110-114
3. Сірійчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенчіцкі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

Параниця С. П.,
к.ю.н., доцент,
Войта Я. М.,
курсант,

Національний університет ДПС України, м. Ірпінь

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ФОРМИ ТА МЕТОДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ В ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ

Питання щодо адміністративно-правових форм та методів реалізації публічного адміністрування в галузі транспорту в Україні, є надзвичайно актуальним, адже саме зараз в Україні відбувається економічна перебудова. З моменту винаходу людством механічних засобів пересування і по наш час у всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Проблемам публічного адміністрування в галузі транспорту присвячена значна кількість праць українських науковців, зокрема, таких, як: Веселов М. Ю., Гуржій А. В., Покатаєва О. В., Дубовик О. Ю., Хом'як Р. Л. та інші. Залежно від чинників зміст адміністрування може мати різноманітні форми. Разом з тим, їх можна представити сукупністю різноманітних організаційно-методичних дій, що забезпечують цілеспрямоване і стійке функціонування певних суспільних відносин. Дане уявлення включає до повноважень адміністрації і розробку стратегічних і ряду інших рішень. Адміністрування, крім власне керівництва організацією (відносинами), розкривається такими основними завданнями, як регламентація, розпорядження, інформаційне забезпечення, контроль виконання, супровід документообігу і діловодства тощо [3, с. 3-6].

Зосередимо увагу на історії розвитку шляхів сполучення, а саме на адміністративних чинниках даного процесу. Винахід колеса сприяв створенню наземних сухопутних доріг. Процес формування древніх держав (Єгипет, Персія, Рим), держав Середньовіччя (Візантія, Київська Русь) супроводжувався розвитком транспорту, а отже й шляхів сполучення, що підтримував не тільки їх господарську цілісність, а і територіальну єдність. В VI ст. н. е. Дарій I

створив мережу суходільних доріг на просторі між Егейським морем та Перською затокою, її основу складала царська дорога завдовжки 2400 км, приблизно через кожні 25 км на ній були споруджені станції з різними службами та приміщеннями. Намісники областей повинні були постійно дбати про стан дороги та безпеку руху мандрівників та купців [4, с. 10-11].

Велике дорожнє будівництво стає відомим із періоду Римської імперії, яку можна назвати прикладом держави з винятковою концепцією й організацією наземного транспорту. Римляни за 500 років (з III ст. до н. е.) побудували мережу до 200 тис. км доріг, включаючи капітальні споруди з бруківки. Вони ввели майже досконалу організацію дорожнього будівництва, нормування розмірів доріг, систему фінансування будівництва доріг, управління ними та їх використання. Якість споруд була настільки високою, що деякі з них збереглися дотепер [2, с. 18]. Показовою є Аппієва дорога (лат. "Via Appia") – найбільш значна з античних громадських доріг Риму. Дорога, проложена в 312 році до н. е. Через неї було налагоджено сполучення Риму з Грецією, Єгиптом і Малою Азією. Первісно дорога була посипана гравієм. Ця дорога, що мала 6 метрів завширшки, була вимощена масивними блоками з базальту. Скріплені вапняним розчином, блоки розміщувались таким чином, щоб дорожнє полотно мало випуклу форму, завдяки чому вода могла швидко з нього сходити. Про те, яке високе значення надавалось Аппієвій дорозі, свідчить те, що під час імперії за нею наглядав куратор у ранзі претора (давньоримська адміністративна посада) [5, с. 9].

З погляду ефективності державної політики надзвичайно важливе значення мають не лише форми, а й методи її реалізації, тобто прийоми та способи впливу на свідомість і поведінку учасників правовідносин, спрямовані на досягнення стратегічних цілей держави в певній галузі економіки або сфері суспільного життя [1, с. 119]. На сьогодні існує надзвичайно велика кількість прийомів реалізації публічного адміністрування в галузі транспорту, а саме це і виховна робота з населенням, і стимулювання суспільно корисної поведінки, і застосування адміністративних стягнень, і багато інших. За характером регуляторного впливу їх традиційно розподіляють на три типи: методи переконання, методи заохочення, методи примусу. Шляхом переконання, заохочення та примусу

публічна адміністрація забезпечує функціонування публічного адміністрування в галузі транспорту. Наразі провідним методом реалізації публічного адміністрування в галузі транспорту є примус, який знайшов своє відображення в значній кількості актів чинного законодавства України, але необхідно пам'ятати, що примус не повинен бути основним засобом реалізації адміністрування в галузі транспорту.

На нашу думку, застосування адміністративно-правових форм і методів реалізації публічного адміністрування в галузі транспорту супроводжується широким колом правових, організаційних та інших проблем. Значною проблемою є відсутність теоретичного підґрунтя, а саме значна кількість недоліків правового регулювання, недосконала організація, мала кількість методик адміністрування в галузі транспорту, та ще й системні вади вітчизняної адміністративної системи негативно впливають на ефективність реалізації адміністрування в галузі транспорту. На сьогодні, перед державою надзвичайно гостро стоїть потреба вдосконалення та розвитку адміністративно-правових форм і методів забезпечення адміністрування в галузі транспорту. Необхідно, постійно працювати над збагаченням форм, методів, певних методик публічного адміністрування в галузі транспорту, також значної уваги потребує галузеве нормотворення.

Ефективному розв'язанню завдань публічного адміністрування в галузі транспорту сприятиме оптимізація системи адміністративних послуг, зокрема спрощення процедури їх надання, забезпечення прозорості цього процесу, перехід на міжнародні стандарти якості, посилення контролю за їх дотриманням, узгодження вартості послуг із соціально-економічними реаліями.

Література

1. Краткий политологический словарь / под ред. Р. В. Стадниченко. – Ярославль : НЕО, 2003. – 530 с.
2. Системологія на транспорті : підручник : У 5 кн. / За заг. Ред. М.Ф. Дмитриченко. – К. : Знання України, 2005. – Кн. IV : Організація дорожнього руху / Е. В. Гаврилов, М. Ф. Дмитриченко, В. К. Доля та ін. – 452 с.
3. Ерина Е. Л. Администрирование в социальных службах и учреждениях : учебное пособие по дисциплине / Ерина Е. Л. –

Екатеринбург : Уральский государственный университет им. А.М. Горького, 2008. – 152 с.

4. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту : навчальний посібник / Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. – Кн. 1. – К. : Арістей, 2007. – 544 с.

5. Нагляд за станом доріг : підручник / Веселов М. Ю., Колпаков В. К., Курінний А. В. та ін. ; Донецький юридичний інститут ЛДУВС. – Донецьк : ПБ Донеччина, 2010. – 408 с.

УДК 42.001.12:328.13 (043.2)

Пивовар Ю. І.,

к.ю.н., доцент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ,

Пивовар І. В.,

к.ю.н.,

Національна академія внутрішніх справ, м. Київ

ПОРУШЕННЯ ПРИНЦИПУ СВОЄЧАСНОСТІ ПРИ РОЗРОБЛЕННІ ТА ЗАТВЕРДЖЕННІ ДЕРЖАВНОЇ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Однією з гострих проблем сучасності залишається стан безпеки дорожнього руху. З метою зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху органами державної влади та місцевого самоврядування застосовуються зокрема цільові механізми публічного адміністрування.

В їх числі важливу роль відіграє державне цільове програмування, що ґрунтується передусім на законодавчих актах та здійснюється у дев'ять основних стадій. Важливо зазначити, що управлінська діяльність на кожній із стадій цього процесу здійснюється з дотриманням певних принципів, зокрема таких як: послідовності; своєчасності; обґрунтованості; публічності тощо.

Водночас, аналіз програмно-цільових правових актів у сфері безпеки дорожнього руху дозволив виявити суттєві недоліки організаційно-правового характеру. Зокрема, це порушення строків при розробленні й прийнятті відповідних актів, що в цілому вказує на недотримання одного з важливих принципів прийняття управлінських рішень – принципу своєчасності.

Так, при схвалені 30 жовтня 2008 р. Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху передбачалося "... забезпечити значне поліпшення стану безпеки дорожнього руху, зменшення кількості осіб, що загинули або постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод, поліпшення умов руху на вулицях і дорогах, створення ефективної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, належний рівень надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах" [1]. Ця Концепція є процесуальною формою результатів першої стадії державно-цільового програмування.

Вирішення означених в даному правовому акті завдань суспільство потребувало передусім у період 2009-2012 років. Звичайно, реалізація відповідних завдань потребує своєчасного розроблення деталізованої програми заходів з чітким розписом виконавців, строків виконання, джерел фінансового забезпечення тощо. Такою програмою, згідно означеної Концепції, мала бути Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки. Обов'язок з розроблення проекту відповідної програми й подання його до Кабінету Міністрів України був покладений на Міністерство внутрішніх справ України й Мінтрансзв'язку. При цьому нормативний термін для виконання цього обов'язку складав три місяці з граничною датою – 30 січня 2009 року [1].

Проте, упродовж чотирьох років суспільство так і не дочекалося відповідної державної програми. Лише у серпні 2012 року (тобто після закінчення повного строку дії Концепції 2009-2012 рр.) МВС України спільно з Міністерством інфраструктури України "вийшли" з новою ініціативою, подавши оновлену Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, розраховану на виконання вже до 2016 року. Уряд, в свою чергу, визнаючи важливість порушених питань й