

Нашинець-Наумова А. Ю.,

к.ю.н.,

Коптенко А. А.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

## ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНФОРМАЦІЙНО-ПРАВОВОГО АДМІНІСТРУВАННЯ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сфера забезпечення безпеки дорожнього руху традиційно характеризується високою інформаційною ємністю, тому автоматизація інформаційних процесів у ній здійснюється протягом декількох десятиліть. Проте нормативна основа інформатизації, яка активно формувалася з початку і до середини 90-х р. XX століття, збереглася майже без змін і до теперішнього часу. Сьогодні вона характеризується фрагментарністю, недостатньою узгодженістю, а часом суперечливістю правових норм, що негативно позначається на стані захищеності прав учасників інформаційних відносин, породжуючи правовий нігілізм і недовіру держави. Гостро стоїть питання про формування нормативної бази захисту інформації, зокрема, відсутній закон, що регулює правовідносини у галузі використання відомостей, що становлять службову таємницю. Залишається проблемою встановлення і застосування адекватних санкцій за правопорушення, пов'язані з використанням інформаційних технологій [1, с.4].

Як свідчить підготовлений Всесвітньою організацією охорони здоров'я та Світовим банком у 2004 році "Всесвітній доповідь про попередження дорожньо-транспортного травматизму", дорожньо-транспортний травматизм є однією з найважливіших проблем громадської охорони здоров'я і основною причиною смертності і травматизму в усьому світі. У ДТП щорічно гинуть більше 1,2 мільйона осіб і 50 мільйонів отримують травми або залишаються інвалідами, внаслідок чого ДТП є основною причиною смерті дітей і молодих людей у віці до 29 років. Крім величезних людських страждань, пов'язаних зі смертністю і травматизмом в резуль-

таті ДТП, для жертв та їхніх родин, щорічні втрати від травм, отриманих в результаті ДТП, в країнах з низьким і середнім рівнями доходів складають більше 65 млрд. доларів (в середньому 5% від валового національного продукту), тим самим роблячи негативний вплив на сталий розвиток країн. При відсутності належних заходів дана проблема може посилитися, і за прогнозами до 2020 року випадки смерті в результаті ДТП стануть однією з основних причин смертності в багатьох країнах. У цьому зв'язку проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху вимагають комплексного підходу, а також фінансової і технічної та інформаційної підтримки вжитих заходів щодо зміцнення потенціалу в цій галузі [2, с.111].

Аналіз основних показників аварійності свідчить про те, що рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні все ще залишається вкрай високим, що визначається великим числом загиблих у ДТП на 100 тис. населення, яке в 2012 році в Україні склало 16 людей (на 100 тис. населення). При цьому в країнах Європи, що характеризуються одним з найнижчих у світі рівнем смертності в ДТП, цей показник становить 6-7 загиблих на 100 тис. чол. населення. У зазначених умовах застосування програмно-цільового вирішення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху на державному рівні є найбільш доцільним, оскільки дозволить забезпечити комплексність і системність впливу на причини проблеми на основі: визначення цілей, завдань і заходів, а також кількісних і якісних зв'язків між ними та обсягами фінансування; концентрації ресурсів держави на реалізації конкретних заходів, відповідних пріоритетним цілям і завданням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; підвищення транспарентності процесу державного управління в галузі безпеки дорожнього руху, що забезпечується за рахунок підвищення фінансової прозорості системи забезпечення дорожньої безпеки, покладання відповідальності за виконання заходів і кінцеві результати на конкретні державні органи [2, с.113].

Прикладом результативної розробки стратегії в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху може служити досвід Швеції [3, с.54]. У 1997 році Парламентом країни затверджена стратегія "Видение-Ноль", яка має на меті створення дорожньо-транспортної системи, в якій жодна людина не загине і жоден не отримає важ-

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