

Управлінський досвід розвинутих країн світу підтверджує необхідність створення спеціальних структур, які відповідають за відбір кандидатів на керівні посади, їх професійний розвиток та оцінку результатів діяльності, з метою досягнення необхідного якісного складу управлінського персоналу [5]. На залізничному транспорті такою структурою може бути окремий відділ підготовки вищого кадрового резерву залізничного транспорту, що має увійти до складу Головного управління по роботі з персоналом.

Література

1. Ковалів М.В. Профілактика адміністративних правопорушень на залізничному транспорті. М.В. Ковалів // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ.– 2010.– № 1.– 173-180.
2. Компанієць В.В. Формування інтелектуальної моделі духовного-морального управління керівників залізничного транспорту. В.В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості.– 2010.– № 29.– С. 433-443.
3. Закон України "Про засади запобігання і протидії корупції" від 7 квітня 2011 року //Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 40, ст.404.
4. Щотижневик "2000".– №40 (624). – 5 – 11 жовтня.– 2012.
5. Лобанов В. Управление высшим административным персоналом (опыт Голландии и США) / В. Лобанов // Международный журнал "Проблемы теории и практики управления".– 2000.– № 2. Режим доступа до статті: http://vasilievaa.narod.ru/ptpu/25_2_00.htm.

УДК 342.9(043.2)

Сарасв Є.І.,
здобувач,

Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк, Україна

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

Щороку майже 1,3 мільйона осіб гине у дорожніх аваріях, ще 20-50 млн. осіб отримують травми, які є вагомою причиною непрацездатності у всьому світі. За відсутністю негайних і дієвих кроків дорожньо-транспортний травматизм стане, за прогнозами аналітиків, п'ятою провідною

причиною смертності в світі. Такий стан аварійності свідчить про необхідність вжиття радикальних заходів щодо покращення безпеки дорожнього руху. На сьогодні, безпека на вулично-дорожній мережі забезпечується комплексом інженерно-технічних, організаційно-профілактичних та правових заходів. При цьому останні заходи (правові), на наш погляд, є необхідним підґрунтям для впровадження інших – у переважній більшості, правовідносини, що пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху регулюються адміністративно-правовими нормами.

У загальній проблемі підвищення економічності, безпеки та зручності перевезень на автомобільному транспорті особливе місце займає організація дорожнього руху (далі – ОДР). Методи і засоби ОДР безпосередньо впливають на формування транспортних потоків, режими і безпеку їх руху [1, с. 10].

Виникнення ОДР як самостійного наукового напрямку безпосередньо пов'язано з розвитком автомобільного транспорту та зростанням обсягів дорожнього руху. Враховуючи зростання обсягів руху, необхідно було обрати новий підхід до проектування шляхів сполучення, виходячи з руху визначених груп або всього потоку, із взаємодії транспортних засобів у транспортному потоці та пропускної здатності вулиць і доріг. Тому в 1930-і роки в США виник новий напрямок (Traffic Engineering), за яким у нас поступово укоренилася назва "Організація дорожнього руху" [1, с. 25].

Що розуміють під поняттям "організація дорожнього руху"? Наприклад, деякі російські автори розглядають ОДР як комплекс організаційно-правових, організаційно-технічних заходів і розпорядчих дій з управління рухом на дорогах. На їх думку заходи щодо ОДР переслідують дві основні мети: а) підвищення безпеки руху; б) підвищення пропускної спроможності доріг [2, 3]. Так визначає термін "організація дорожнього руху" ст. 2 федерального закону РФ "Про безпеку дорожнього руху". Щодо українського законодавства, то конкретного визначення поняття ОДР закон України "Про дорожній рух" не містить. У статті 27 цього закону зазначено, що ОДР на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах здійснюється із застосуванням технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом тощо. Організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, що створюються відповідними органами і т.д. Правовий аналіз даної норми, на наш погляд, дає підстави вважати, що законодавець таким чином більшу увагу акцентує на організаційно-технічному аспекті в ОДР. Але все ж таки зазначає, що така діяльність має здійснюватися "відповідно до правил і стандартів". Крім того, порядок створення

ня та діяльності суб'єктів ОДР (правовий статус) також відноситься до сфери правового регулювання. Отже, правовий аспект є також невід'ємним компонентом ОДР. Підтвердженням цьому є визначення поняття ОДР у методичних рекомендаціях, затверджених розпорядженням МВС України від 06.08.2009 № 683 – це комплекс організаційно-правових і організаційно-технічних заходів щодо керування рухом на дорогах та вулицях.

Переважає більшість робіт пов'язаних з питаннями ОДР – це дослідження соціально-економічних, організаційно-розпорядчих або технічних процесів. Наприклад, низка вітчизняних вчених вважають, що зміст навчальної дисципліни "Організація дорожнього руху" полягає в розкритті філософії управління дорожнім рухом і забезпеченні безпеки всіх його учасників, щільно пов'язані з соціально-економічними процесами, що відбуваються в Україні [1, с. 11]. На думку Клінковштейна Г.І. та Афанасьєва М.Б. інженерів з організації руху необхідні пізнання у сфері юриспруденції, економіки, психології, педагогіки, інженерних наук [4, с. 16]. Що ж стосується правових засад ОДР, то у сучасній науці таких досліджень помітно бракує.

Безумовно, що ОДР фактично здійснюється інженерно-технічними засобами. У такій діяльності привалюють методи математичного аналізу, використовуються фізичні величини такі як швидкість руху тощо. Але та ж сама діяльність нерозривно пов'язана із управлінсько-розпорядницькими діями та рішеннями суб'єктів публічного адміністрування, щільно вплітається у правовідносини та має правову оболонку у вигляді правил, норм та стандартів.

Таким чином, правові засади ОДР можуть впевнено складати предмет окремого правового дослідження. Враховуючи те, що відносини, які пов'язані із питаннями ОДР регулюються переважно нормами адміністративного права, на сучасному етапі, коли в країні поступово відбувається адміністративне реформування таке дослідження є вкрай актуальним та доцільним. Зокрема, заслуговують уваги питання адміністративно-правового регулювання ОДР, правового статусу суб'єктів ОДР, адміністративно-правові форми та методи ОДР, здійснення контролю у зазначеній сфері.

Література

1. Системологія на транспорті : підручник : У 5 кн. / За заг. ред. М.Ф. Дмитриченка.– К. : Знання України, 2005.– Кн. IV: Організація дорожнього руху / Е.В. Гаврилов, М.Ф. Дмитриченко, В.К. Доля та ін.– 452 с. Бібліогр.: с. 447-448.

2. Организация и безопасность дорожного движения : учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / И.Н. Пугачёв, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко.– М.: Издательский центр "Академия", 2009.– 272 с.

3. Коноплянко В.И. Безопасность движения : учебное пособие / Коноплянко В.И., Гуджоян О.П., Зырянов В.В., Березин А.С.– Кемерово : Кузбассвузиздат, 1998.– 72 с.

4. Клинковштейн Г.И. Организация дорожного движения : учеб. для вузов.– 5-е изд., перераб. и доп. / Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б.– М : Транспорт, 2001 – 247 с.

УДК 342.951:351.87(043.2)

Смокович М.І.,

к.ю.н., суддя Вищого адміністративного суду України,
секретар Пленуму Вищого адміністративного суду України, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУЧАСНОГО ВИБОРЧОГО ЗАКОНОДАВСТВА В УКРАЇНІ

Вибори, як форма народного волевиявлення, є способом формування народом органів державної влади та органів місцевого самоврядування шляхом голосування, а тому найважливішим із задекларованих прав людини та громадянина є право на участь у виборах представницьких органів, оскільки тим самим особа здійснює безпосередню участь у побудові демократичної держави та справедливого суспільства.

Стаття 21 Декларації визначає, що кожна людина має право брати участь в управлінні своєю країною безпосередньо, або через вільно обраних представників. Кожна людина має право рівного доступу до державної служби в своїй країні. Воля народу повинна бути основою влади уряду; ця воля повинна виявлятися у періодичних і нефальсифікованих виборах, які повинні провадитись при загальному і рівному виборчому праві шляхом таємного голосування або ж через інші рівнозначні форми, що забезпечують свободу голосування [1].

Розвиваючи ці принципи Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 16 грудня 1966 року Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, ратифікований Указом Президії Верховної Ради Української РСР № 2148-VIII від 19.10.1973 р., стаття 25 якого передбачає, що кожен громадянин повинен мати без будь-якої дискримінації і без необґрунтованих обмежень право і можливість брати участь у веденні державних справ як безпосередньо, так і за посередництвом вільно обраних представників; голосувати і бути обраним на справжніх