

Малишко Д. В.,
аспірант кафедри адміністративного і господарського права
юридичного факультету
Запорізького національного університету

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН НА МУНІЦИПАЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

DIRECTIONS OF IMPROVEMENT OF ADMINISTRATIVE LEGAL REGULATION OF RELATIONS IN THE PUBLIC TRANSPORT OF UKRAINE

У статті досліджено напрями вдосконалення адміністративно-правового регулювання відносин на муніципальному транспорті в Україні. Обґрунтовано такі пропозиції: ухвалити довгострокову стратегію розвитку на 20 р., програми на її реалізацію і щорічні плани виконання цих програм; розробити кодекс муніципального транспорту; за прикладом Німеччини впровадити інтермодальну систему роботи муніципального транспорту – забезпечення функціонування на певній території (у районі, місті та ін.), що означає поєднання графіків руху декількох видів міського транспорту (автобусів, трамваїв, троллейбусів, метро, поїздів, літаків) і створення чіткої системи взаємопов'язаних маршрутів, на яких здійснюється переміщення пасажирів за єдиним тарифом, з дотриманням низки умов перевезень та регулярних інтервалів між сполученнями; підвищити адміністративну відповідальність за використання смуг для руху муніципального транспорту приватними автомобілями, встановити адміністративну відповідальність за псування транспортних засобів муніципального транспорту, зокрема їхнього внутрішнього оздоблення; розширити публічно-приватне партнерство; детально виписати стандарти транспортного обслуговування засобами муніципального транспорту, синхронізувати стандарти муніципального транспорту в усіх населених пунктах, забезпечити його роботу в селах, селищах, селищах міського типу і між ними; впроваджувати великогабаритні транспортні засоби – автобуси, електротранспорт, пристосовані для соціально вразливих верств населення; забезпечити перехід автобусів на природний газ, створити доріжки й інфраструктуру для велосипедів за прикладом м. Мадриду.

Ключові слова: *адміністративно-правове регулювання, енергосмість, інтер'єр, інтермодальна транспортна система, інфраструктура, кодекс, муніципальний транспорт, смуга руху, стратегія.*

В статье исследованы направления совершенствования административно-правового регулирования отношений на муниципальном транспорте в Украине. Обоснованы следующие предложения: принять долгосрочную стратегию развития на 20 лет, программы по ее реализации и ежегодные планы выполнения этих программ; разработать кодекс муниципального транспорта; по примеру Германии внедрить интермодальную систему работы муниципального транспорта – обеспечение функционирования на определенной территории (в районе, городе и др.), что означает сочетание графиков движения нескольких видов транспорта (автобусов, трамваев, троллейбусов, метро, поездов, самолетов) и создание четкой системы взаимосвязанных маршрутов, на которых осуществляется перемещение пассажиров по единому тарифу, с соблюдением ряда условий перевозок и регулярных интервалов между ними; повысить административную ответственность за использование полос для движения городского транспорта частными автомобилями, установить административную ответственность за порчу транспортных средств муниципального транспорта, в частности их внутренней отделки; расширить публично-частное партнерство; подробно выписать стандарты транспортного обслуживания средствами муниципального транспорта, синхронизировать стандарты муниципального транспорта во всех населенных пунктах, обеспечить его работу в селах, поселках, поселках городского типа и между ними; внедрять крупногабаритные транспортные средства – автобусы, электротранспорт, приспособленные для социально уязвимых слоев населения; обеспечить переход автобусов на природный газ, создать велосипедные дорожки и инфраструктуру для велосипедов по примеру г. Мадрид.

Ключевые слова: *административно-правовое регулирование, энергоемкость, интерьер, интермодальные транспортная система, инфраструктура, кодекс, муниципальный транспорт, полоса движения, стратегия.*

The article reveals the ways of improving the administrative and legal regulation of relations in the municipal transport in Ukraine. Substantiates the following suggestions: take a long-term strategy for the development of 20 years, the program for its implementation and annual plans for the implementation of these programs; to develop a code of public transport; following the example of Germany, to implement intermodal system of municipal transport – to ensure the functioning of a certain territory (district, city, etc.), which means a combination of schedules for several modes of transport (buses, trams, trolley buses, subways, trains, aircraft) and the establishment of a clear system interconnected routes, on which the movement of passengers on a single tariff, subject to a number of traffic conditions and regular intervals between them; increase administrative responsibility for the use of the bands for urban transport by private car, set the administrative responsibility for damage to vehicles of public transport, in particular, their interior decoration; expand public-private partnerships; write out in detail the standards of transport services by means of public transport, synchronize standards of public transport in all settlements, to ensure its work in the villages, towns, townships, and between them; implement large vehicles – buses, electric transport, adapted for socially vulnerable segments of the population; ensure the transition of public transport buses on natural gas to create bike paths and infrastructure for bicycles, following the example of Madrid; create employee training system – to create a system of training and skills of persons involved in the road passenger transport, which should include training and retraining of specialists passenger cars to a level that corresponds to state requirements on security issues economy and transport technology. The level of training and professional development of managers, professionals and drivers carriers should be one of the factors taken into account during the tender competition for the right to transport passengers. It is important to broaden the range of quality transport facilities utilities, to profitability municipal transport maximum way contributed to the richness local community. If the utility more efficient carriers in the market parameters “reasonable price – high quality transport services” then they need to work on of municipal carriage.

Key words: *administrative and legal regulation, energy intensity, interior, intermodal transport system, infrastructure, code, municipal transport, traffic lane, strategy.*

Постановка проблеми. Глибокі системні зміни, які простежуються в сучасному українському суспільстві, охоплюють усі сфери соціального, в тому числі правового, життя. Під впливом цих процесів не лише здійснюється трансформація правових явищ чи поява нових, але й виникає нагальна потреба у їх дослідженні, переосмисленні понять, категорій та конструкцій, зокрема тих, якими просякнута правова дійсність у сфері муніципального транспорту (далі – МТ) в Україні, з метою її покращення. Адже за інформацією профільного міністерства у сфері МТ (наразі Міністерства інфраструктури) стан ТЗ та інших основних фондів громадського транспорту критичний: в Україні експлуатується 60% трамвайних вагонів (1193 од.), що мають термін використання понад 30 років, а 51% тролейбусів (1979 од.) – понад 20 років (при нормативному терміні експлуатації трамвая – 15 років, тролейбуса – 10 років), водночас на цей транспорт припадає 32% перевезень пасажирів, хоча за останні 10 років їх обсяг скоротився на 33%, і продовжується щорічне зменшення кількості парку трамвайних вагонів та тролейбусів – близько 200 од. Невідповідність трамваїв і тролейбусів технічному і технологічному рівню сучасних вимог суттєво збільшує (близько 25%) енергозатрати та витрати на їх утримання, не забезпечує достатнього рівня комфортності, якості та безпеки наданих послуг. Щорічно послугами міського електротранспорту (трамвай, тролейбус) користується понад 2 млрд пасажирів (з них 67% – громадяни пільгових категорій) [1]. Такий тяжкий стан перспективного за своєю природою відповідно до практики передових країн світу міського електричного транспорту (метро діє тільки у 3-х містах), відсутність або робота абсолютно дискомфортних мікроавтобусів на ринку муніципальних перевезень та інші супутні проблеми актуалізують питання вдосконалення адміністративно-правового регулювання (далі – АПР) відносин на МТ в Україні.

Мета статті – розкрити напрями вдосконалення АПР відносин на МТ в Україні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні теоретичні аспекти реформування адміністративно-правових механізмів управління МТ у тій чи іншій мірі висвітлювались у роботах українських вчених-адміністративістів зокрема О. Бандурки, С. Гусарова, В. Колпакова, Р. Калюжного, М. Коваліва, Т. Коломоєць, А. Комзюка, В. Ліпкана, П. Мельника, Н. Нижник, В. Ортинського, О. Остапенка, П. Ярмака та ін. Окремим питанням трансформації АПР транспортного права присвятили свої роботи В. Волік (правове регулювання діяльності в 1917–1991 рр. міського транспорту в Україні: історико-правовий огляд; методологічні засади формування державної політики у сфері міського транспорту; організаційно-правові засади функціонування міського транспорту), Н. Бортник, С. Єсімов (адміністративний договір як форма публічного управління в сфері організації послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування), О. Зима (забезпечення якості транспортних

послуг, що надаються жителям міст: правовий аспект), О. Гафурова (проблеми правового забезпечення транспортного обслуговування у сільській місцевості), А. Присяжнюк (окремі аспекти вдосконалення адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні), В. Дитюк (нормативно-правові аспекти удосконалення забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті), Є. Довженко (закон – основний регулятор правовідносин у транспортній сфері) та ін. Українські вчені з інших спеціальностей також досліджували проблеми, дотичні до тих, що розглядаються в межах цієї роботи: А. Павлюк (ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні), Д. Марченко, М. Мороз (розробка заходів удосконалення маршрутної мережі громадського транспорту м. Кременчук на основі розподілу пасажиропотоку гравітаційним методом) та ін. Зарубіжні вчені – Є. Лобанов (транспортні проблеми сучасних великих міст), Ю. Белов, А. Політайкин (вдосконалення системи управління транспортом на основі концепції інтелектуальної транспортної системи), Т. Анопченко, С. Кірсанов (проблеми організації міського транспорту в Росії), Е. Куратова (вдосконалення просторової організації транспорту – потужний ресурс для розвитку суб'єктів РФ), Л. Чихладзе (місцеве самоврядування і місцеве управління у державах-учасницях Співдружності Незалежних Держав: теорія, практика і тенденції розвитку) та ін. Однак, незважаючи на таку пильну увагу вчених до питань МТ, низка його проблем залишається розглянутою не повною мірою.

Основний зміст роботи. Програмно-цільовий метод. За А. Піголкіним, правотворчість являє собою діяльність не тільки зі створення й удосконалення, але й із планування законотворчості [2, с. 16–17]. Основні правила реформування галузі МТ повинні отримати форму нової Стратегії реформування МТ строком на 20 років, де буде відображено параметри, яких ми маємо досягти в сфері МТ, враховуючи нинішню динаміку інтеграції до європейських структур. Цей документ стане доказом серйозності намірів публічної влади вдосконалити зазначені відносини в інтересах українського суспільства, відповідно до найвищих стандартів ЄС. Транспорт як інфраструктурна галузь має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. В адміністративно-правовому (далі – АП) сенсі ця стратегія стане виявом застосування програмно-цільового методу, тобто доведе професійність публічної влади. Програмно-цільове управління – необхідний елемент програмно-цільової організації публічного адміністрування, без якого успішна організація будь-якого процесу неможлива. У зв'язку із цим доречними видаються думки Б. Лазарева про те, що для вирішення особливо складних комплексних технічних, економічних і соціальних проблем все частіше стає недостатньою традиційна структура управління, заснована на поєднанні лише лінійно-галузевих, територі-

альних і функціональних засад. У цих ситуаціях застосовується програмно-цільове управління. Цей метод організації публічного управління дає змогу найбільш ефективним шляхом ставити цілі управління на МТ, вирішувати проблеми [3, с. 13, 15, 23]. Ця Стратегія повинна відобразити ключові проблеми, цілі, принципи, пріоритети, а також політико-економічні, організаційні та правові заходи розвитку МТ на період до 2040 року. З-поміж іншого Стратегія повинна містити транспортні стандарти, до яких ми прагнемо. Адже нині погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості, регулярність руху. Ця наша пропозиція сутнісно вписується в межі Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» (схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015), а саме: реформа транспортної інфраструктури зазначена в рамках названих чотирьох векторів руху (розвитку, безпеки, відповідальності, гордості) в якості однієї з 62 реформ та програм розвитку держави, що мають бути реалізовані. На базі окресленої Стратегії (довгострокової й абстрактної за природою) треба розробити програми розвитку загальнодержавні, міжмуніципальні і муніципальні, які складаються на менші строки і містять низку конкретних механізмів реалізації поставлених завдань. Програмний підхід використовується для конкретизації строків, виконавців, співвиконавців завдань у програмі, яка має, як правило, координаційний характер [3, с. 17]. Щорічні деталізації виконання цих програм повинні відбитися у планах виконання заходів вдосконалення МТ як на загальнодержавному, так і на місцевих рівнях. Одним із напрямів удосконалення АПР у сфері МТ стане розробка й ухвалення Транспортного кодексу України [14, с. 171], де питанням МТ буде присвячено окремий розділ, або Кодексу муніципального транспорту в Україні (далі – Кодекс МТ). В основі предмету Кодексу МТ є сфера транспортної діяльності в межах однієї або декількох адміністративно-територіальних одиниць, що полягає у перевезенні пасажирів та наданні будь-яких інших транспортних послуг муніципальними перевізниками і/або на умовах, визначених муніципальною владою, у тому числі міжмуніципальними органами публічної влади – районними і обласними радами. У більшості країн відсутній єдиний транспортний кодекс, проте транспортні кодекси для окремих видів транспорту діють, наприклад Кодекс автомобільного транспорту Республіки Молдова № 150 від 17 липня 2014 р.; у Республіці Казахстан (далі – РКз) розроблено проект Транспортного кодексу від 27 вересня 2006 р.; у США чинний єдиний Транспортний кодекс від 17 жовтня 1978 р. «Транспортне право – це комплексне утворення (підгалузь), яке поєднує норми публічного і приватного права [4, с. 10–13]. Кодекс МТ уявляється за класичною пандектною системою таким: 1) перша книга: загальні положення – предмет, мета і принципи правового регулювання; визначення основних понять; 2) друга книга про пасажирів та

їх багаж, вантаж: особливості проїзду дітей, вагітних жінок, людей похилого віку, іноземців, інвалідів (пільги, спеціальне облаштування, інформування та ін.), параметри тарифу на проїзд (провіз багажу, перевезення вантажу); 3) третя книга про стандарти МТ, перевізників, ТЗ й інфраструктуру: типи ТЗ (велосипеди, електротранспорт та ін.); технічні характеристики ТЗ (енергоємність, екологічність), деталі доступного комфорту, формування кадрів для МТ (навчання, престижність та ін.); принципи логістики пасажирських та інших перевезень МТ – регулярність, дотримання графіків руху та інші; інформаційні системи та інші складники інтермодальної моделі руху МТ; параметри безпеки на МТ; 4) четверта книга про публічне адміністрування у сфері МТ: а) завдання і повноваження центральної і місцевої влади у сфері МТ в населених пунктах різного розміру; б) механізм ліцензування, технічного регулювання, безпеки дорожнього руху, страхування, тарифікації транспортних послуг на МТ; в) механізм здійснення контролю дотримання законів перевізниками та іншими учасниками відносин у сфері МТ; г) правопорядок у МТ; д) ефективна відповідальність за пошкодження ТЗ, інфраструктури МТ; е) міжнародне співробітництво.

Ми переконані, що максимальний життєвий розмір населеного пункту перебуває у динамічній рівновазі з розвитком транспорту як у ньому, так і того, що з'єднує його з іншими населеними пунктами. Проблеми малих міст, селищ міського типу, селищ і сіл (у тому числі розташованих у межах 10 км одне від одного) повинні вирішуватися через упровадження ефективних маршрутів ТЗ приватних чи комунальних перевізників. В Україні досвід сприяння розвитку малих міст відомий, наприклад, у межах Загальнодержавної програми розвитку малих міст на 2004–2010 рр. затвердженої Законом України від 4 березня 2004 р. № 1580-IV. Малими є міста з чисельністю населення до 50 тис. чоловік (з 2003 р. по 2009 р. їх кількість збільшилася з 350 до 364). У програмі наголошувалося на недостатньому розвитку транспортних зв'язків із сільськими населеними пунктами в зоні впливу малого міста.

Публічно-приватне партнерство (далі – ППП) – муніципалізація громадського транспорту і ліцензування роботи перевізників. Більшість країн-членів ЄС та Європейської комісії розглядають ППП як важливий інструмент для залучення додаткових фінансових ресурсів у МТ. Серед інвестицій у транспорті інвестиції у будівництво доріг – найбільш поширений вид угод ППП, проте тільки у Великій Британії і Португальській Республіці ці угоди набули найбільшого поширення і масштабу, що структурно позитивно вплинуло на всю сферу дорожньої інфраструктури для транспорту [6, с. 83–84]. Важливо, щоб дохідність муніципальних перевезень максимальним чином сприяла багатству територіальної громади. Якщо комунальні перевізники більш ефективні на ринку за параметрами «помірна ціна – висока якість транспортної послуги», то саме вони повинні працювати на ринку муніципальних

перевезень. Крім пасажирських перевезень, місцеві бюджети можуть суттєво поповнюватися за рахунок вдалих логістичних розрахунків перевезень вантажів засобами комунальних підприємств. За результатом перемоги у тендері треба укладати договори з вичерпним переліком вимог щодо високих стандартів перевезень, які повинні забезпечити перевізники: виконання встановлених вимог безпеки та якості пасажирських автоперевезень; технічне і технологічне забезпечення керування рухом автотранспорту на маршрутах; забезпечення пасажирського транспорту й маршрутів відповідними інформаційними показниками; забезпечення рентабельної роботи пасажирського перевізника; порядок дій органів управління і перевізника під час надзвичайних ситуацій; відповідальність і санкції за невиконання умов договору, зокрема позбавлення ліцензії на перевезення пасажирів на рік і більше. Можна визнати за доцільну думку Н. Бортника про те, що з метою легітимізації адміністративного договору в галузі організації обслуговування населення автомобільним транспортом загального користування доцільно ухвалити закон «Про основи організації обслуговування населення автомобільним транспортом загального користування» (за умови небажання публічної влади розробляти транспортний кодекс або кодекс МТ) [9, с. 15]. У грудні 2016 р. планувалося делегувати органам місцевого самоврядування повноваження щодо надання деяких адміністративних послуг (щодо видачі, зокрема через центри надання адміністративних послуг, посвідчення водія на право керування ТЗ, державної реєстрації ТЗ) [16].

Якість транспортних послуг – це сукупність характеристик транспортного обслуговування, що зумовлюють його здатність задовольняти потреби споживачів шляхом належного і ефективного виконання транспортних послуг, а також відповідати встановленим стандартам і нормативам, умовам договору або вимогам, що зазвичай висуваються до транспортного обслуговування [13, с. 25]. Основні напрями регулювання повинні базуватися на економічних механізмах і контролі забезпечення вимог до безпеки та якості транспортних послуг. Регулюванню насамперед підлягають: формування ринку послуг; організація і контроль автомобільних перевезень; забезпечення безпеки та якості пасажирських перевезень, а також екологічна безпека; відносини між перевізниками й замовниками, споживачами транспортних послуг. Замовник транспортних послуг повинен мати право додатково встановлювати відповідні стандарти, що визначають якісні параметри обслуговування споживачів, про що повинно йтися в договорі [5, с. 141]. Стандарти на МТ повинні передбачати максимально можливий комфорт пасажирів. Ми наполягаємо на великогабаритних, комфортних, енергоефективних і екологічних автобусах та інших ТЗ для МТ, як це видно, наприклад, на фото 1.

Як влучно вказали А. Присяжнюк і В. Грохольський, здійснюючи планування подальшого розвитку маршрутної мережі, необхідно враховувати такі важливі фактори, як екологія і пропускна здатність



Фото 1. Муніципальний транспорт м. Раштатт (ФРН, 21.08.2016)

доріг. Вирішувати вказане питання необхідно шляхом пріоритетного використання електротранспорту, реконструкції та розширення окремих вулиць і транспортних розв'язок, переобладнання частини автобусів для роботи на газовому паливі. Ефект від оптимізації маршрутної мережі може бути досягнутий за умови оптимізації співвідношення між різними видами й типами ТЗ, що використовуються на міських маршрутах [14, с. 179]. Пропонуємою нами тип ТЗ придатний для комфортного перевезення усіх категорій громадян. У цьому питанні українській публічній владі треба використовувати досвід населених пунктів Швейцарської Конфедерації, який став визнаним світовим стандартом якості у питаннях надання транспортних послуг соціально вразливим верствам населення. Сьогодні принциповим питанням є збільшення питомої частки комунальної власності в пасажирському транспортному комплексі, що становить менше 20% [14, с. 174]. Цього можна досягти централізацією управління міськими перевезеннями (визначення маршрутів, розкладів, вимог до рухомого складу і якості обслуговування пасажирів і т. д.) в руках відповідного відділу з транспорту органу місцевого самоврядування. Така централізація має місце в переважній більшості міст розвинених країн. Нечітке поєднання їхніх графіків з розкладом руху метро. І якщо у 2001 р. автобусами МТ користувалось 15% мешканців Сеула, то з 2011 р. і донині їхня кількість перевищує 60% [7, с. 55]. Напрямок розвитку для України доцільно скоригувати відповідно до німецької (італійської, чеської) моделі: інтермодальна система, яка об'єднує графіки роботи двох і більше видів МТ, синхронізує і взаємодоповнює їх, забезпечуючи чіткість, швидкість і максимальну економічну вигоду перевізникам і пасажирів. Інтегрована інтермодальна система МТ для України – це спосіб забезпечення функціонування МТ на певній території (районі, місті та ін.), що означає поєднання (перехрещення) графіків руху декількох видів міського транспорту (автобусів, трамваїв, тролейбусів, метро, поїздів, літаків) і створення чіткої системи взаємопов'язаних маршрутів, на яких здійснюється переміщення пасажирів.

рів за єдиним тарифом, з дотриманням низки умов перевезень та регулярних інтервалів між сполученнями. Ця модель дасть змогу виключити низьку пасажиронаповнюваність ТЗ, складні та заплутані графіки сполучення різних видів МТ, неоднакові тарифи на різних маршрутах, труднощі під час зміни одного виду транспорту на інший внаслідок нерозвиненості транспортної інфраструктури, а врешті, більше громадян схилитимуться до обрання муніципального, а не індивідуального транспорту. При виборі й обґрунтуванні основної мережі міського автобусного сполучення в режимі загального користування варто керуватися такими вимогами: основні пункти транспортного тягіння і масового скупчення пасажирів пов'язуються між собою найкоротшими напрямками; маршрути повинні забезпечувати безпесадочні поїздки пасажирів на основних напрямках проходження; міське автобусне сполучення має бути спрямованим на те, щоб зі скороченням соціальних, економічних та екологічних витрат задовольняти пасажиропотоки у просторі й часі [10, с. 65]. При цьому погодження графіків руху, досягнення органічної і максимально ефективної взаємодії усіх видів МТ повинно відбуватися силами або комунальних підприємств, або у поєднанні зі стимулюванням та вжиттям низки організаційних заходів для злагожденної роботи приватних перевізників на муніципальних маршрутах. Ми пропонуємо підвищити розмір санкції за «порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів, а так само порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху», яке описане у ч. 3 ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП) від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), з 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (як нині) і зафіксувати діапазон від 200 до 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Також вважаємо за необхідне встановити адміністративну відповідальність за пошкодження ТЗ МТ, а саме: вибивання скла, псування дверей, сидінь, підлоги, компостерів, освітлювальних елементів та інших частин, – в окремій статті КпАП із санкцією від 100 до 10 000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Наприклад, у 2016 р. особливо гострою для МТ м. Риму стала проблема псування компостерів, переважно іноземцями-мігрантами. У нашій країні відомою є проблема псування сидінь і абсолютно зневажливе ставлення до охайності (ошатності) інтер'єру громадського транспорту з боку пасажирів. Для фіксації цих порушень пропонуємо встановлювати відеокамери, які будуть передавати зображення в єдиний центр обробки інформації перевізника і муніципального органу управління МТ.

У науковій літературі підкреслюється, що в організації обслуговування міським транспортом загального користування важливим аспектом є рентабельність і дохідність транспортної діяльності [11, с. 29].

Транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин в Україні. Найбільше це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90%. Це підтверджує як досвід міст розвинених європейських країн, так й інших країн світу, наприклад, 40-річний досвід досліджень проблем МТ у м. Сантьяго (Республіка Чілі) довів, що використання велосипедів для пересування містом становить важливу ланку стійкого розвитку всієї системи МТ. Подібний позитивний досвід в Україні є, наприклад, адміністрація підприємства «Івченко-прогрес» (м. Запоріжжя) облаштувала майданчик і технічні пристосування для паркування велосипедів біля входу до його заводоуправління. Досвід адміністрації м. Мадрида взагалі дозволяє побачити цілу систему велосипедних стоянок для електровелосипедів, їхнє вільне використання очочими мешканцями за спеціальною картою тощо. Будь-яка альтернатива автомобільному транспорту за критерієм екологічності та низької енергоємності необхідна сучасним містам для утвердження парадигми «сталий МТ» замість нині поширеної «аби виконував своє основне призначення». Дослідники прогнозують, що справа з МТ буде пропусуватися вперед пропорційно досягненням країни в базових сферах економіки, а це завдання виконується кожною нацією з різним ступенем успішності, який часто далекий від тих стандартів, які демонструють високорозвинені країни Північної Америки чи інших частин світу [8, с. 76–77]. Очевидно, що й Україні необхідно прямувати шляхом розвитку і реалізації програми використання природного газу для МТ [12, с. 184, 185].

Питання стабільної та безпечної роботи на ринку пасажирських перевезень мають абсолютний пріоритет [14, с. 173]. Рівень безпеки перевезень на МТ визнано низьким. Значно гірше в порівнянні з країнами ЄС показники аварійності на автомобільному транспорті [15].

Потрібно забезпечити створення єдиної системи навчання і сертифікації працівників автомобільного транспорту відповідно до європейських норм [15]. Важливим питанням ефективного й безпечного перевезення пасажирів автомобільним транспортом є кваліфікаційний рівень працівників перевізників. Необхідно створити систему підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які беруть участь у процесі автомобільних пасажирських перевезень [5, с. 141].

Висновок. Отже, треба ухвалити довгострокову стратегію розвитку МТ мінімум на 20 р., програми на її реалізацію і щорічні плани виконання цих програм. Вважаємо за можливе розробити кодекс МТ, враховуючи наявну законодавчу базу, перспективні напрацювання і наявність величезного потенціалу юристів, яких можна залучити для виконання цього завдання. За прикладом ФРН потрібно впровадити інтермодальну систему роботи МТ – забезпечення функціонування МТ на певній території (районі, місті та ін.), що означає поєднання (перехрещення) графіків руху декількох видів міського транспорту

(автобусів, трамваїв, тролейбусів, метро, поїздів, літаків) і створення чіткої системи взаємопов'язаних маршрутів, на яких здійснюється переміщення пасажирів за єдиним тарифом, з дотриманням низки умов перевезень та регулярних інтервалів між сполученнями. Потрібно ідентифікувати адміністративну відповідальність за використання смуг для руху МТ приватними автомобілями, встановити адміністративну відповідальність за псування транспортних засобів МТ, зокрема їхнього внутрішнього оздоблення. Пропонуємо також розширити публічно-приватне партнерство у сфері МТ, детально виписати стандарти

транспортного обслуговування засобами МТ, синхронізувати стандарти МТ в усіх населених пунктах, забезпечити роботу МТ у селах, селищах, селищах міського типу і між ними; впроваджувати великогабаритні ТЗ – автобуси, електротранспорт, пристосовані для соціально вразливих верств населення; забезпечити перехід автобусів МТ на природний газ, створити велосипедні доріжки і інфраструктуру для ширшого використання велосипедів за прикладом м. Мадриду; створити систему навчання працівників МТ і виплачувати їм зарплату, яка б давала змогу говорити про престижність роботи водієм МТ.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту : за останній звітний (2014) рік // [електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
2. Пиголкин А.С. Теоретические проблемы правотворческой деятельности в СССР: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.710 / А.С. Пиголкин. – М., 1972. – 422 с.
3. Кубко Е.Б. Программно-целевая организация государственного управления (сущность, правовая основа, хозяйственная практика) : [монография] / Евгений Борисович Кубко ; отв. ред. В.В. Цветков. – К. : Наук. Думка, 1988. – 232 с.
4. Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / В.С. Белых. – М. : «Проспект», 2014. – 146 с.
5. Присяжнюк А.В. Окремі аспекти вдосконалення адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні / А.В. Присяжнюк // Південноукраїнський правничий часопис. – 2015. – № 3. – С. 138–142.
6. Medda F.R. Public private partnerships in transportation: Some insights from the European experience / F.R. Medda, G. Carbonaro, S.L. Davis // IATSS Research. – 2013. – № 36. – С. 83–87.
7. Сафронов К.Э. Оценка эффективности инвестиций в модернизацию парков городского пассажирского транспорта / К.Э. Сафронов // Транспорт РФ. – 2011. – Вып. 4. – С. 55–58.
8. Sagaris L. Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile / Lake Sagaris // Natural Resources Forum. – 2015. – № 39. – С. 64–81.
9. Бортник Н.П. Адміністративний договір як форма публічного управління в сфері організації послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування / Н.П. Бортник, С.С. Єсімов // Вісник Нац. ун-ту «Львів. політехніка». Юрид. науки. – 2014. – № 810. – С. 11–16.
10. Біліченко В. Вдосконалення системи пасажирських перевезень у Вінниці та аналіз її результатів / Віктор Біліченко // Проблеми з трансп. потоками і напрямки їх розв'язання. Тези допов. Нац. ун-т «Львів. Політехніка», 26–28.03.2015 р. – 2015. – С. 64–66.
11. Сагинова О.В. Методологические аспекты управления качеством транспортного обслуживания / О.В. Сагинова, И.В. Спирин, Н.Б. Завьялова, Р.Р. Сидорчук // МИР. – 2016. – Т. 7. – № 2. – С. 28–37.
12. Литвин І.В. Перспективні напрямки інноваційного розвитку вітчизняних автобусобудівних підприємств / І.В. Литвин, О.Б. Магійце // Інноваційна економіка. – 2012. – № 3. – С. 183–186.
13. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія / Г.Ю. Кучерук. – К. : ДЕДУТ, 2011. – 205 с.
14. Присяжнюк А.В. Адміністративно-правове забезпечення пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А.В. Присяжнюк. – Одеса, 2016. – 248 с.
15. Транспортна стратегія України на період до 2020 року : схвалено розпорядженням КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
16. План заходів щодо реалізації Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні : затв. розпорядженням КМУ від 22.09.2016 р. № 688-р // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/688-2016-%D1%80>