

[Учебник для студентов высш. Учеб. заведений юрид. спец. / Ю.П. Битяк, В.В. Богуцкий, В.П. Гаращук и др. / Под ред. проф. Ю.П. Битяка. – Харьков : Право, 2003. – 576 с. – С. 82–94.

3. Закон України «Про виконавче провадження» від 21 квітня 1999 р. № 606-ХІV. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1999. – № 24. – Ст. 207. – С. 44.

4. Закон України «Про державну виконавчу службу» від 24 березня 1998 р. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1998. – № 36-37. – Ст. 243.

5. Ківалов С.В. Адміністративне право України: Підручник / За загальною редакцією академіка Ківалова С.В. – Одеса :

Юридична література, 2003. – 896 с. – С. 303.

6. Козлов Ю.М. Органи советского государственного управления (понятие и конституционная система). – М. : Юрид. лит., 1960. – С. 189 с. – С. 9.

7. Козлов Ю.М. Исполнительная власть: сущность, функции // Вестник МГУ. Серия Право. – 1992. – № 4. – С. 6.

8. Леся М.П. Правознавство. – К., 2001. – 310 с. – С. 72.

9. Петров Г.И. О понятии органа государственной власти в СССР // Вестник Ленингр. ун-та. – 1956. – № 5. – С. 81–86., 83.

10. Сиренко В.Ф. Интересы – власть – управление. – К. : Наук. думка, 1991. – 154 с. – С. 12.

УДК 347.763.36

В. Волік,

кандидат юридичних наук,
Донецька міська рада

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

На сучасному етапі розвитку суспільства транспорт відіграє важливу роль. Це пояснюється передусім тим, що він виконує у країні важливі економічні, соціальні, оборонні, та культурні функції. Держава здійснює регулювання міського транспорту різними притаманними їй інструментами. При цьому саме державна політика у сфері міського транспорту є підґрунтям такої діяльності, оскільки саме вона виступає базою, на основі якої здійснюється управління міським транспортом.

Ефективне державне регулювання, а також всебічна адміністративна, економічна та соціальна підтримка є запорукою безпечного та нормального функціонування транспортної системи країни. З огляду на це ефективна державна політика у галузі міського транспорту є основою, що визначає шлях розвитку цієї сфери, та від ефективності

та якості якої буде залежати стан міського транспорту у країні.

Серед вітчизняних вчених дослідженням правовідносин, пов'язаних із правовим регулюванням діяльності транспорту взагалі, та міського транспорту зокрема, займалися В. К. Гіжевський, Е. Ф. Демський, О. В. Клепікова, М. Л. Погребицький, М. Л. Шелухін та ін.

Водночас питання державної політики у галузі міського транспорту залишаються розглянутими недостатньо і потребують подальшого дослідження.

Метою статті є дослідження напрямів державної політики у галузі міського транспорту в Україні, аналіз та характеристика сучасних напрямів цієї політики, надання рекомендацій щодо їхнього удосконалення.

Становлення та розвиток України як демократичної держави, та її інтеграція у світові та європейські струк-



тури потребує переосмислення суті, місця та ролі державного управління у сфері транспорту, передусім це стосується міського транспорту.

Державне регулювання у галузі транспорту являє собою досить складний комплекс заходів, спрямованих на забезпечення необхідного рівня транспортного обслуговування у всіх регіонах і галузях економіки. Для досягнення цієї мети в багатьох країнах світу, у тому числі і в Україні, застосовуються різні форми впливу на діяльність транспорту [1, с. 31].

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про автомобільний транспорт», державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах та транспортних засобах. Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України, відповідно до своїх повноважень. Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації [2].

Відповідно до ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт», реалізація державної політики у сфері автомобільного транспорту здійснюється через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування. Забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту [2].

Принципи та шляхи реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту визначені у ст. 7 Закону України «Про міський електричний транспорт», відповідно до неї, державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:

- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
- пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
- створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
- безбиткової роботи перевізників [3].

Відповідно до ч. 2 ст. 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» реалізація державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснюється шляхом:

- формування нормативно-правової бази його функціонування;
- здійснення державного контролю за його технічним станом та забезпеченням безпеки руху;
- сприяння реалізації інвестиційних та інноваційних проектів у цій сфері;
- підтримки вітчизняних виробників рухомого складу та обладнання;
- забезпечення захисту прав споживачів транспортних послуг [3].

Аналізуючи зазначені положення чинного законодавства, варто зупинитися на таких засадах державної політики у галузі міського транспорту, як безбитковість роботи перевізників та доступність перевезень для усіх верств населення. Виходячи із реалій сьогодення, можна відзначити, що ці принципи є протилежними, а іноді і взаємовиключними.

Сучасна тарифна політика на міському транспорті, безсумнівно, направлена саме на забезпечення доступності перевезень усіх верств пасажирів. Натомість зазначений принцип робить безбитковість робіт перевізників неможливою. Звичайно, обидва ці принципи є дуже важливими. Проте варто виробити таке їх співвідношення, щоб виконання одно-



го із них не перешкоджало здійсненню іншого.

На нашу думку, наведений у законі перелік засад, на основі яких здійснюється державна політика у сфері міського електричного транспорту не є вичерпним. Ми вважаємо, що існує низка важливих аспектів, які мають бути враховані у процесі регулювання міського транспорту та які варто також віднести до засад державної політики у галузі міського електричного транспорту.

Насамперед, важливим напрямом державної політики у галузі міського транспорту має бути гарантія безпеки перевезень. На нашу думку, віднесення принципу безпеки до засад державної політики має велике значення. Безпека перевезень має бути основою для усіх нормотворчих процесів у галузі міського транспорту, виходячи із засад безпеки, мають бути ухвалені усі управлінські рішення у цій галузі.

Окрім цього, ще одним важливим напрямом державної політики у галузі міського, на нашу думку, має бути забезпечення екологічності у процесі здійснення перевезень міським транспортом. Зазначений напрям державної політики дещо перекликається із таким напрямом, як пріоритетність розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах. Проте забезпечення екологічності перевезень у цьому принципі виступає лише опосередковано, в той час як це має бути самостійним окремим напрямом державної політики у галузі міського транспорту.

Також визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту містяться у Транспортній стратегії України на період до 2020 року. Зазначена стратегія ґрунтується на дотриманні таких основних принципів:

– забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян;

– узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів;

– реалізація жорсткої антимонопольної політики;

– лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг;

– функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності;

– концентрація фінансових ресурсів на виконанні основних завдань розвитку галузі транспорту;

– компенсація з державного та місцевих бюджетів витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян;

– забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час провадження діяльності у галузі транспорту;

– стимулювання розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту [4].

Завдання і заходи з виконання Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року спрямовані на забезпечення державної підтримки вітчизняних виробників рухомого складу та обладнання міського електротранспорту у вирішенні питань оновлення парку трамвайних вагонів та тролейбусів, впровадження новітніх технологій, передусім енергозберігаючих, у процесі виробництва, будівництва, реконструкції та модернізації трамвайних вагонів і тролейбусів, контактних мереж, тягових підстанцій, трамвайних колій, інших об'єктів, призначених для надання транспортних послуг, збереження і розвиток електротранспортної інфраструктури та маршрутної мережі з урахуванням потреб інвалідів з ураженнями органів зору, слуху, опорно-рухового апарату та інших маломобільних груп населення, що передбачає, зокрема, належне облаштування зупинок міського електротранспорту [5].

Досвід розвитку сучасних міст свідчить про те, що створення стійкої транспортної системи можливе лише на основі розвинутої, могутньої со-



ціально-побутової інфраструктури. З огляду на це необхідною є комплексна програма, яка б могла об'єднати у собі взаємообумовлений розвиток господарської діяльності транспортних, торгово-сервісних, культурно-побутових інформаційно-рекламних заходів, яка покликана повноцінно задовольняти потреби сучасного великого міста [6, с. 181].

Відповідно до ст. 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» загальне регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту та його розвитку здійснює Кабінет Міністрів України, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації у межах своїх повноважень. Забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організовують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок справляння плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством [3].

Сьогодні міський пасажирський транспорт є важливою складовою єдиної державної транспортної системи. На його долю припадає до 80% загального

обсягу пасажирських перевезень. Проте варто зазначити, що сучасне функціонування міського електротранспорту в Україні є недостатньо керованим і погано контрольованим, а збитки від нього постійно зростають.

Економічний стан пасажирського електротранспорту є таким, що потребує постійного дотування, яке фінансується за рахунок державного та міських бюджетів. Рухомий склад міського пасажирського електротранспорту у своїй кількісній масі має стійку тенденцію до зниження, а технічний стан у окремих його видах перевищує 50% за показниками зношування. Рівень транспортного обслуговування ще не відповідає нормативному, розподіл обсягів перевезень носить скоріше спонтанний, ніж планомірний та координуючий характер [7, с. 143].

Таким чином, на сьогоднішній день засади державної політики у галузі міського транспорту містяться у чинному законодавстві, проте мають розрізнений характер. Засади державної політики у галузі транспорту взагалі та міського транспорту зокрема у різних нормативних актах дублюють, а у деяких випадках й виключають один одного. З огляду на це, на нашу думку, сьогодні існує реальна потреба виробити єдині засади державної політики у галузі транспорту.

Ключові слова: міський транспорт, державна політика, управління транспортом.

У статті розглянуто основні напрями державної політики у сфері міського транспорту. Визначено пріоритетні шляхи розвитку у цій галузі, проаналізовані актуальні проблеми та шляхи їх вирішення у галузі міського транспорту.

В статье рассмотрены направления государственной политики в сфере городского транспорта. Определены приоритетные пути развития в этой сфере, проанализированы актуальные проблемы и пути их решения в сфере городского транспорта.



In article forms of state regulation of city transport are considered. Functions and powers of government bodies in the course of standard regulation, management and control in the sphere of city transport are defined.

Література

1. Горбачов П. Ф. Сучасні наукові підходи до організації роботи маршрутного пасажирського транспорту в містах : монографія / П. Ф. Горбачов. – Харків : ХНАДУ, 2009. – 196 с.

2. Про автомобільний транспорт : Закон України від 4.05.2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України, 2001. – № 22. – Ст. 105.

3. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV // Відомості Верховної Ради України, 2004. – № 51. – Ст. 548.

4. Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпо-

рядження Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20.10.2010 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 2. – Ст. 3280.

5. Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року : Постанова Кабінету Міністрів України № 1855 від 29.12. 2006 р. // Офіційний вісник України. – 2007 р. – № 1. – Ст. 41.

6. Цюрпа М. В. Сучасна Європейська транспортна політика і Україна / М. В. Цюрпа, І. Г. Куценко // Проблеми та перспективи розвитку систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка. Технології : Матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. – К. : Державний економіко-технологічний ун-т транспорту. – 186 с.

7. Іващук О. Моделювання оптимального поєднання джерел фінансового забезпечення підприємств міського транспорту / О. Іващук // Наука молода. – Вип. 12. – 2009. – С. 141–144.