

**Київський національний торговельно-економічний
університет Кафедра публічного управління та
адміністрування**

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«Реалізація державної політики у сфері дорожнього
господарства»**

Студента 2 курсу, 5м групи,
спеціальності 281 «Публічне
управління та адміністрування»
спеціалізації «Публічне
управління та адміністрування»

(підпис студента)

Дольме
Олексія
Володимировича

Науковий керівник
науковий ступінь,
вчене звання

(підпис керівника)

Орлова
Наталія
Сергіївна

Гарант освітньої програми
науковий ступінь,
вчене звання

(підпис гаранта)

Орлова
Наталія
Сергіївна

ЗМІСТ

ВСТУП.....	2
Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ	5
1.1. Мета, завдання і методи державного управління шляховим господарством та автомобільним транспортом України.....	5
1.2. Правове регулювання у транспортній сфері автомобільних доріг у контексті адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу.....	10
Висновки до розділу 1.....	16
РОЗДІЛ 2. РЕАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА	18
2.1. Етапи формування транспортної галузі в Україні.....	18
2.2. Економічна характеристика автомобільного транспорту в умовах ринкової економіки.....	25
Висновки до розділу 2.....	32
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА.....	33
3.1. Стратегічні напрямки розвитку дорожнього господарства.....	33
3.2. Удосконалення нормативно-правових засад в сфері дорожнього господарства та безпеки на автомобільних шляхах.....	42
Висновки до розділу 3.....	53
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	58

ВСТУП

Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Особливо він зручний при перевезенні вантажів на короткі відстані, при доставці їх до залізничних станцій, пристаней і портів, в обслуговуванні місцевого і сільськогосподарського вантажообігу. За обсягом вантажообігу автотранспорт не поступається залізничному й морському.

Переважає сфера використання автотранспорту — перевезення всередині підприємства (технологічні), в межах міста, між населеними пунктами області. Частково автотранспорт використовується в міжреспубліканських і міжнародних перевезеннях.

Автомобільно-транспортний комплекс потребує значного поновлення, розвитку, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова та двигуна.

Нормативне функціонування автомобільного транспорту можливе лише за умови відповідного розвитку мережі автошляхів. Щоб досягти забезпечення автошляхами європейського рівня, необхідно побудувати майже 200 тис. км шляхів, у тому числі 60 % у сільській місцевості. Світовий досвід свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності праці капіталовкладень.

Завдання державного управління реалізуються в процесі повсякденного функціонування органів управління, зв'язаних з підприємствами транспорту управлінськими відносинами.

Державне управління діяльністю транспорту здійснюється перш за все шляхом проведення та реалізації економічної і соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Держава встановлює тарифи на транспортні послуги відповідно до законодавства України. Рівень тарифів на транспорті визначається згідно з нормативними витратами на одиницю транспортної роботи, рівня

рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України.

Особливий режим майна підприємств транспорту проявляється у встановленому особливому порядку набуття та реєстрації прав на транспортні засоби (Цивільний кодекс України визначає транспортні засоби як джерела підвищеної небезпеки, як майно, на яке поширюються режим нерухомого майна (ст. 181) і підвищені вимоги щодо технічного стану цього майна та умов експлуатації). Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями Міністерства транспорту України, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи. У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих рад, належать до комунальної власності.

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян.

Транспортні засоби, які належать транспортним підприємствам та особам, які здійснюють їх експлуатацію, повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат.

Правовий режим земель транспорту має спеціальне регулювання. Землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям транспорту згідно з Земельним кодексом України для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту.

Метою роботи є розробка теоретичних та практичних рекомендацій щодо

удосконалення державної політики у сфері дорожнього господарства.

Відповідно до поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

виділити ключові напрямки реалізації державної політики дорожнього господарства в Україні;

визначити структуру дорожнього господарства в Україні;

узагальнити зарубіжний досвід удосконалення державної політики дорожнього господарства та визначити перспективи його використання в вітчизняній практиці;

Об'єктом дослідження є дорожнє господарство України.

Предметом дослідження є процес удосконалення державної політики у сфері дорожнього господарства.

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові положення, дослідження вітчизняних та зарубіжних науковців, статистичні та аналітичні матеріали щодо реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства.

Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел та додатків. Містить 1 рисунок, 2 таблиці, 2 додатки.

Основні положення випускної кваліфікаційної роботи відображені у статті Дольме О.В. Реалізація державної політики у сфері дорожнього господарства.

/Дольме О.В.//Управління та адміністрування: зб. наук. ст. студ. Убб заоч. форми навч./відпр. ред. Новикова. – Ч.1. – Київ. нац. торг.-ун-т, 2018. -210стр

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ

1.1. Мета, завдання і методи державного управління шляховим господарством та автомобільним транспортом України

Метою державного управління транспортом та дорожнім господарством є організаційне забезпечення нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів.

Основними завданнями державного управління транспортом та дорожнім господарством є:

- забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту;
- дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Державне управління транспортом України ґрунтується на відповідних правових засадах, які поділяються на нормативно-правові та організаційно-правові (рис.1).

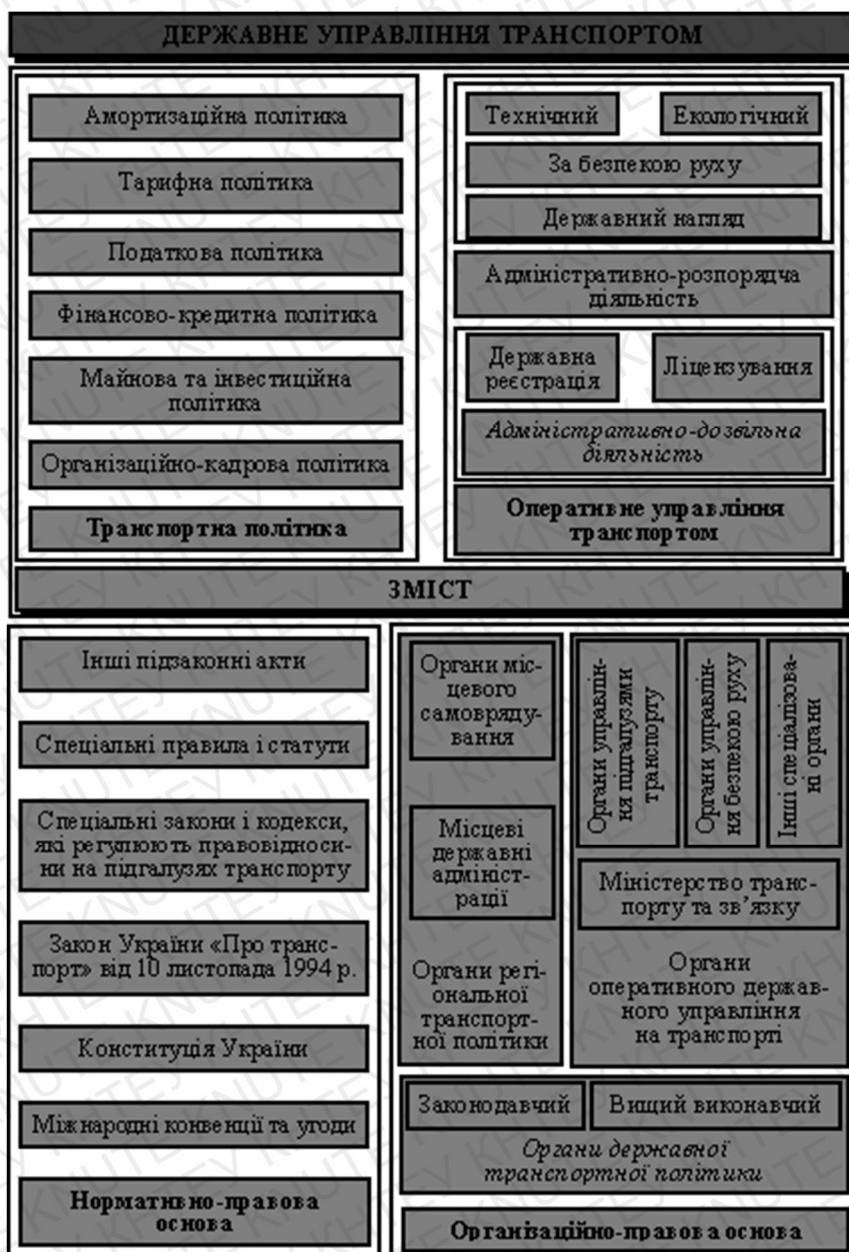


Рис. 1. Нормативно-правову основу державного управління транспортом складає транспортне законодавство України

Правовий статус та особливості господарської діяльності підприємств транспорту визначаються Конституцією України, Господарським кодексом України та Законами України «Про господарські товариства», «Про автомобільний транспорт» та іншими чинними нормативно-правовими актами.

Основні засади діяльності підприємств транспорту визначає Закон України «Про транспорт», у якому, зокрема, встановлено характер відносин між підприємствами транспорту і органами влади, які будуються на основі податків,

податкових пілґ, встановлених нормативів та інших економічних засобів. Важливе місце в процесі державного управління транспортом займають підзаконні акти. Наприклад, охорона вантажів і об'єктів транспорту, а також проведення протипожежної профілактичної роботи та контроль за виконанням встановлених вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на транспорті здійснюються працівниками підприємств транспорту у встановленому порядку («Положення про службу пожежної безпеки в авіаційному транспорті України», затверджене Наказом Міністерства транспорту України № 336 від 29.10.1996 р.).

У зв'язку з цим необхідно підкреслити, що органи управління можуть здійснювати тільки такі повноваження, які віднесені до їх компетенції. У процесі реалізації своєї компетенції органи управління мають право видавати нормативні акти, що може бути віднесено до юридичного виду управлінської діяльності.

Важливим видом управлінської діяльності є застосування правових норм у конкретних обставинах, що також постає як юридичний вид управлінської діяльності.

Органи управління здійснюють управлінський вплив правовими методами, під якими розуміється спосіб здійснення управлінських функцій відповідно до вимог чинного законодавства і правової доктрини.

Основними правовими методами управління транспортом є адміністративні й економічні.

Серед адміністративних методів можна назвати: видання владних актів (укази Президента; постанови Уряду; накази Міністерства, департаментів окремих видів транспорту тощо).

До економічних методів відносяться такі способи управління, які базуються на використанні економічної заінтересованості підприємств транспорту і окремих їх працівників у результатах роботи.

Економічні методи базуються на майновій і оперативній самостійності підприємств, можливості вибору тих чи інших самостійних рішень у межах, передбачених статутами чи положеннями цих підприємств.

В умовах формування в Україні ринкових відносин співвідношення адміністративних і економічних методів повинно змінюватися на користь останніх.

Адміністративні методи управління повинні бути економічно обґрунтованими, тобто будь-який адміністративний акт планування, регулювання діяльності підприємств транспорту повинен враховувати реальні виробничі умови і опиратися на економічні закони.

Управління транспортною системою України здійснюється за галузево-територіальним принципом.

Організаційно-правову основу державного управління транспортом складає система органів державної влади і місцевого самоврядування, наділених управлінською компетенцією щодо транспорту України. У цій системі виділяються три рівні органів управління:

1. Органи державної транспортної політики, до яких належать:
 - Законодавчий орган — Верховна Рада України.
 - Вищий виконавчий орган — Кабінет Міністрів України.
2. Органи регіональної транспортної політики:
 - 2.1. Місцеві державні адміністрації.
 - 2.2. Органи місцевого самоврядування.
3. Органи оперативного державного управління на транспорті:
 - 3.1. Галузевий орган — Міністерство транспорту та зв'язку України.
 - 3.2. Органи управління підгалуззями транспорту.
 - 3.3. Спеціалізовані органи державного управління на транспорті.

Такий розподіл органів управління транспортом здійснюється за рівнем управлінської діяльності (транспортна політика — оперативне управління транспортом).

За територіально-галузевим принципом серед органів державного управління транспортом можна виділити дві групи суб'єктів. Перша група — це центральні галузеві органи управління: Міністерство транспорту та зв'язку

України, департаменти окремих видів транспорту, органи управління залізниць, органи юридичних осіб — підприємств транспорту.

Друга група суб'єктів — місцеві органи управління. Це місцеві ради, державні адміністрації, інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції (наприклад, підрозділи державтоінспекції).

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування базуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів.

Законодавство забороняє місцевим органам влади і самоврядування втручатися у господарську діяльність підприємств транспорту, залучати їх експлуатаційний персонал на інші роботи.

У той же час Закон України «Про транспорт» зобов'язує органи управління транспортом сприяти місцевим органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно здійснювати заходи щодо захисту навколишнього природного середовища, розробляти і проводити узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координувати роботу, пов'язану з запобіганням аваріям і порушенням на транспорті, а також організовувати взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Органи місцевої влади і самоврядування в межах своїх повноважень надають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (у тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних господарських підприємств і фермерських господарств, а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту.

Органи управління транспортом та органи місцевої влади об'єднують кошти державного і місцевого бюджетів та підприємств транспорту для будівництва вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і впорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів і перевезеннями вантажів.

Отже, державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної та соціальної політики), включаючи надання дотацій на перевезення. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

1.2. Правове регулювання у транспортній сфері автомобільних доріг у контексті адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу

В останні десятиліття відбуваються докорінні зміни європейського правового простору, що пов'язано з розширенням Європейського Союзу. Основними компонентами цих процесів є інформаційний і фінансовий чинник, а також безпрецедентне дотепер зростання транскордонного руху як чинника виробництва, що впливає на формування транспортних коридорів міжнародного значення. Під впливом нових гео економічних умов Україна зіткнулася з необхідністю вибудовування власної моделі економічного розвитку та макроекономічної стабілізації, яка спрямована на зведення до мінімуму наслідків дезінтеграції на економічному просторі СНД і активізацію інтеграції економіки в нову, конкурентно-інтегровану систему європейських господарських зв'язків. У цьому контексті основним системоутворювальним вектором економіки

виступає транспортна галузь, яка зіштовхнулася з проблемою структурної інтеграції в транспортну інфраструктуру Європи. Роль транспортної системи України зростає. Вона стає частиною складної ефективної системи транспортних коридорів у європейській економіці, тобто тієї системи, яка повинна безперервно забезпечувати міжнародний рух товарів, послуг, виробничих, фінансових і трудових ресурсів.

Події на сході держави ще більше актуалізували дослідження проблем розвитку транспортної інфраструктури, оскільки транспортний потенціал України є одним з основних чинників стійкості її зовнішньоекономічних зв'язків і чинником її впливу на євразійському економічному просторі.

Транспортна інфраструктура справляє комплексний вплив на розвиток економіки європейського регіону і на макrorівні, і стосовно окремих фірм, які використовують об'єкти пасажирської та вантажної інфраструктур. Транспорт, як один з провідних елементів виробничої інфраструктури Європейського Союзу (далі – ЄС), з одного боку, забезпечує мобільність товарів і ресурсів, з іншого – полегшує доступність територій, надаючи тим самим можливість вільного пересування товарів, ресурсів і населення. А регіональний економічний розвиток є головною рушійною силою розвитку попиту на послуги з перевезення пасажирів і вантажів у ЄС. Зміна структури виробництва, дедалі більша інтернаціоналізація комерційної діяльності впливають на характер правового регулювання.

Як визначають дослідники економіки транспорту, нині транспортна інфраструктура в ЄС (транспортні комунікації та транспортні вузли) перевантажені, що зумовлено трьома чинниками: дисбалансом у розвитку різних видів транспорту; відсутністю взаємодії між різними видами транспорту; адекватністю зростання обсягів транспортної діяльності економічному зростанню (і в деяких випадках – випереджувального зростання обсягів транспортної діяльності).

Значною мірою це пояснюється відсутністю належного адміністративно-правового регулювання вказаних проблем, що ускладнюється недостатнім

фінансуванням розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури ЄС в умовах обмеженості національних бюджетів і бюджету Співтовариства, що, своєю чергою, вимагає удосконалення податкового законодавства.

Географічною передумовою формування економічного простору Центральної Європи є сусідство країн, між якими існують взаємні зв'язки. Найзагальніший чинник розвитку зовнішньоекономічних зв'язків держав і окремих регіонів – територіальний поділ праці, що супроводжується розвитком обігу товарів і послуг між країнами (спираючись на економіко-географічні чинники та галузеві господарські структури, в основу яких покладено міжнародну правову базу співпраці, що історично склалася).

Правовою передумовою є Угода про асоціацію України з ЄС. Області Західної України мають очевидну зовнішньоекономічну специфіку, що виділяє їх з усіх регіонів України. Вони, по-перше, тісніше пов'язані з європейськими регіонами у гуманітарному вимірі; по-друге, тісніше співпрацюють з країнами Центральної Європи, ніж з будь-якими іншими зарубіжними територіями, і завдяки цьому відіграють активну роль у європейських інтеграційних процесах. Їх цілкомможна зарахувати до коридорів розвитку, що з'єднують іншу частину країни з Європейським Союзом, і особливо з його центральноевропейськими країнами-членами.

Регіональна транспортна співпраця може стати особливим типом інтеграції в Європі. Становлення чотирьох спільних просторів між Україною і ЄС значною мірою може відбуватися не через прийняття глобальних і всеосяжних рішень і документів, а в процесі ступеневої взаємодії на нижчому рівні з конкретних (навіть приватних) питань (це виправдано, насамперед, для економічного простору і простору в сфері науки, освіти та культури), причому співпраця на регіональному рівні може виявитися особливо плідною. Ці процеси не тільки вплинуть на майбутній розвиток західних областей, але й створять кращі можливості для входження всієї держави в Спільний європейський економічний простір.

Для підвищення ефективності регіонального економічного співробітництва необхідно сприяти диверсифікації його форм і напрямів, посилювати підтримку найефективніших варіантів поглибленої виробничої кооперації, підтримувати інтеграційну взаємодію малих і середніх фірм, що функціонують у регіоні. Однак слід враховувати, що значна соціально-економічна диференціація в західному регіоні неоднозначно впливає на інтеграційні процеси: існують і позитивні, і негативні наслідки економічного розриву в сфері зовнішньої торгівлі, виробничої кооперації, інвестування та трудової міграції. У сфері організації роботи муніципального транспорту органи місцевого самоврядування реалізують надані їм повноваження. Водночас у Законі України «Про місцеве самоврядування в Україні» чітко не розмежовано повноваження органів державної влади та місцевого самоврядування у сфері транспорту. За чинним варіантом органи державної влади можуть залучати органи місцевого самоврядування до вирішення транспортних питань, які вони згідно із законом реалізовувати не зобов'язані, але мають право, застосовуючи адміністративний примус. У зв'язку з цим видається необхідним внести відповідні доповнення в зазначений вище Закон, щоб усунути ці протиріччя.

Для України основою політики сприяння розвитку транспортної інфраструктури на західному напрямі має бути максимальне використання з метою реалізації особливого статусу і можливостей Чопського (Закарпатська область) і Львівського (Львівська область) транспортних вузлів, а також інших форм міжнародного співробітництва, зокрема правового механізму транскордонного партнерства.

Сьогодні відповідно до Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом проводиться робота щодо гармонізації транспортного законодавства (його складових в адміністративному, господарському та цивільному праві) й митних процедур (наприклад, Закон України від 10.04.2014 р. № 1201-VII «Про внесення змін до Митного кодексу України» // Відомості Верховної Ради. – 2014. – № 23. – Ст. 875), що дає змогу використовувати конкурентні переваги сусідства України та Молдови. Водночас країни-сусіди (Польща, Румунія, Словаччина,

Угорщина) шукають оптимальну модель євроазіатського транзиту, який вони могли б запропонувати світовій бізнес-спільноті (наприклад, розвиток залізничного трансконтинентального маршруту «Новий шовковий шлях»).

На порядку денному питання про створення транспортно-логістичних центрів за участю України та країн ЄС (можливо, із залученням партнерів із Китаю), здатних здійснювати весь набір надаваних на міжнародному ринку транспортних послуг з метою зниження витрат і підвищення швидкості транспортування вантажів. Для початку можна було б створити умови для перерозподілу обсягів транзитних вантажів (насамперед автомобілів) з автошляхів на залізницю, що дасть змогу помітно знизити навантаження на мережу прикордонних автодоріг і збільшити обсяг вантажообігу загалом.

В Україні здійснюється перехід до нових транспортних технологій, зокрема до інтермодальних контейнерних перевезень.

Зазначений підхід ставить певні вимоги, які повинні бути відображені у нормативно-правовому регулюванні. Доцільно законодавчо закріпити необхідність для перевізників - претендентів ліцензії на проведення спеціального перевіряльного заходу – попередньої ліцензійної експертизи. У зв'язку з цим необхідно внести зміни і доповнення, що стосуються порядку проведення зазначеної експертизи, до наказів Міністерства інфраструктури України від 28.05.2013 р. № 321 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом», Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 р. № 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом», Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 26.11.2001 р. № 139/821 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом».

Сьогодні у сфері вдосконалення транспортної інфраструктури необхідно створити кластер задля забезпечення ефекту сталої підтримки зростання завдяки постійному розширенню кооперації з прилеглими територіями. Основою цього кластера міг би стати транспортний комплекс Ужгород – Львів (зі сферою телекомунікацій), а найперспективнішими галузями на цьому етапі є туризм (готельний бізнес, рекреаційна сфера та місцеві ремесла, зокрема оброблення бурштину) і харчосмакова промисловість (з акцентом на виробництво екологічно чистої продукції).

Такий варіант розвитку міг би активізувати наявні в регіоні структури малого бізнесу та фермерства, що вирішувало б різні соціальні проблеми і створювало б сприятливіше підприємницьке середовище, а також стимулювало б процеси нагромадження капіталу і розширення споживчого попиту, необхідного – поряд зі збереженням протягом певного часу і стимулів для поставок продукції на національний ринок – для інвестицій в капіталомісткіші галузі, модернізації виробництва та сфери послуг, підвищення їх конкурентоспроможності, достатньої для переходу до масштабного експортно-орієнтованого розвитку.

На другому етапі з'явилася б можливість сконцентруватись на розвитку високих технологій, ширше залучаючи інвестиції з-за кордону і спираючись на механізми науково-технічної співпраці з ЄС. У перспективі це могло б сприяти створенню тут міжнародного технополісу, з комплексом спільних експортно-орієнтованих підприємств. Але для цього потрібно внести зміни у Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні».

Пов'язування об'єктів транспортної інфраструктури з територією, необхідність врахування тенденцій економічного розвитку регіону та регіональна політика є пріоритетом Європейського Союзу. Важливо це і в контексті необхідності розвитку рівноправних, взаємовигідних зв'язків України і зарубіжних країн. Очевидно, що виявлення пріоритетних секторів і галузей національної економіки – надзвичайно складний процес. Своєю чергою, специфічні особливості розвитку центральноевропейських країн (наприклад,

вузька міжнародна спеціалізація на виробництві високоякісної, одночасно науко- і трудомісткої продукції) можуть розглядатися як перспектива для економіки України загалом. Для розвитку транспортної інфраструктури у західному регіоні України необхідно удосконалити правове регулювання діяльності суб'єктів транспортного процесу за такими напрямками:

- гармонізувати норми національного та міжнародного транспортного права, створивши тим самим умови для ефективного функціонування перевізників і експедиторів на міжнародних ринках транспортних послуг;
- точно визначити професійний посередницький, а також податковий статус транспортного експедитора, який впливає на економічні результати його діяльності й діяльності експортерів товарів;
- розробити нормативно-правовий акт з питань взаємодії різних видів транспорту;
- удосконалити (у напрямі спрощення) процедури ліцензування перевізної та транспортно- експедиторської діяльності, особливо їх міжнародних напрямів.

Висновки до розділу 1

Органи управління транспортом та органи місцевої влади об'єднують кошти державного і місцевого бюджетів та підприємств транспорту для будівництва вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і впорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів і перевезеннями вантажів.

Отже, державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної та соціальної політики), включаючи надання дотацій на перевезення. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні

його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Для України основою політики сприяння розвитку транспортної інфраструктури на західному напрямі має бути максимальне використання з метою реалізації особливого статусу і можливостей Чопського (Закарпатська область) і Львівського (Львівська область) транспортних вузлів, а також інших форм міжнародного співробітництва, зокрема правового механізму транскордонного партнерства.

РОЗДІЛ 2. РЕАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

2.1. Етапи формування транспортної галузі в Україні

В Україні на початку двадцятого століття перший автомобіль з'явився в Одесі, а потім декілька приватних автомобілів іноземного виробництва – в Києві. Вже в 1902 році Київською міською думою була прийнята обов'язкова постанова про “Порядок пасажирського і вантажного руху по місту Києву на автомобілях”. В 1904 році в Києві створено елітний клуб автолюбителі

Зростання промислового виробництва в містах викликав урбанізаційні процеси. Значно збільшувалась чисельність міського населення. Посилилась міграція і відповідно зросли перевезення пасажирів.

В 1906 році відкрилось автобусне сполучення на маршруті Київ-Житомир, на якому працювали два автобуси на 12 і 16 пасажирів. В один кінець пасажирів діставалися за 5-6 годин, а проїзна плата складала 5 рублів.

3 травня 1910 року почали працювати автобусні маршрути Київ-Рівне (через Житомир), Кам'янець-Подільський-Проскурів (теперішній Хмельницький), Київ-Чернігів, а в липні 1911 року – маршрути по Київ-Брестському шосе.

Спробам започаткувати регулярний маршрутний рух автобусів в місті Києві чинився гострий конкурентний опір. Бельгійські та німецькі концесіонери механічного транспорту (трамваю) всіляко перешкоджали розвитку автотранспорту загального користування. Візники, яких на той час в Києві налічувалось біля трьох тисяч, теж цьому протидіяли, оскільки автомобіль був уже їх відчутним конкурентом.

На початок 1910 року в Україні вже налічувалось 618 автомобілів, зокрема в губерніях: Київській – 119, Полтавській – 33, Таврійській -168, Харківській – 61, Херсонській – 145, Чернігівській – 31, Волинській – 28 і Подільській – 33.

В 1913 році Київська міська управа закупила 9 автобусів за 56 тисяч рублів і ще був один приватний автобус, який перевозив пасажирів в Києві.

Початком структуризації автомобільного транспорту як однієї із галузей народного господарства України слід вважати створення зразу ж після громадянської війни в кожній губернії при губернських Радах транспортно-матеріальних відділів та автосекцій, які займались організацією і комплектуванням автомобільних господарств. Потім вони об'єднались в єдину транспортну організацію – Губтранс.

В 1922 році за ініціативою Центрального комітету профспілки транспортних робітників в складі Наркомату шляхів було створене Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМТ), яке на той час і стало центром по організації автомобільного транспорту і будівництва шосейних доріг.

В 1925 році створюються державні акціонерні товариства “Транспорт” і Товариство „Транспорт” займалось повним комплексом транспортних робіт – прийманням вантажів на базах, доставкою їх до місця призначення і здачею власнику, „Автопромторг” – експлуатацією і ремонтом автомобілів, а також торгівлею автомобілями і запасними частинами. В цьому ж році відкрито регулярне пасажирське сполучення по окремих маршрутах України.

В 1927-1930 роках в Харкові, Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі були організовані спеціальні гаражі. Тут зароджується профілактичне технічне обслуговування автомобілів. Створюються спеціалізовані дільниці: карбюраторна, електротехнічна, шиноремонтна та інші.

В 1930 році на базі товариства “Транспорт” був створений “Союзтранс” зі своїми конторами в областях і транспортних вузлах України. Контори “Союзтранса” встановлювали ділові контакти з постійною клієнтурою, укладали з ними договори на перевезення, що сприяло поліпшенню транспортного процесу і підвищенню ефективності використання підвідомчого їм автомобільного транспорту.

В липні 1939 року рішенням Раднаркому УРСР в Україні був створений Народний комісаріат автомобільного транспорту, а до кінця 1940 року організовані обласні і міжобласні автомобільні трести. Першим наркомом

автомобільного транспорту став відомий на ту пору харківський автомобіліст Василь Гордійович Кухленко.

Наркомату були передані із різних відомств України 2392 автомобілі, 1436 коней, 1046 возів, 890 саней: 44 гаража на 965 машино-місць, спеціальні учбові заклади, а також авторемонтні заводи і авторемонтні майстерні в містах Києві, Харкові, Дніпропетровську, Маріуполі, на базі яких в кінці 1939 року був організований республіканський трест “Укравторемонт”.

У передвоєнні роки Наркомат провів значну роботу з розширення мережі та поліпшення роботи підприємств по технічному обслуговуванню і ремонту автомобілів, завантаження порожніх автомобілів, підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств, підготовці кадрів водіїв, ремонтних робітників, інженерно-технічних працівників.

Військові лінійні автотранспортні частини використовувались для доставки бойових з'єднань і частин до лінії фронту та для перегрупування військ. Наприклад, на Південному фронті під час напружених бойових операцій на Дніпрі в серпні-жовтні 1941 року автомобілями було перевезено 24 дивізії.

Величезний обсяг робіт виконав автомобільний транспорт в наступальних операціях 1943-1945 років. Із загальної кількості вантажів, перевезених автотранспортними підрозділами в роки війни – 101 млн. тонн, тільки в 1944 році було перевезено 50,6 млн. тонн. Обсяг військових автомобільних перевезень в 1944 році перевищив рівень 1942 року в 3 рази, а рівень 1943 року- в 2 рази.

За січень-червень 1943 року число автомобільних підрозділів в армії майже подвоїлось, а на кінець війни виросло в п'ять разів. Досить відзначити, що тільки в 1944 році для їх формування було направлено нової автотранспортної техніки в 25 разів більше, ніж у 1941 році.

Україна взагалі і її автотранспортна галузь народного господарства зокрема, як це всім відомо, понесли від війни величезні втрати. Наприкінці війни в системі Наркомату автомобільного транспорту УРСР залишилось всього 21 автогосподарство, 11 із них, так як і майже всі авторемзаводи, лежали в руїнах. В цих автогосподарствах налічувалось лише 1100 вантажних автомобілів, або

менше 20 відсотків від довоєнного рівня, а з 817 автобусів залишилось тільки 28 одиниць на 689 пасажиромісць.

У квітні 1944 року кількість діючих підприємств і організацій і тих, які відновили свою роботу, уже наблизилась до довоєнного рівня. Структура Наркомату включала 25 обласних автомобільних трестів і три республіканські трести “Укравтотранспостач”, “Укравторемонт” і “Укравтотранскадри”, а також Центральний науково-дослідний інститут автомобільного транспорту, Дніпропетровський, Київський і Харківський автотранспортні технікуми.

25 травня 1946 року Указом Президії Верховної Ради УРСР Наркомат автомобільного транспорту був перетворений в Міністерство автомобільного транспорту УРСР.

Всі підвідомчі Наркомату організації і підприємства перейшли до Міністерства автомобільного транспорту, при тому були проведені й деякі структурні зміни.

В тому ж 1946 році було створено Київське міське автотранспортне управління, а в 1947 році – Республіканський трест по використанню горючих газів в автотранспорті УРСР (“Укравтогаз”).

В 1947 році Міністром автомобільного транспорту призначається вже вищезгаданий 41-річний бойовий генерал-майор Грушевий Костянтин Степанович. На цій посаді він працював до 1950 року, провів велику роботу з концентрації автотранспорту, відбудови зруйнованих під час війни автотранспортних підприємств, формування районних, обласних і міжобласних підрозділів автомобільного транспорту. В 1950 році його направляють на навчання в Академію Генерального штабу Радянської Армії, після закінчення якої служив на високих військових посадах, і вже в званні генерал-полковника підтримував зв'язки зі своїми колегами-автомобілістами, надавав допомогу у розвитку автотранспорту України.

В 1950 році міністром автомобільного транспорту був призначений Іван Захарович Хабло, інженер-залізничник. Він пропрацював на цій посаді до 1953

року, потім після чергової реорганізації міністерства був призначений заступником міністра, а потім до 1973 року очолював трест “Укршиноремонт”.

Указом Президії Верховної Ради від 25 травня 1953 року Міністерство автомобільного транспорту УРСР, Управління по транспортному освоєнню малих рік при Раді Міністрів УРСР і Головне дорожнє управління при Раді Міністрів УРСР були об’єднані в одно міністерство – Міністерство дорожнього і транспортного господарства УРСР. До складу цього міністерства було включені міжобласні і обласні автотрести, Київське міське автоуправління, республіканські трести “Укравторемонт”, “Укравтогаз”, “Укршляхбуд”, “Мехземробіт”, Дністровське та Стир-Горинське управління річкового транспорту, Київські суднобудівельні і судноремонтні заводи, Український державний інститут дорожнього і транспортного господарства “Укрдіпрошляхтранс” та Український дорожньо-транспортний науково-дослідний інститут “УкрдортрансНДІ”, який було створено на базі інститутів Центрального науково-дослідного автомобільного транспорту і Українського дорожньо-транспортного науково-дослідного.

В складі центрального апарату міністерства були створені головні управління автоперевезень, експлуатації і ремонту доріг, річкового транспорту та інші підрозділи.

Міністром був призначений Михайло Федорович Довгаль, за фахом і досвідом роботи дорожник, в довоєнні роки – начальник Вінницького облдорупру, випускник 1937 року Військово-транспортної академії, військовий інженер шляхів сполучення, учасник Великої Вітчизняної війни, начальник дорожньо-транспортної служби Сталінградського фронту.

Цей період визначений як час подальшого розвитку автомобільного транспорту, його виробничо-технічної бази, будівництва виробничих приміщень, під’їздних шляхів, придорожніх павільйонів, вокзалів, автостанцій.

Указом Президії Верховної Ради УРСР від 7 жовтня 1953 року республіканське Міністерство дорожнього і транспортного господарства було реорганізовано в союзно-республіканське Міністерство автомобільного

транспорту і шосейних доріг УРСР. Річковий транспорт був відокремлений як самостійна галузь народного господарства.

В 1954 році Міністерству автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР був переданий автомобільний транспорт Українського відділення Союззаготтрансу Міністерства заготовок СРСР в складі 294 автогосподарств з чисельністю автомобілів в них майже 13 тисяч одиниць.

В 1961 році Міністром автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР було призначено Івана Іовича Братченка, досвідченого фахівця, офіцера-учасника Великої Вітчизняної війни, керівника госпрозрахункового автоуправління комбінату “Артемвугілля”. На цій посаді І.І.Братченко плідно пропрацював до 1970 року. Його праця позначилася вагомим внеском в подальший розвиток автотранспорту загального користування, зміцнення його матеріально-технічної бази, розгортанням наукових досліджень і впровадженням наукових досягнень та електронно-обчислювальної техніки в організацію транспортного процесу.

Указом Президії Верховної Ради УРСР від 26 листопада 1968 року Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР реорганізовано в республіканські міністерства – Міністерство автомобільного транспорту УРСР та Міністерство будівництва і експлуатації автомобільних доріг УРСР.

В систему Мінавтотрансу увійшли 25 обласних виробничих управлінь автомобільного транспорту, Київські міські управління вантажного і пасажирського автотранспорту, Українське управління магістральних сполучень і транспортно-експедиційного обслуговування, Головне управління промислових підприємств, управління учбових закладів, Державний автодорожній науково-дослідний інститут, ЦБТІ м.Києва.

В квітні 1970 року Міністерство автомобільного транспорту УРСР очолив Федір Петрович Головченко, інженер-технолог машинобудування, досвідчений керівник, організатор виробництва. Він пропрацював на цій посаді більше 14 років.

Зусилля Міністерства в той час спрямовувались на підвищення якості транспортних послуг і зміцнення правової основи у взаємовідносинах між учасниками транспортного процесу, здійснюється експеримент з упорядкування структури обласних, міських автоуправлінь за виробничою ознакою. Посилюється увага до розвитку науки і впровадження нової техніки. Створене Спеціальне виробниче об'єднання з розробки нестандартизованого обладнання, впровадження механізації та автоматизації, монтажу, пуску та налагодження об'єктів нової техніки “Укроргавтотранс”. На базі підрозділів “Державтотранс” формується Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут “Державтотранс-НДІпроект”. Створено трест “Авторембуд”, а на базі Головного управління промислових підприємств – об'єднання “Укравторемонт” (1973р.).

В 1975 році колегія Міністерства приймає рішення про створення Головного інформаційно-обчислювального центру. В тому ж році головне управління “Укрголоавтотехобслуговування” реорганізовано в самостійне Республіканське промислове об'єднання “Укравтотехобслуговування”. Вантажні і пасажирські виробничі управління в кожній області знову були об'єднані в обласні управління автомобільного транспорту.

Згодом, на початку 90-х років при переході від планової економіки до ринкової річковий транспорт трансформувався в акціонерну судноплавну компанію “Укррічфлот”, відокремився від Міністерства транспорту, а територіально-виробничі об'єднання автомобільного транспорту та інші підприємства і організації системи Мінтрансу УРСР об'єднались в Українську державну корпорацію “Укравтотранс”. До речі, такі корпорації створювались на базі міністерств майже всіх галузей народного господарства.

Друга половина 80-х і початок 90-х років – це період, коли автомобільний транспорт України у своєму розвитку, ефективності використання, кількісних і якісних показниках обслуговування населення, промисловості і сільського господарства досяг свого апогею. Слід також відзначити й те, що автомобільний транспорт системи Міністерства, крім основних обов'язків по транспортному

обслуговуванню промисловості, сільського господарства, будівництва і населення України, виконував дуже важливу місію з забезпечення обороноздатності країни. В складі підприємств Міністерства у стані повсякденної готовності утримувались формування військового типу – вантажні, санітарні, авторемонтні автобатальони і автороти в кількості, необхідній для розгортання збройних сил країни в особливий період. Українські автотранспортники завжди в перших лавах приходили на допомогу людям, як своїм співвітчизникам, так і за межами України, у всіляких бідах і надзвичайних ситуаціях: ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС, проведенні аварійно-рятувальних робіт при землетрусах, повенях, тощо.

Після розпаду СРСР в Україні як незалежній державі в 1992 році створюється Міністерство транспорту України, а в його складі Державні департаменти за усіма видами транспорту, в тому числі і Державний департамент автомобільного транспорту. Державний департамент автомобільного транспорту виконує управлінські функції державного правового регулювання роботи автотранспортних підприємств, компаній та акціонерних товариств незалежно від форм їх власності.

Таким чином, історія розвитку автомобільного транспорту загального користування як самостійної, планової, централізовано керованої галузі народного господарства України вже на той час була вичерпана і натомість відкрита нова сторінка функціонування автомобільного транспорту в складі підприємств, компаній, товариств різних форм власності в умовах ринкових відносин і жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг.

2.2. Економічна характеристика автомобільного транспорту в умовах ринкової економіки

Автомобільний транспорт посідає значне місце у пасажирських і вантажних перевезеннях. Так, за обсягом перевезень вантажів він стабільно переважає залізничний транспорт у 4,5—5 разів, а за обсягом перевезень пасажирів — у 5—

6 разів. Автобусним транспортом перевозиться практично стільки ж пасажирів, скільки усіма іншими видами транспорту (тролейбусним, трамвайним, залізничним, метрополітенним, таксомоторним легковим, морським, річковим, авіаційним) разом узятими. Загальна довжина доріг і вулиць з твердим покриттям, включаючи довжину вулиць-набережних у містах і селищах міського типу, перевищує чверть мільйона кілометрів. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані (середня відстань перевезення 1 т вантажів — близько 20 км), від дверей—до дверей, забезпечуючи при цьому практично повну гарантію збереження вантажу, терміновість і надійність перевезень. Численні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів тощо.

Разом з тим, автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників, зокрема таких, як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожними знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилом, телефонного зв'язку тощо. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Якщо говорити про загальну кількість транспортних засобів, то маємо чітку тенденцію до зростання кількості легкових автомобілів та автобусів і зменшення вантажівок. За підсумками минулого року, в Україні налічується 5 млн. 370 тисяч легкових автомобілів, 90 тисяч — вантажних і 146,7 тисяч — автобусів.

Однією з найскладніших проблем галузі залишається випуск комплектуючих. На традиційних моделях, частка вітчизняних комплектуючих становить 80%, але вони дещо дорожчі за імпорتنі. Метал і гумотехнічні вироби для автомобілебудування іноді вигідніше купувати в сусідній Польщі.

Автомобілебудування – це одна із галузей машинобудування, що належить до галузей “вільного розміщення”, на які менш ніж на інші галузі впливають чинники розміщення.

Так на розміщення автомобільної промисловості не впливають сировинні і паливно-енергетичні ресурси, слабо впливають райони споживання готової продукції. Розміщення підприємств авомобільної промисловості визначається передусім економічними чинниками, найголовнішим з яких є трудові ресурси, а також наявність транспортних магістралей. Тому всі виробництва можуть розміщуватися в тих регіонах, що задовольняють чинники розміщення.

Серед економічних чинників дуже важливі кооперація і спеціалізація. Спеціалізація визначається профілем автомобільного заводу і характером продукції. Найпоширенішою в галузі є предметна спеціалізація, технологічна, подетальна. Поглиблення спеціалізації дає змогу знизити собівартість продукції.

Собівартість виготовленої продукції на глибоко спеціалізованих підприємствах і радіус її перевезення до районів споживання перебуває в обернено пропорційній залежності. Тому заводи подетальної спеціалізації територіально значно віддалені від заводів предметної спеціалізації. Останні обслуговують потреби не одного, а здебільшого кілька економічних районів або всієї України.

Спеціалізація зумовлює розширення кооперації виробництва. Автомобільні підприємства кооперуються з іншими галузями промисловості - хімічною, металургійною, електротехнічною, текстильною та ін. Великі межі концентрації виробництва на основі спеціалізації й кооперації зумовлюють значимість транспортного чинника.

За формами власності у галузі спостерігається тенденція від зменшення участі держави до зростання приватного капіталу, якому сьогодні належить майже половина автобусів і вантажівок.

У нинішній час основним завданням для поліпшення діяльності автомобільної галузі ми вважаємо підвищення ефективності автомобільної влади

в країні шляхом створення стійкої "прозорої" нормативно-правової бази для всіх типів власності в автомобільних перевезеннях і транспортному обслуговуванні.

Говорячи про пасажирські перевезення, не можна обійти увагою роботу автотранспорту в сільській місцевості. За статистикою, сьогодні кожне п'яте село не має транспортного зв'язку з райцентром.

За даними вибіркового обстеження маршрутів, незважаючи на значне скорочення обсягів автобусних послуг, рівень задоволення попиту на перевезення у міському сполученні майже не знизився (збільшився інтервал руху, але зменшилось наповнення салонів в години "пік", зросла мережа маршрутів).

Попит на автобусні перевезення значно зменшився внаслідок зупинки багатьох виробництв, а також зниження в 10 разів фінансових можливостей населення при користуванні транспортом: кількість трудових поїздок зменшилась на 30—35 %, побутових — у 2,5 рази.

Іншою тенденцією, притаманною автобусним перевезенням, є збільшення кількості маршрутних автобусів, що належать недержавним перевізникам (до 70 % від загальної їх кількості). Причому недержавні перевізники в містах працюють в основному на маршрутних таксі.

Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Особливо він зручний при перевезенні вантажів на короткі відстані, при доставці їх до залізничних станцій, пристаней і портів, в обслуговуванні місцевого і сільськогосподарського вантажообороту. За обсягом вантажообороту автотранспорт не поступається залізничному й морському.

Необхідно вдосконалювати систему технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення сучасних засобів діагностики технічного стану, модернізації авторемонтних заводів.

Нормативне функціонування автомобільного транспорту можливе лише за умови відповідного розвитку мережі автошляхів. Щоб досягти забезпечення автошляхами європейського рівня, необхідно побудувати майже 200 тис. км шляхів, у тому числі 60 % у сільській місцевості. Світовий досвід свідчить, що

саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності праці капіталовкладень.

Серед перевезення вантажів найбільша частка відправлень припадає на автомобільний транспорт (74,1%), на другому місці – залізничний (14,7%), на третьому – трубопровідний (9,8%).

Автотранспорт України характеризується тим, що 70% вантажного парку зосереджено в господарствах і автопідприємствах (АТП) агропрому та корпорації «Укравтотранс», решта — на підприємствах більше ніж 80 відомств.

Автомобільний транспорт України потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності. Необхідним є підвищення питомої ваги дизельних двигунів на автомобілях вітчизняного виробництва, вдосконалення системи технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації старих авторемонтних заводів.

Автомобільна промисловість є однією з провідних галузей, що впливає на розв'язання економічних, соціальних, екологічних і науково-технічних проблем. На підприємствах автомобілебудівної промисловості працює більш як 90 тис. висококваліфікованих спеціалістів, на підприємствах, які виконують замовлення автомобілебудівників, - близько 200 тис. чоловік, тому розвиток підприємств автомобільної промисловості і регулювання внутрішнього автомобільного ринку є пріоритетним напрямом економічної політики держави.

Державна політика повинна бути спрямована на зміцнення позицій вітчизняних виробників на внутрішньому та зовнішньому ринку автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що можливо досягти шляхом підвищення конкурентоспроможності та рівня обслуговування, вдосконалення мережі продажу автомобільної техніки.

Підвищення конкурентоспроможності забезпечуватиметься шляхом впровадження новітніх високопродуктивних технологій та обладнання для

виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин.

Розвиток повномасштабного виробництва автомобілів повинен здійснюватися поетапно починаючи з великовузлового складення. Залучення провідних світових автомобілебудівників до створення нових та модернізації діючих потужностей дасть змогу організувати з мінімальними інвестиційними витратами виробництво конкурентоспроможних автомобілів, автобусів, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин для внутрішнього та зовнішнього ринку.

Особливу увагу необхідно приділити розвитку виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, які забезпечують високий технічний рівень і якість автомобільної техніки.

Комплектувальні вироби, вузли, агрегати і запасні частини повинні розробляти і виготовляти спеціалізовані підприємства, які постачають продукцію широкої номенклатури як на внутрішній, так і на зовнішній ринок. Це дасть змогу швидко компенсувати витрати, залучати кошти для науково-дослідних розроблень і розширення виробництва, оперативно впроваджувати нові технології та підтримувати конкурентоспроможність продукції.

Слід створити умови для широкого залучення підприємств інших галузей до виробництва конструкційних і експлуатаційних матеріалів.

На підприємствах автомобільної промисловості необхідно забезпечити формування кадрового потенціалу.

Вступ України до СОТ дає змогу створити умови для просування вітчизняної автомобільної продукції на світовий ринок, що сприятиме:

- забезпеченню інвестиційної привабливості автомобілебудівної галузі;
- збільшенню обсягу експорту автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- приведенню вітчизняних технічних стандартів на автомобільну техніку у відповідність з міжнародними нормами;

- посиленню конкуренції вітчизняних та іноземних виробників автотранспортних засобів на внутрішньому ринку.

Також необхідно здійснити заходи, спрямовані на:

- забезпечення рівних умов для діяльності підприємств автомобільної промисловості;
- посилення контролю у сфері економічної конкуренції на автомобільному ринку;
- проведення ефективної митно-тарифної політики з метою захисту інтересів вітчизняного виробника та створення умов для удосконалення технологій, які застосовуються у виробництві автомобільної техніки;
- сприяння реалізації інвестиційних проектів, у яких беруть участь українські та іноземні суб'єкти господарювання;
- удосконалення системи стандартизації та сертифікації в автомобільній промисловості;
- розвиток лізингу в галузі виробництва і реалізації автомобільної техніки, зокрема загального користування;
- розроблення нормативно-правових актів з питань утилізації автомобільної техніки та організації її переробки;
- сприяння розробленню та виконанню програм підготовки висококваліфікованих кадрів для автомобілебудівної галузі.

Реалізація вказаних заходів дасть змогу:

- створити за участю іноземних автомобілебудівників сучасне виробництво автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- забезпечити виробництво високотехнологічної продукції;
- підвищити конкурентоспроможність вітчизняних підприємств автомобільної та суміжних галузей промисловості, забезпечити їх просування на світовий ринок;
- розширити ринок експорту продукції підприємств автомобільної промисловості;

- поліпшити економічну та соціальну інфраструктуру підприємств автомобільної промисловості;
- збільшити обсяг надходження до бюджетів податків, зборів (обов'язкових платежів);
- задовольнити попит населення на сучасну автомобільну техніку.

Виробництво нових конкурентоспроможних моделей автомобілів та автобусів, впровадження ресурсозберігаючих, екологічно чистих інноваційних технологій дасть змогу зменшити матеріалоемність готової продукції на 12-18 відсотків, обсягу енергоспоживання виробництва - на 20 відсотків; виключити застосування у виробництві токсичних матеріалів; перейти на безвідходні технології; підвищити надійність і довговічність продукції; удосконалити сервісну мережу.

Висновки до розділу 2

Історія розвитку автомобільного транспорту загального користування як самостійної, планової, централізовано керованої галузі народного господарства України вже на той час була вичерпана і натомість відкрита нова сторінка функціонування автомобільного транспорту в складі підприємств, компаній, товариств різних форм власності в умовах ринкових відносин і жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг.

Автомобільний транспорт України потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності. Необхідним є підвищення питомої ваги дизельних двигунів на автомобілях вітчизняного виробництва, вдосконалення системи технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації старих авторемонтних заводів.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

3.1. Стратегічні напрямки розвитку дорожнього господарства

Реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортно-дорожнього комплексу, перспективи інтеграції України в світове господарство та посилення транзитних функцій держави через інвестиційну політику передбачає державну участь у фінансуванні об'єктів транспортної галузі, які мають державну вагомість, підвищення інвестиційного потенціалу за рахунок інвестиційної активності транспортних підприємств та залучення інших джерел фінансування інвестиційних процесів. В умовах обмеженості інвестицій першочерговим завданням є приведення в нормативний стан усіх складових транспортної системи.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги є:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводиться до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Основними завданнями, що повинні забезпечити реалізацію державної політики в сфері транспорту:

- створення умов для транспортного забезпечення подальшого економічного зростання України, розвитку та якісного поліпшення обслуговування її населення;
- поетапну реалізацію інституційних перетворень в транспортному секторі економіки на основі вдосконалення системи управління галуззю, розмежування функцій державного і господарського управління, реформування форм власності і розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, ліберізації у сфері ціноутворення;
- прискорення модернізації виробничо-технічної бази ТДК, вихід його на світовий техніко-технологічний рівень, формування нових підходів в інноваційній та інвестиційній політиці, спрямованій на вирішення цього завдання, включаючи залучення іноземного та національного приватного капіталу у формах спільних підприємств, лізингу, концесійної діяльності;
- формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм;
- впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів в транспортно-дорожньому комплексі;
- введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування;
- забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;
- посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед, міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки і технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту;

- створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;
- формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поєднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення з подовженням до пунктів зародження та погашення вантажопотоків експортних та імпорتنих вантажів, використання переваг географічного положення України для залучення транзитних вантажопотоків євроазійського та інших перспективних напрямків міжнародної торгівлі;
- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій. Вироблення та реалізація відповідно до вимог ринкової економіки механізмів прямої, адресної компенсації пільг на проїзд окремих категорій пасажирів на всіх видах транспорту;
- створення єдиного інформаційного простору транспортно-дорожнього комплексу на основі впровадження сучасних інформаційних та керуючих систем, розвитку бази інформатики;
- розвиток та активізація наукового потенціалу транспортної галузі, створення орієнтованої на перспективу системи підготовки і перепідготовки кадрів на транспорті;
- державне стимулювання і підтримка національних виробників транспортної техніки;
- вироблення та реалізація політики у соціальній сфері транспорту, як складової загальної транспортної політики, спрямованої на забезпечення стабільної роботи транспорту.

Державне регулювання роботи транспорту в умовах ринку повинно забезпечувати баланс загальнодержавних і корпоративних інтересів і

визначатися на основі розподілу відповідальності за окремі сфери діяльності ТДК між державою та підприємствами.

До сфери прямої відповідальності держави належать:

- створення правової бази транспортної діяльності і контроль за дотриманням законодавства;
- нагляд за забезпеченням безпеки транспортного процесу, охорони навколишнього середовища;
- стратегічний розвиток транспортної інфраструктури;
- збереження в країні єдиного транспортного простору;
- фінансування транспортної роботи, виконуваної для спеціальних потреб держави і забезпечення доступності транспортних послуг для соціально не захищених верств населення;
- контроль і економічне регулювання ринку транспортних послуг для забезпечення їх доступності, якості, соціальних нормативів;
- здійснення недискримінаційних для інших держав заходів захисту інтересів держави, національних перевізників;
- сприяння залученню інвестицій;
- тарифне регулювання діяльності монопольних утворень.

Основними формами державного регулювання мають стати закони України та інші нормативно-правові акти, цільові програми розвитку транспорту, механізми ліцензування, сертифікації та контролю. Для їх ефективної дії повинні, як правило, використовуватися податкові, кредитно-фінансові, митні та інші економічні важелі.

Пріоритетними напрямками державного регулювання в транспортній галузі мають стати сфери діяльності, де особливо відчувається потреба у підвищенні конкурентоспроможності національного транспорту, зокрема в питаннях модернізації транспортної мережі і термінальних комплексів у складі МТК, впровадження інформаційних технологій, електронного документообігу, розвитку комбінованого транспорту, створення інституту операторів змішаних

перевезень, формування та реалізації цільових програм оновлення рухомого складу на всіх видах транспорту.

За окремими видами транспорту основна увага має бути сконцентрована на вирішенні наступних проблем державного регулювання:

- вдосконалення системи державного контролю за дотриманням автоперевізниками усіх форм власності вимог законодавства про транспорт забезпечення ліцензування господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів відповідно до чинного законодавства;
- визначення на законодавчому рівні стабільних джерел фінансування дорожнього комплексу в необхідних обсягах, виходячи з соціально-економічних і оборонних потреб держави і створення цільових дорожніх фондів.

Актуальним завданням залишається ефективно професіональне управління державними пакетами акцій в акціонерних товариствах, забезпечення присутності і контролю держави в акціонерних компаніях, що мають стратегічне та мобілізаційне значення.

В сфері управління державним майном, що не підлягає приватизації, важливим є встановлення вигідних для держави і таких, що відповідають реальній ринковій кон'юктурі умов орендного використання державної власності.

З метою підвищення економічної ефективності роботи транспортних підприємств передбачається реалізація таких напрямків державної транспортної політики.

Держава всебічно сприяє формуванню і розширенню ринків транспортних послуг, розвитку підприємництва і сумлінної конкуренції як одного з основних факторів скорочення витрат і підвищення якості транспортного обслуговування, створення умов, за яких кожний користувач зможе вільно використати найбільш прийнятний вид транспортного обслуговування, враховуючи його ціну та якість.

Основними завданнями подальшого розвитку та удосконалення ринку транспортних послуг на наступний період повинні стати:

- забезпечення збалансованого розвитку всіх видів транспорту, дорожнього господарства, системи транспортно-експедиторського обслуговування з метою задоволення попиту споживачів транспортних послуг, гармонізація конкурентних умов діяльності видів транспорту;
- подальший розвиток конкурентного середовища на транспорті та забезпечення комплексного обслуговування споживачів на базі впровадження логістичних принципів організації транспортного процесу;
- здійснення державних заходів щодо гарантованого захисту інтересів споживачів транспортних послуг на базі систем сертифікації на відповідність стандартам надання транспортних послуг;
- підвищення конкурентоспроможності національних перевізників і експедиторів на міжнародних ринках транспортних послуг.

Важлива роль у формуванні ринків транспортних послуг належатиме маркетинговим структурам, а також системам ліцензування та сертифікації, що мають забезпечити допуск на ці ринки будь-яких кваліфікованих перевізників і придатних у технічному відношенні до експлуатації транспортних засобів. Зазначені системи використовуються також для забезпечення безпеки транспортного процесу, охорони довкілля, необхідного професійного рівня працівників транспорту, захисту законних інтересів споживачів транспортних послуг, поетапного зближення національних вимог до технічних засобів транспорту та системи транспортного підприємництва з вимогами, прийнятими в розвинених зарубіжних країнах і міжнародних організаціях.

Для зниження аварійності на всіх видах транспорту та поліпшення охорони навколишнього середовища необхідно, насамперед, посилити контроль за виконанням нормативних вимог експлуатації технічних засобів, зробити обов'язковим урахування додержання цих вимог при сертифікації та ліцензуванні транспортної діяльності, впроваджувати сучасні системи діагностики технічного стану транспортної техніки.

Має бути прискорене списання транспортних засобів, ремонт та поточне утримання яких не можуть забезпечити їх необхідної експлуатаційної надійності.

Потрібне підвищення кваліфікації та посилення вимог до персоналу, який обслуговує транспортну техніку та відповідає за її стан та експлуатацію.

Одним із заходів має стати посилення захисту транспорту від актів незаконного втручання в його діяльність.

Слід продовжити розробку програм та проведення окремих заходів з підвищення безпеки руху, польотів та судноплавства та більш чіткого дотримання екологічних вимог, зокрема необхідно стимулювати виробництво транспортної техніки, що забезпечує високий, такий, що не поступається світовим стандартам, рівень безпеки перевезень пасажирів і вантажів та охорони навколишнього середовища.

Важливим елементом роботи щодо забезпечення безпечного функціонування транспорту та зниження негативного впливу його діяльності на довкілля має стати посилення державного нагляду, формування державних структур контролю у сфері безпеки на транспорті, організація екологічного моніторингу функціонування об'єктів транспортної системи.

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції ТДК України в європейську та світову транспортні системи необхідне наступне:

- розширення та зміцнення співробітництва в міжнародних транспортних організаціях і в реалізації міждержавних угод в області транспорту, в тому числі двосторонніх;
- створення ефективної державної системи контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців у сфері міжнародних перевезень та іноземних перевізників на території України;
- впровадження необхідних заходів захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках при

введенні міжнародними організаціями та урядами окремих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності;

- коригування стратегії розвитку міжнародних транспортних комунікацій в межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури;

- уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами;

- уніфікація національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод;

- розробка і здійснення заходів щодо забезпечення техніко-технологічної сумісності рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;

- наближення національних, технічних, технологічних та екологічних стандартів і вимог щодо міжнародного транспорту до європейських та їх поступове запровадження на вітчизняному ринку;

- удосконалення інформаційного забезпечення вантажовласників стосовно порядку та умов міжнародних перевезень, забезпечення відкритості і стабільності системи;

- визначення ефективного механізму входження в міжнародні транспортні організації та активна участь в їх діяльності.

Важливу роль у підвищенні якості міжнародних перевезень відіграє розвиток транспортної інфраструктури загальноєвропейського значення, реалізація Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. З урахуванням змін міжнародної транспортної і економічної кон'юнктури необхідно забезпечити повномасштабну реалізацію намічених завдань, а, за необхідності, вносити відповідні корективи і доповнення для забезпечення залучення додаткових

вантажопотоків на перспективних напрямках міжнародної торгівлі, зокрема, на євразійському напрямі та в напрямі Північна Європа - Україна - південні регіони.

Отже, стратегічним завданням науково-технічної політики в області транспортної системи є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг, що реалізуються. Зусилля та ресурси повинні бути спрямовані на підвищення результативності науково-технічного прогресу на транспорті на основі конкурентної системи відбору напрямів його реалізації та найбільш ефективних проектів. З цією метою має бути створений механізм, що координує економічні інтереси інвесторів, розробників, виробників і споживачів нової транспортної техніки. Галузям промисловості, що забезпечують транспорт основними технічними засобами, має надаватись державна підтримка.

3.2. Удосконалення нормативно-правових засад в сфері дорожнього господарства та безпеки на автомобільних шляхах

Автотранспорт – це не лише економічний, а й непересічний соціокультурний феномен. Його розвиток сприяє усуненню етнічних і культурних відмінностей між різними регіонами, між міським та сільським населенням. Глобально він виступає чинником світової інтеграції та формування єдиного цивілізаційного простору.

Водночас процес автомобілізації супроводжується деякими негативними процесами. Стрімке збільшення парку транспортних засобів, безперервна інтенсифікація дорожнього руху, негативний вплив людського чинника – всі ці фактори зумовлюють критично високий, порівняно з іншими техногенними системами, рівень аварійності. Щодня на дорогах країни трапляються понад 600 дорожньо-транспортних пригод, в яких гинуть від 10 до 15 осіб, близько 150 – зазнають тілесних ушкоджень. Кожна п'ята така травма спричиняє стійку втрату працездатності, кожна десята – обумовлює інвалідність постраждалого.

Величезна кількість дорожньо-транспортних пригод стала наслідком відставання дорожнього будівництва від темпів автомобілізації, тотального занепаду дорожнього господарства, конструктивних недоліків транспортних засобів, слабкої водійської підготовки, зниження правосвідомості учасників дорожнього руху, архаїзму вітчизняної системи забезпечення безпеки дорожнього руху та багатьох інших прогресуючих проблем. Ці проблеми виникли не сьогодні і не вчора. Вони накопичувалися роками в умовах безальтернативності директивних схем управління, невизначеності меж компетенції владних суб'єктів, браку реального інтересу до їхнього вирішення.

За загальним визнанням, дорожньо-транспортна аварійність набула масштабів загальнонаціонального лиха. Боротьба з нею вимагає єднання зусиль всіх інститутів громадянського суспільства, пріоритизації відповідного напрямку державної політики, кардинальних змін законодавства, перебудови основ галузевого менеджменту, впровадження інноваційних методик і технологій, налагодження плідної міжнародної співпраці.

Останніми роками у даному напрямі робиться досить багато: проведено реформу законодавства України про дорожній рух, оновлено Правила дорожнього руху, посилено юридичну відповідальність за їх порушення, запроваджено обов'язкове цивільне страхування власників транспортних засобів, затверджено національну стратегію підвищення безпеки дорожнього руху, створено мережу координаційних рад з питань дорожньої безпеки, ратифіковано важливі міжнародні угоди. Однак, у цілому існуюча система забезпечення безпеки дорожнього руху далека від досконалості. Навіть при більш-менш ефективній роботі окремих ланок загальні результати її функціонування не є задовільними.

Як показує практика, недостатньо розробити хорошу концепцію, прийняти потрібні закони, здійснити сукупність організаційних перетворень, передбачити комплекс профілактичних заходів. Дуже важливо також забезпечити неухильне дотримання чинних на транспорті правил та безумовну реалізацію нормативно-правових приписів. Інакше – будь-які, навіть найпрогресивніші, реформи

приречені на невдачу. Жоден закон не спроможний упорядкувати певну галузь або сферу суспільного життя, якщо він не виконується, не впливає на свідомість і поведінку людей, навіть досконалі схеми управління не спрацьовують без належного виконання.

Провідним засобом забезпечення законності та правопорядку в сфері безпеки дорожнього руху є державний контроль. «Попри те, що з утвердженням демократії та народовладдя недержавні (самоврядні, громадські) інститути дещо потіснили державу із сфери управління публічними справами, остання залишається головним провідником адміністративного контролю. Наразі тільки держава володіє ресурсом, необхідним для комплексного, регулярного й безперервного спостереження за підконтрольними об'єктами. Тільки вона, як монополіст на засоби примусу, здатна наділити контроль потрібним ступенем обов'язковості. Врешті-решт, тільки її зусиллями можливий контроль на загальнодержавному, міжрегіональному та міжгалузевому рівнях».

Зважаючи на провідну роль державного контролю в системі забезпечення безпеки дорожнього руху, питання його забезпечення та ефективності є об'єктом прискіпливої уваги вітчизняних правників. Актуальні питання галузевого контролю знайшли висвітлення на сторінках праць Г. В. Галіміної, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, інших учених. Поряд з тим доводиться констатувати, що переважна більшість досліджень, присвячених відповідній проблематиці, мають контекстуальний характер (питання державного контролю здебільшого аналізуються в контексті інших проблем транспортної безпеки) та розкривають лише окремі аспекти державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху.

Викладене зумовлює необхідність комплексного дослідження, котре б дозволило висвітлити актуальні проблеми галузевого контролю на всіх його рівнях, ділянках і напрямках, а також запропонувати ефективні способи їхнього вирішення в найближчій перспективі.

Правові засади державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху визначаються Конституцією України, законами України («Про автомобільний

транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги» та ін.), положеннями про органи виконавчої влади – суб'єктів національної політики безпеки дорожнього руху, багатьма іншими підзаконними нормативно-правовими актами, якими конкретизовані форми, методи та процедура різних видів контрольної діяльності.

Аналіз правових джерел регламентації державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху залишає подвійне враження. По-перше, протягом останніх років правове забезпечення галузевого контролю зробило відчутний крок уперед. Нові напрями контрольної діяльності врегульовуються законодавчо (так, із прийняттям нової редакції Закону України «Про автомобільний транспорт» 2006 року нормативно закріплена система суб'єктів, завдання, функції та основні форми державного контролю в галузі вантажних і пасажирських перевезень, надання транспортних послуг). Поступово заповнюються «прогалини» законодавства, усуваються правові колізії. На зміну застарілим нормам ухвалюються більш актуальні й досконалі. Тільки в минулому році прийнято близько десятка нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення механізмів державного контролю за безпекою дорожнього руху.

По-друге, – динаміка позитивних зрушень надто повільна аби вважатися цілком задовільною. Більшість законодавчих новел є фрагментарними. Часто-густо вони лише уточнюють існуючі положення та не носять концептуального характеру. Внаслідок системних збоїв у роботі законодавчого органу держави чимало важливих законопроектів роками лишаються без розгляду. Відтак, основні аспекти державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху охоплені переважно відомчими правовими актами. А, як відомо, на цьому рівні регламентація фундаментальних засад управління сферою безпеки дорожнього руху (в тому числі, галузевого контролю) об'єктивно неможлива.

Як свідчить практика, правові акти з питань державного контролю за безпекою дорожнього руху не завжди відповідають вимогам критеріїв якості та доцільності. Наочним прикладом може слугувати Постанова Кабінету Міністрів

України «Деякі питання здійснення контролю за міжнародними перевезеннями пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» від 2 березня 2010 року №252, котра була скасована менш ніж через місяць після свого прийняття.

Властивою рисою правової регламентації державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху є фрагментованість. Кореспондуючі норми містяться у величезному масиві нормативно-правових актів, що призводить до певних ускладнень та різнорідного правозастосування. Не всі аспекти державного контролю на автотранспорті врегульовано вичерпно повно. Особливо гостро «дефіцит» правового забезпечення відчувається при здійсненні відомчого контролю, міжвідомчої взаємодії, сертифікації транспортних засобів.

Чимало зауважень викликає також і зміст відповідних законодавчих положень. Так, наприклад, усупереч недержавному статусу органів місцевого самоврядування закони України «Про дорожній рух» та «Про автомобільний транспорт» відносять їх до системи державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. Натомість за межами цієї системи опинились усі міністерства та відомства, які здійснюють відомчий транспортний контроль.

Вибірковістю та неповнотою характеризується законодавча регламентація правового статусу суб'єктів контролю. Зокрема, в розділі 10 «Контроль у сфері дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух» визначені контрольні повноваження лише одного державного органу – Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України Міністерства внутрішніх справ України.

Серед інших недоліків правового забезпечення державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху варто вказати на неузгодженість нормативно-правових актів, колізії юридичних норм, евентуальний характер нормотворчого процесу.

Слід погодитися з думкою вчених, які вбачають корінь цих проблем у відсутності концептуальної моделі нормотворення. На сьогодні між нормативно-правовими актами з питань галузевого контролю немає сталих системних зв'язків, котрі б зумовлювали їх сувору ієрархію, чітке розмежування сфер їхньої

дії, логічну послідовність їх прийняття або змін, відповідність форми кожного акта (закон, постанова уряду, міжвідомчий документ, акт міністерства тощо) предмету його регламентації, структурованість та взаємоузгодженість правового масиву.

За таких умов будь-які намагання вдосконалити систему держаного контролю у сфері безпеки дорожнього руху, вносячи спорадичні зміни до законодавства чи приймаючи нові підзаконні акти, не матимуть великого успіху. Ефективність кожного такого заходу нівелюватиметься загальною недосконалістю правового базису, його численними вадами, проблемами, дисбалансами.

Докорінно змінити ситуацію може тільки кардинальна реформа, котра б не просто оптимізувала зміст актів галузевого законодавства, але й поєднала їх в інтегральний комплекс з єдиними принципами організації, функціонування та розвитку. Першочерговим етапом і водночас наріжним каменем такої реформи має стати прийняття Закону України «Про публічний контроль на автомобільному транспорті» – закону, який окреслюватиме вихідні засади галузевого контролю, визначатиме його загальні принципи, цілі й пріоритети, слугуватиме основою нормотворення у відповідній сфері управлінської діяльності.

Однак, було б неправильно та недалекоглядно вважати недоліки правового забезпечення єдиною причиною низької ефективності державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху. Не менш серйозну проблему становить недосконала організація системи його інститутів.

Власне кажучи, проблемним є вже саме визначення цієї системи, з'ясування її меж, рівнів, складових елементів. З цього приводу чинне законодавство містить чимало доволі суперечливих положень.

Так, відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух», державний контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється: Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Державною автомобільною інспекцією Міністерства внутрішніх

справ України, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами. Закон України «Про автомобільний транспорт» наділяє контрольними функціями Уряд, Міністерство транспорту та зв'язку України, урядові органи в його складі, Раду міністрів Автономної Республіки Крим, обласні державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, Службу міжнародних автомобільних перевезень.

Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (Наказ Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 року № 877) поклало цю роль на Міністерство транспорту України, Державний департамент автомобільного транспорту, автотранспортні управління та, – в пунктах пропуску через державний кордон, – на Службу міжнародних автоперевезень. Натомість, Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті» від 8 листопада 2006 року № 1567 обмежила коло суб'єктів галузевого контролю винятково органами Головної державної інспекції на автомобільному транспорті.

Суттєві розбіжності вказаних положень, віднесення до переліку суб'єктів державного контролю недержавних утворень, а також присутність у ньому раніше ліквідованих структур (Міністерство транспорту та зв'язку України, Державний департамент автомобільного транспорту), не дозволяють сформулювати чітке уявлення про систему органів державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху. Не внесла визначеності в це питання й правнича наука: більшість сучасних дослідників конструюють принципово відмінні моделі галузевого управління.

Аналіз нормативно-правових засад та практичних аспектів державного контролю на автомобільному транспорті (зокрема, щодо безпеки дорожнього руху) дає підстави розглядати його як триелементну функціональну систему.

Першу ланку цієї системи утворюють державні органи (посадові особи) загальної компетенції: Верховна Рада України (як суб'єкт парламентського контролю); Президент України (як глава держави та голова Ради національної

безпеки та оборони України), Кабінет Міністрів України (як орган, котрий спрямовує й координує діяльність виконавчої влади); Рада національної безпеки та оборони України; Верховна рада Автономної Республіки Крим і Рада міністрів Автономної Республіки Крим – з питань, віднесених законом до республіканського відання; обласні, міські (в м. Києві та Севастополі) та районні державні адміністрації.

Другу ланку (галузевий контроль) утворюють органи управління галузями та сферами, на межі яких функціонують механізми забезпечення безпеки дорожнього руху: Міністерство інфраструктури України, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство надзвичайних ситуацій України та інші. Забезпечення безпеки дорожнього руху не є головною функцією цих органів. Відповідні повноваження здійснюються ними винятково в рамках галузевої спеціалізації.

І, нарешті, третю ланку, – ланку спеціалізованого контролю, – утворюють органи, для яких контроль у сфері безпеки дорожнього руху слугує провідною метою та магістральним напрямом діяльності. До таких належать Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, а також Державне підприємство «Служба міжнародних автомобільних перевезень».

Таким чином, державний контроль у сфері безпеки дорожнього руху провадиться надзвичайно широким колом суб'єктів. Безпосередньо чи опосередковано в ньому задіяна вся вертикаль державної влади: від глави держави до виконавчих органів на місцях. Однак, як одноставно стверджують вчені та практики, – попри велику кількість контролюючих структур, реальний стан забезпечення законності й дисципліни на вітчизняному автомобільному транспорті не відповідає потребам сьогодення.

Основні ланки системи державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху функціонують ізольовано та розбалансовано. Вищі органи влади переймаються проблемами безпеки автомобільного транспорту лише час від часу, причому відповідні заходи нерідко мають популістське забарвлення (так,

замість жорсткого контролю за профілактикою дорожньо-транспортних пригод, основні зусилля спрямовуються на боротьбу із спецномерами, спецсигналами тощо). У свою чергу, більшість міністерств і відомств зосереджена на вирішенні локальних завдань й жодним чином не заінтересована в зниженні загального рівня аварійності.

Дії (рішення) суб'єктів державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху є неузгодженими. Спеціально створені координуючі структури (координаційні ради з питань дорожньої безпеки, комісії з безпеки дорожнього руху при місцевих державних адміністраціях) або взагалі не виконують своїх функцій, або працюють вкрай нерегулярно: зазвичай, їх діяльність активізується лише після резонансних автокатастроф, тобто тоді, коли запобігти наслідкам жахливої людської трагедії вже неможливо.

На думку міжнародних експертів, серйозною вадою вітчизняної системи контролю у сфері безпеки дорожнього руху є концентрація широких контрольних повноважень «під дахом» Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України. Як свідчать результати дослідження, проведеного за підтримки Агентства США з Міжнародного розвитку (USAID), Корпорації «Виклики Тисячоліття» (MCC) та компанії Менеджмент Системс Інтернешнл (MSI), сьогодні на Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України покладаються близько 50 управлінських і контрольних функцій, значна частина яких не властива поліцейським структурам розвинутих країн.

Серед них:

контроль за виготовленням технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом;

контроль за утриманням автодоріг;

контроль за реєстрацією та обліком транспортних засобів;

контроль у сфері сертифікації транспортних засобів;

контроль за внесенням обов'язкових платежів власниками транспортних засобів;

контроль у сфері виготовлення й продажу транспортних засобів або номерних агрегатів до них;

контроль за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв тощо.

Переобтяження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України різноманітними контрольними функціями, по-перше, знижує загальний потенціал галузевого контролю (так, згідно з висновком спеціалізованої робочої групи Ради національної безпеки та оборони України, система Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України фізично не спроможна забезпечувати ефективний контроль на всіх напрямках, окреслених законодавством), а, по-друге, є: «... величезним корупціогенним фактором, постійним джерелом корупційних ризиків в дорожньо-транспортному середовищі») Невипадково за результатами різних соціологічних досліджень Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України визнано найбільш корумпованим органом державної влади.

Інституційна система державного контролю на автомобільному транспорті характеризується й іншими недоліками, як-то: повторювання контрольних повноважень та подібність діяльності контролюючих суб'єктів, нерозвиненість механізмів взаємодії з громадськістю, недостатнє матеріально-технічне забезпечення, брак ресурсного забезпечення і т. д. Усунути всі ці недоліки можна тільки здійснивши масштабні організаційні зміни у сфері галузевого управління.

З цього приводу варто дослухатися до рекомендацій Всесвітньої організації охорони здоров'я ООН, експерти якої наголошують: «... ефективність управління та контролю в сфері безпеки дорожнього руху зростає в тих країнах, де відповідні функції покладені на спеціалізовану державну установу (орган), наділену необхідними повноваженнями та бюджетом (наприклад, Шведське національне дорожнє управління, Національне управління США з безпеки руху на шосейних дорогах). Якщо ж окрему установу (орган) створити неможливо,

потрібно розширювати правомочність (та, відповідно, матеріальну базу) контрольно-управлінських підрозділів при урядовому міністерстві транспорту».

Вочевидь, для України, котра ще не зовсім оговталася після удару глобальної економічної кризи, більш прийнятним є саме останній варіант. Розширення спектра адміністративних і контрольних функцій одного з діючих органів галузевого управління (наприклад, Державної автотранспортної служби України) дозволить значно швидше й, головне, без величезних затрат, пов'язаних із створенням нової організаційної структури, ліквідувати дисбаланси галузевого контролю, сформувати його інституційне ядро, забезпечити централізовану координацію роботи всіх його ланок.

Звісно, це лише один з багатьох кроків, потрібних для вдосконалення організаційних засад державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху. На часі також перерозподіл повноважень та чітке розмежування компетенції суб'єктів контрольної діяльності, створення дієвих механізмів їхньої практичної взаємодії, приведення нормативів їх матеріально-технічного забезпечення у відповідність до поставлених завдань, інтеграція в їхню структуру осередків громадського контролю, відновлення мережі координаційних рад безпеки дорожнього руху і т.д.

Підводячи підсумки, варто зазначити таке. Вітчизняна система державного контролю на автомобільному транспорті перебуває в стані глибокої кризи. Недосконалість її інституціональної організації, численні вади правового забезпечення, слабкий матеріальний фундамент, віджилий «екзекутивний» інструментарій, інші вагомні недоліки зумовлюють низький рівень галузевого контролю та, як наслідок, невпинне зростання показників дорожньо-транспортної аварійності й травматизму.

Окреслені проблеми нерозривно пов'язані між собою. Вирішити їх тільки на певному рівні (правовому, організаційному абощю) чи-то пак, – застосувавши поодинокі заходи, об'єктивно неможливо. Ситуація вимагає комплексного підходу, котрий би охоплював всі ключові аспекти галузевого контролю, всі його інститути, рівні та напрями. У рамках даного підходу доцільно:

Розробити та прийняти Закон України «Про публічний контроль на автомобільному транспорті». У названому Законі мають бути відображені поняття, сфера, об'єкти, різновиди, правові форми регламентації та основні методи здійснення державного контролю на автомобільному транспорті.

Крім того, окремі розділи Закону доцільно присвятити:

- діяльності уповноважених суб'єктів (система, завдання, функції, повноваження, розмежування сфер компетенції, основи взаємодії поміж собою, з органами місцевого самоврядування, громадськістю, підприємствами, установами та організаціями, незалежно від форм власності);
- процедурі здійснення галузевого контролю (стадії, етапи, строки, права та обов'язки учасників, порядок і зміст процесуальних дій);
- питанням юридичної відповідальності за невиконання законних вимог суб'єктів державного контролю, перешкоджання здійснення їхніх функцій тощо.

Отже, на нашу думку, для ефективного функціонування дорожньо-транспортного комплексу необхідно, в першу чергу, здійснити перерозподіл контрольних повноважень між суб'єктами державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням характеру їх основної діяльності, матеріального базису, приданих сил і засобів. Провести чітке розмежування їх компетенції, налагодити їхню взаємодію та конструктивну співпрацю з інститутами самоврядного й громадського контролю. Відновити функціонування координаційних рад з питань безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України та місцевих державних адміністраціях. Наділити означені ради функцією контролю за виконанням прийнятих ними рішень.

Висновки до розділу 3

Важливу роль у підвищенні якості міжнародних перевезень відіграє розвиток транспортної інфраструктури загальноєвропейського значення, реалізація Програми створення та функціонування національної мережі

міжнародних транспортних коридорів в Україні. З урахуванням змін міжнародної транспортної і економічної кон'юнктури необхідно забезпечити повномасштабну реалізацію намічених завдань, а, за необхідності, вносити відповідні корективи і доповнення для забезпечення залучення додаткових вантажопотоків на перспективних напрямках міжнародної торгівлі, зокрема, на євразійському напрямі та в напрямі Північна Європа - Україна - південні регіони.

Підводячи підсумки, варто зазначити таке. Вітчизняна система державного контролю на автомобільному транспорті перебуває в стані глибокої кризи. Недосконалість її інституціональної організації, численні вади правового забезпечення, слабкий матеріальний фундамент, віджилий «екзекутивний» інструментарій, інші вагомні недоліки зумовлюють низький рівень галузевого контролю та, як наслідок, невпинне зростання показників дорожньо-транспортної аварійності й травматизму.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Отже, підсумовуючи розглянуту тему, можемо зазначити, що Основна проблема полягає в тому, що автомобільні дороги, мости та інженерні споруди на них перебувають у такому стані, за якого не можуть бути повною мірою забезпечені швидке, комфортне, економічне та безпечне перевезення пасажирів і вантажів, розвиток транзитних перевезень, подальший соціально-економічний розвиток регіонів.

Основними причинами проблеми є:

- низький рівень фінансування дорожніх робіт. Через недостатнє фінансування порушувалися нормативні міжремонтні строки, не було можливості здійснити технічне переоснащення дорожньої галузі, широко запровадити нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції;
- швидке руйнування дорожніх конструкцій, спричинене збільшенням вагових навантажень від транспортних засобів, інтенсивністю руху, на які існуюча мережа доріг не розрахована.

У зв'язку зі щорічним недофінансуванням дорожнього господарства знос основних фондів більшої частини транспортної інфраструктури вже перевищує 75%. Десятиліттями не оновлюється дорожня техніка. Низька заробітна плата дорожніх працівників призводить до плинності кадрів, що в свою чергу впливає на кваліфікаційний рівень працівників та якість виконаних робіт. Гострою залишається проблема, пов'язана зі станом мостів та шляхопроводів, що є невід'ємною складовою мережі автомобільних доріг.

Централізація управління мережею автомобільних доріг місцевого значення обмежує повноваження органів місцевої влади щодо забезпечення розвитку та утримання зазначеної мережі.

Органом управління мережею автомобільних доріг на сьогодні є центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами. Особливо важливе значення має централізація управління дорожнім

господарством під час ліквідації наслідків стихійного лиха або надзвичайних ситуацій.

На сьогодні також необхідно внести зміни до низки нормативно-правових актів. Зокрема – чітко розмежувати повноваження і відповідальність центральних та місцевих органів виконавчої влади щодо державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами. Це дозволить усунути дублювання і зайву бюрократизацію прийняття управлінських рішень та затягування їхнього оперативного виконання і реалізації відповідних проектів.

В основному роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг виконуються насамперед дочірніми підприємствами ПАТ «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України». Такі дорожні роботи в перспективі на конкурентній основі та на підставі довгострокових договорів здатні виконувати комерційні підприємства, що провадять діяльність на ринку дорожніх робіт.

Проте роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг непривабливі для комерційного сектора через вимоги бюджетного законодавства щодо бюджетного періоду в один календарний рік, але важливі для забезпечення безпеки дорожнього руху. Для таких робіт необхідно поступово вживати заходів для поліпшення економічної привабливості в конкурентному середовищі, зокрема на довготривалий період. Це необхідно для належного планування підрядниками власної діяльності.

Крім цього, для поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг важливо удосконалити та розвинути систему незалежного та об'єктивного контролю і технічного аудиту їхньої якості.

Таким чином, з метою вирішення проблемних питань, які виникають у процесі децентралізації управління автомобільних доріг загального користування місцевого значення, при Мінінфраструктури спільно з «Укравтодором» створюється спільна робоча група. На неї покладено завдання у найкоротші строки розробити плани та інформаційно-аналітичні матеріали щодо

передачі місцевих доріг для їх адресного опрацювання з місцевими органами виконавчої влади.

В цьому році на дорожню галузь планують витратити рекордний рівень фінансування за роки незалежності – 50 млрд грн, тоді як у 2017 році на дорожні роботи по всій мережі доріг було витрачено 20 млрд грн.

Розбираючись у причинах занепаду дорожньої сфери, ми говоримо про як мінімум кілька ключових факторів. Найперший — це хронічне недофінансування дорожньої галузі. Найчастіше з мільярдних бюджетів "Укравтодору" безпосередньо на дороги (ямковий, середній і капітальний ремонт, а також нове будівництво) витрачалося в середньому 15–20% бюджету, а у найкращі роки — не більш як 30%.

До цього варто додати відсутність пріоритетів у розподілі фінансування. Більшість великих дорожніх проектів не можна виконати за рік. Однак щозими, якраз між будівельними сезонами, приймався новий бюджет. Частими були випадки, коли половину або третину проекту було реалізовано, а далі на нього просто не давали грошей — знаходили важливіші дороги. Врешті-решт це призвело до ситуації, що капітальні ремонти або нове будівництво стали винятками для України. Без прогнозованості і пріоритетності це було безглуздо, адже існувала велика ймовірність викинути гроші на проект, який майже непевно так і не було б доведено до кінця, адже раніше в Україні не було стратегічного підходу до ремонту доріг. Зазвичай ремонтували найважливіші магістралі, фактично забуваючи про інші дороги. Коли коштів не вистачало навіть на найважливіші дороги, ремонтували лише ті ділянки, які могли. Вже на середньострокових проміжках це призводило до того, що якість дорожнього полотна і головних, і другорядних магістралей суттєво погіршувалася. Втім, сьогодні ситуація починає змінюватися.

Отже, механізми, здатні якісно поліпшити ситуацію, необхідні вже зараз, бо ще кілька років зволікань можуть призвести до того, що поїздки на автомобілях за межами агломерацій великих міст стануть у принципі неможливими.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України від 10.04.2014 р. № 1201-VII «Про внесення змін до Митного кодексу України» // Відомості Верховної Ради. – 2014. – № 23. – Ст. 875.
2. «Положення про службу пожежної безпеки в авіаційному транспорті України», затверджене Наказом Міністерства транспорту України № 336 від 29.10.1996 р.
3. Закон України від 10.04.2014 р. № 1201-VII «Про внесення змін до Митного кодексу України» // Відомості Верховної Ради. – 2014. – № 23. – Ст. 875.
4. Актуальні питання галузевого контролю сторінках праці Г. В. Галімшиної, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря.
5. Наказ Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 року № 877.
6. Положення про Державну службу автомобільних доріг України
<https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/75384202>
7. Питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування
<https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/248144997>
8. Міністерство інфраструктури України.
<https://mtu.gov.ua/content/zavdannya-ta-funkcii-ministerstva-u-sferi-bezpeki-na-transporti.html>
9. Дорожня децентралізація: як передати місцеві автошляхи в управління ОДА, - експертна стаття. <https://decentralization.gov.ua/news/5404>
10. Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України».
<http://ukravtodor.gov.ua/>
11. Історія дорожньої служби. Укравтодор.
https://lb.ua/file/company/3480_ukravtodor_.html

12. Офіційна сторінка «Державне агентство автомобільних доріг України»
<http://ukravtodor.gov.ua/>
13. Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі: Верховна Рада України; Закон від 17.11.2016 № 1762-VIII
14. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі: Верховна Рада України; Закон від 17.11.2016 № 1763-VIII
15. Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування: Верховна Рада України; Закон від 17.11.2016 № 1764-VIII
16. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду: Кабінет Міністрів України; Постанова, Порядок, Перелік від 20.12.2017 № 1085
17. Деякі питання реформування державного управління України: розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 червня 2016 р. № 474-р // Законодавство України / Верхов. Рада України. – Електрон. текст. дані. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/474-2016-%D1%80#n9>
18. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>
19. Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-19>
20. Про автомобільні дороги <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>
21. Стратегія функціонування Громадської ради при Державному агентстві автомобільних доріг України
http://ukravtodor.gov.ua/4497/hromadska_rada/strategiia_funktsionuvannia_hromadskoi_rady.html

22. Демішкан В. Ф. Актуальні питання дорожньої галузі // журнал «Дорожня галузь України», № 6, 2012 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/2012/6-2012.html?field=field6>
23. Уряд схвалив Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року / Урядовий портал [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245808230&cat_id=244274160
24. В Україні працюють низькобюджетні авіакомпанії Wizz Air Україна, Ryanair, Flydubai, Pegasus Airlines, Air Arabia
25. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік / Офіційний сайт Державіаслужби України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf>
26. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р “Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.” [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
27. Постанова КМУ від 8.08.2012 р. № 771 „Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р.” [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/771-2012-%D0%BF>
28. На ринку автоперевезень працює близько 126 тис юридичних осіб [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~/1/0/all/2011/08/14/248325>
29. Костянтин Єфименко: укрупнення пасажирських перевізників сприятиме швидшому оновленню автопарку, 8 серпня 2012 року / Офіційний сайт Мінінфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/29162.html>
30. Транспорт в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81>

%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82_%D0%B2_%D0%A3%D0%BA%D1
%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96

31. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі
<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1763-19>
32. Про внесення змін до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1762-19>
33. Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень
34. Про джерела фінансування дорожнього господарства України.
<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>
35. Державне агентство автомобільних доріг України
<https://mtu.gov.ua/timeline/Derzhavne-agenstvo-avtomobilnih-dorig-Ukraini-Ukravtodor.html>
36. Державне агентство автомобільних доріг України
<https://regulation.gov.ua/catalogue/regulators/id54/functions>
37. Указ президента України про положення про державне агентство автомобільних доріг України <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/456/2011>
38. Положення про технічну раду державного агентства автомобільних доріг України
http://ukravtodor.gov.ua/4489/tekhnichna_rada/polozhennia_pro_tekhnichnu_radu_derzhavnoho_ahentstva_avtomobilnykh_dorih_ukrainy.html
39. Кабінет міністрів України постанова від 10 вересня 2014 р. № 439 Київ Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України Кабінет Міністрів України.
40. Закон України про внесення змін до деяких законів України щодо фінансування дорожнього господарства
<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/986-14>

41. Служба автомобільних доріг у київській області.

<http://kiev.ukravtodor.gov.ua/>

42. Наказ Міністерства інфраструктури України Про продовження строку дії дозволів на перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласний маршрут) <https://mtu.gov.ua/documents/>

43. Департамент житлово-комунального господарства, енергетики та інфраструктури <http://www.vin.gov.ua/dep-zhkh/dorozhnie-hospodarstvo>