

4. Юрій С. І. Сучасні тенденції розвитку європейського оподаткування та новітня парадигма податкової політики в Україні : [монографія] / Юрій С. І., Крисоватий А. І., Кошук Т. В. – Тернопіль : ТНЕУ, 2010. – 292 с.
5. Рынок интернет-торговли Украины : обзор [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://korkin.com/news/internet-torgovlya-v-ukraine>.
6. Интернет-торговлю в Украине оценивают в \$1 млрд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.liga.ua>.
7. Податковий кодекс : ВР України : від 02.12.2010 р., № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.liga.ua>.
8. Про спрощену систему оподаткування, обліку та звітності суб'єктів малого підприємництва : Указ Президента України : від 03.07.98 р. № 727 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.liga.ua>.
9. Податковий кодекс. Огляд основних положень // Справочник экономиста. – 04 января. – 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.liga.ua>.
10. Набока М. Податок з інтернет-торгу / М. Набока, Н. Шерстюк // [Електронний ресурс]. – 2010. – Режим доступу : <http://www.radiosvoboda.org/content/article/2200624.html>.
11. Вахитов Р. Поставки электронных товаров и услуг в страны Евросоюза : налогообложение изменилось / Р. Вахитов, А. Тедеев [Электронный ресурс] // Российский налоговый курьер. – № 17. – 2003. – Режим доступа : http://www.rnk.ru.article_1392.html.
12. Офіційний сайт ДПА України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sta.gov.ua/control>.
13. Правове регулювання електронної комерції : монографія / [Л. Д. Тимченко, П. В. Мельник, Л. Л. Тарангул та ін.] ; за ред. Л. Д. Тимченка. – Ірпінь : Національний університет державної податкової служби України, 2008. – 236 с.

УДК 342.12:94(477+100)711.7(045)

ІСТОРИЧНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ НАЗЕМНИХ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ У СВІТІ ТА В УКРАЇНІ

Веселов М.Ю., к.ю.н., с.н.с., начальник кафедри ОСДП ДАІ ДЮІ МВС України

Постановка проблеми. Транспортний рух можна віднести до найбільш старих і основних видів діяльності людини, що має виняткове значення для розвитку кожного суспільства та державотворення.

Так М.Ф. Дмитриченко, Е.В. Гаврилов та деякі інші автори головними аспектами суспільного впливу транспорту вважають важливість для розвитку держави, вплив на розвиток населених пунктів, економіки, культури тощо [1, с. 5]. Д.В. Калужний та Я.А. Кеслер розвиток відомих цивілізацій пов'язують із наявністю торговельних шляхів, наприклад, країн Середньої Азії через які проходив «Шовковий шлях» [2, с. 22]. Потреба в переміщенні виникає у всіх фазах розвитку суспільства. Англійський історик Маколей справедливо зазначив, що, «за винятком винаходу літер та друкарських станків, успіхам цивілізацій більш всього допомагали та будуть допомагати ті відкриття і винаходи, які мають на меті скорочення відстаней» [3, с. 5].

Мережа автомобільних шляхів загального користування України включає 169,5 тис. км доріг, з них з твердим покриттям – 165,8 тис. км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньо господарських). Наразі розвиток автомобільних шляхів загального користування відстає від темпів автомобілізації країни. Протягом 1990-2010 їх протяжність практично не збільшувалася. Щільність автомобільних доріг в Україні у 6,6 разів менша, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,84 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині – 12,5 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5 – 6 разів менший, ніж у зазначених країнах. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автошляхів: 51,1% не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю. Середня швидкість руху на автошляхах України у 2 – 3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Залізнична мережа України в основному сформувалася до кінця XIX ст. Щільність залізничних шляхів сполучення в Україні становить 38 км на 1 тис. км, у Франції, наприклад, 65 км на 1 тис. км (1983 р.). Мережа залізниць найщільніша на південному сході (Донбас), а також на заході країни. Загальна довжина залізничних шляхів загального користування – 22,7 тис. км, із них 8,3 тис. км, або 37%, електрифіковано, 8,0 тис. км, або 35%, є двох- і багатоколійними. Найважливішою проблемою для України при її інтеграції у європейську єдину залізничну систему є звуження ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм), як у сусідніх Польщі, Словаччині, Угорщині та Румунії. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі.

Як буде зведено у статті, розвиток шляхів сполучення на будь-якому історичному етапі незалежно від географічного місцезнаходження нерозривно пов'язано із певним адмініструванням з боку державних формувань. Погляд у минуле може допомогти зрозуміти – звідки і як ми прийшли до нинішніх часів, чого можемо очікувати від майбутнього [4, с. 5].

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Об'єкт нашого дослідження знаходиться на межі історичної, правової та технічної наук, отже, базове підґрунтя змісту статі склали роботи істориків, правознавців та інших фахівців у галузі транспорту та безпеки дорожнього руху. Серед них можна визначити праці М.Ф. Дмитриченко, Д.В. Зеркалова, В.К. Колпакова, В.В. Лук'янова, П.П. Михайленка, В.Я. Савченка, А.М. Смирнова, А.Є. Шевченка, Л.Ю. Яцківського тощо.

Виділення невирішеної проблеми. Не зважаючи на наявність певного емпіричного матеріалу з означеного питання (фрагментарно вони висвітлені переважно в історичному аспекті або у контексті загального курсу транспорту, архівних матеріалах, збірниках нормативних актах минулих років), історично-правові праці з комплексного дослідження розвитку шляхів сполучення в Україні відсутні.

Мета наукової статті полягає у тому, щоб на підставі існуючого історичного матеріалу та аналізу нормативних актів, враховуючи етапи світового розвитку наземних шляхів сполучення з'ясувати історіографію розвитку шляхів сполучення в Україні в контексті правового регулювання (адміністрування) пов'язаних з цим відносин.

Результати дослідження.

У наукових дослідженнях терміном «адміністрація» (від лат. administratio – управління) позначається об'єднання посадових осіб і органів, що очолюють організацію [5]. Залежно від чинників зміст адміністрування може мати різноманітні форми. Разом з тим, їх можна представити сукупністю різноманітних організаційно-методичних дій, що забезпечують цілеспрямоване і стійке функціонування певних суспільних відносин. Дане уявлення включає до повноважень адміністрації і розробку стратегічних і ряду інших рішень. Адміністрування, крім власне керівництва організацією (відносинами), розкривається такими основними завданнями, як регламентація, розпорядження, інформаційне забезпечення, контроль виконання, супровід документообігу і діловодства тощо [6, с. 3-6]. Розглядаючи історію розвитку шляхів сполучення ми будемо акцентувати увагу саме на адміністративних чинниках цього процесу.

Винахід колеса сприяв створенню наземних сухопутних доріг. Процес формування древніх держав: Єгипет, Персія, Рим; держав середньовіччя: Візантія, Київська Русь супроводжувався розвитком транспорту, а отже й шляхів сполучення, що підтримував не тільки їх господарську цілісність, а і територіальну єдність.

В VI ст. н. е. Дарій I створив мережу суходільних доріг на просторі між Егейським морем та Перською затокою, її основу складала царська дорога завдовжки 2400 км, приблизно через кожні 25 км на ній були споруджені станції з різними службами та приміщеннями. Намісники областей повинні були постійно дбати про стан дороги та безпеку руху мандрівників та купців [7, с. 10-11].

Велике дорожнє будівництво стає відомим із періоду римської імперії, яку можна назвати прикладом держави з винятковою концепцією й організацією наземного транспорту. Римляни за 500 років (з III ст. до н. е.) побудували мережу до 200 тис. км доріг, включаючи капітальні споруди з бруківки. Вони ввели майже досконалу організацію дорожнього будівництва, нормування розмірів доріг, систему фінансування будівництва доріг, управління ними та їх використання. Якість споруд була настільки високою, що деякі з них збереглися дотепер [1, с. 18]. Показовою є Аппієва дорога (лат. «Via Appia») – найбільш значна з античних громадських доріг Риму. Дорога, проложена в 312 році до н. е. Через неї було налагоджено сполучення Риму з Грецією, Єгиптом і Малою Азією. Первісно дорога була посипана гравієм. Ця дорога, що мала 6 метрів завширшки, була вимощена масивними блоками з базальту. Скріплені вапняним розчином, блоки розміщувались таким чином, щоб дорожнє полотно мало випуклу форму, завдяки чому вода могла швидко з нього сходити. Про те, яке високе значення надавалось Аппієвій дорозі, свідчить те, що під час імперії за нею наглядав куратор у ранзі претора (давньоримська адміністративна посада) [8, с. 9].

Ранній період феодалізму пов'язаний із занепадом наземних комунікацій. У значній мірі цьому сприяли зміни військових потреб, орієнтування на ведення самостійних феодальних господарств. Тільки у другій половині цього періоду (приблизно з XIII ст.) починається поступове поживлення внутрішньої та міжнародної торгівлі, що у свою чергу, призводить до відродження транспорту і дорожніх комунікацій. З VIII ст. у Європі з'являються податки за використання шляхів сполучення: збори за зберігання вантажу, мостовий збір. Ці прибутки повинні були направлятись на ремонт та утримання шляхів сполучення.

Подальший розвиток економічних стосунків веде до удосконалення існуючих та появи мережі нових шляхів сполучення. Значний розмах дорожніх перевезень вантажів, переміщення людей та військ вимагає спорудження нових якісних доріг. Ведучу роль у цій галузі має в той час, насамперед, Франція, де виникає класичний проект доріг зі шпунто-щебневою проїзною частиною і де в 1747 році була заснована в Парижі компанія «Ecole des Ponts et Chaussées» (дослівно – «Школа мостів і доріг»), яка значною мірою сприяла подальшому розвитку дорожнього і мостового будівництва.

Перебудова мережі доріг, які виникли історично, відбувається під впливом мінливих потреб транспортування на території Європи з середини XVIII сторіччя. Саме тут мова йшла як про стратегічні інтереси, так і про економічні потреби, що вплинули на ухвалення рішення про будівництво так званих імператорських доріг (шосе).

Наприклад, за указом Наполеона в 1804 році було прокладено дорогу із Майнца в Кобленц, а у 1806 році – із Майнца в Мец, у 1809 році – із Майнца в Париж тощо. У 1811 році було видано наказ про початок будівництва нових доріг. Параметри їх подовжнього та висотного рішення і конструкції проїзної частини були винятково високими для того часу. Будівництво цих шосе досягло найбільшого розмаху в першій половині XIX ст. Значно підвищилася якість будівництва завдяки використанню шосейних котків. Перший досвід укочування

відноситься до 1787 року, але масове застосування котків почалося лише у 1830 році. У деяких містах, переважно у нижній Німеччині, отримали велике значення дороги з клінкеру. Клінкер – це цегла, що дуже обпалювалась, внаслідок чого набувала більшої міцності та стійкості до атмосферних впливів. З'явилися норми будівництва таких доріг. У шосе, як і у міських вулиць, розрізняли проїжджу частину та узбіччя. Ширина шосе була наступна: кам'яної дороги – 3,5-7,0 м, літньої – 3,2-5,8 м, пішохідної – 2,0-2,9 м; загальна ширина з деревами – 8,7-15,2 м. Ці розміри постійно змінювалися залежно від інтенсивності руху і загальних умов окремих областей [3, с. 12-13].

Наприкінці XVIII – початку XIX ст. виникає та починає розвиватися залізничний транспорт. Спорудження залізниць призводить до стагнації подальшого будівництва державних шосе, увага звертається на прокладання допоміжних доріг. Технічний рівень цих провінційних шосе був значно нижчим, ніж державних. Побудована в такий спосіб шосейна мережа залишалася без особливих змін аж до настання моторизму. Тільки виникнення механічного (моторного) транспорту створило умови для поступового відродження шляхобудування.

Історичний процес розвитку шляхів сполучення на території України та пов'язаний із цим процес адміністрування щільно пов'язані з історією Росії, а надалі СРСР (у переважній більшості), Речі Посполитої та Австро-Угорщини.

На початку існування Київської Русі існували переважно водні шляхи, тобто річками. Але у місцях де треба було перетягати плавальні засоби з русла однієї ріки до іншої існували волоки. Поступово торговельні зв'язки між державами та окремими землями розширювались. Відомими на той час були сухопутні шляхи з Київської Русі до міста Західної Європи Регенсбурга, соляних озер Криму – «Солоний шлях», гирла Дону – «Залізний шлях» та ін. Але Київська Русь, як і інші держави того часу, не мала можливості зібрати певну кількість людей та коштів для спорудження мережі доріг, як це було в Римській імперії.

З середини XVIII ст. усі названі шляхи перетворилися на важливі торговельні тракти. Розвиток капіталістичних відносин вимагав поліпшення сухопутного зв'язку. Основну частину доріг почали впорядковувати на території України наприкінці XVIII – XIX ст. Залежно від інтенсивності руху, благоустрою та функціонального призначення вони поділялися на три категорії: поштові, торговельні й місцеві. У прикордонних районах прокладалися так звані військові шляхи. На західноукраїнських землях, зокрема у Східній Галичині та Північній Буковині, з 60-х років XIX ст. дороги диференціювалися ще за територіально-адміністративним поділом – на державні, крайові, повітові і гмінні (громадські). До XX ст. усі дороги були ґрунтовими. Будівництво і догляд за ними здійснювали селяни, які щороку відбували спеціальну дорожню повинність – шарварок.

У XVI ст. в Росії було засновано ямський наказ (центральна державна установа середини XVI – початку XVIII ст.), згідно якого були організовані через 30-40 верст опорні пункти, де відбувалась зміна коней чи екіпажу. При введенні регулярних перевезень наприкінці XV ст. тяглове населення зобов'язувалося підтримувати в порядку шляхи сполучення і ями (поштові станції). З середини XVI ст. населення виділяло «ямських охотників», надаючи їм грошову і натуральну допомогу. Відомі «ямські гроші» – один з важких основних державних податків у Московській державі XVI ст. У XVIII ст. верховний нагляд за дорожніми справами належав сенату. У 1755 році була утворена канцелярія з побудови державних доріг. У 1809 році утворено головне управління водними і сухопутними сполученнями, вищий начальник (головний директор) якого мав при собі раду і особливу експедицію, що підрозділялася на 3 розряди, зокрема сухопутних сполучень. 15 червня 1865 року Імператор Олександр II видав Указ про створення Міністерства шляхів сполучення Росії.

Під керівництвом першого міністра П.П. Мельникова цим міністерством була розроблена перспективна програма розвитку мережі залізниць Росії. Зокрема територією України проходили: Південна дорога від Москви до Севастополя; Південно-східна від Катеринослава до Ростова. Протягом часу у структурі міністерства були утворені: Департамент залізниць (1870 р.), Управління казенних залізниць (з 1880 р.), Інспекція залізниць (з 1892 р.). Крім того, було створено Головну інспекцію шосейних та водних сполучень. Для розробки та обговорення технічних питань, розгляду проектів, технічних умов найбільш важливих споруд була утворена Інженерна Рада до складу якої входили директори департаментів, інспекцій тощо [9].

До середини 70-х років XIX ст. в Російській імперії існувало понад півсотні залізниць, більшість з яких перебувала у приватній власності. На кожній з них встановлювалися власні правила «поведінки», що нерідко призводило до серйозних проблем вантажовласників, пасажирів і держави в цілому. У 1876 році головою Особливої вищої комісії з дослідження справ на залізницях в Росії був призначений Е.Т. Баранов. Він зазначив першопричину кризового положення вітчизняних залізниць – відсутність єдиного закону, що регламентує перевізний процес. У результаті було підготовлено перший «Загальний статут російських залізниць», затвердження якого відбулось лише у 1885 році. Статут містив 140 пунктів, які охоплювали всі аспекти перевізної діяльності. Не дивлячись на свої недоліки, перший «Загальний статут російських залізниць» прослужив до 1920 року.

Перша світова війна підірвала економіку Росії (зокрема й українських областей). Відбулося це і на стані наземних шляхів сполучення. Після Жовтневої революції радянській владі було необхідно підсилити централізацію в управлінні шляхами сполучення. Декретом 2-го Всеросійського з'їзду Рад 26 жовтня 1917 року було засновано Народний комісаріат у залізничних справах, далі перейменований на Народний комісаріат шляхів сполучення (далі – НКШС). Наступного року ВЦВК видав декрет «Про організацію місцевого дорожнього будівництва», відповідно до якого при губернських, повітових та обласних Радах утворювалися

дорожні секції. Відповідно до декрету Ради Народних Комісарів (далі – РНК) від 9 травня 1918 року при Вищій Раді Народного Господарства (далі – ВРНГ) було створено Комітет державних споруд, у складі якого утворювалося Управління щодо спорудження шосе, ґрунтових доріг і вузькоколіїних залізниць і на яке покладалося керівництво дорожнім будівництвом [4, с. 7]. З 1921 року до НКШС передано управління автомобільним, гужовим і трамвайним транспортом, навантажувально-розвантажувальною і транспортно-експедиторською справою на всіх видах транспорту. У 1928 році в СРСР створено центральний орган, відповідальний за утримання доріг та організацію авторуху, – Центральне управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту при РНК СРСР (Щудортранс). У листопаді 1934 року РНК СРСР ухвалила рішення: «організувати при Щудортрансі Державну автомобільну інспекцію, яка має свої органи в союзних та автономних республіках, краях і областях, а також у районах із значною кількістю автомашин» [4, с. 12-13]. З березня 1936 року Державтоінспекцію було включено до складу Головного управління Робітничо-Селянської міліції НКВС СРСР.

У 1931 та 1932 роках РНК СРСР було ухвалено низку постанов, спрямованих на інтенсифікацію перевезень та покращення роботи залізничного і безрейкового транспорту. У 1932 році було прийнято рішення РНК про реконструкцію залізниць. Цим рішенням передбачалось: посилення шляхів за рахунок укладання більш важких рейок, створення потужних паротягів, упровадження механічної та електричної централізації стрілок і сигналів тощо.

У 1940 року експлуатаційна довжина мережі залізничних шляхів на території УРСР сягнула 106,1 тис. км, перевезення вантажів склали 592,6 млн. т.; протяжність автомобільних доріг становила 270,7 тис. км. В основному це були ґрунтові дороги. Лише 10,8 % доріг мали тверде покриття. У часи Великої Вітчизняної війни європейська частина мережі залізниць та автомобільних шляхів була цілком зруйнована. Незважаючи на це, залізничний та автомобільний транспорт цілком забезпечив військові перевезення й доставку вантажів на фронт.

У 1946 році НКШС реформовано у Міністерство шляхів сполучення СРСР (далі – МШС). У 1954 році зі складу МШС відокремилось Міністерство транспортного будівництва СРСР (з 1992 р. перетворено в концерн «Трансстрой»). У післявоєнний час, завершивши відновлення зруйнованого господарства, МШС виступило з ініціативою перспективного (на 20 років) розвитку і модернізації залізничного транспорту. Програмою передбачалася подальша електрифікація та автоматизація процесів руху, удосконалення шляхів сполучення і т.д. Завдяки реалізації програми в 1975 році протяжність мережі збільшилася на 17,6 тис. км., обсяги перевезень виросли у 3 рази (3621,1 млн. т). У 50-ті роки ХХ сторіччя стали приділяти більше уваги і обладнанню автомобільних шляхів, яким надавалося особливе державне значення. Зокрема, на території України це траси Ялта – Сімферополь – Харків і далі на Москву, Чернівці – Житомир – Київ – Харків – Донбас і далі через Ростов-на-Дону на Кавказ. Деякі дороги вперше за роки радянської влади були відкриті для міжнародного руху.

Період першої половини ХХ ст. є цікавим не лише у питаннях створення та реорганізації суб'єктів публічної влади у галузі дорожнього та залізничного господарства, а й у питаннях нормотворчості.

У період тогочасного розвитку транспортного сполучення загострюється питання безпеки руху. І ця проблема стає актуальною як для залізничного, так і для автомобільного транспорту. Уряд та уповноважені органи намагаються вжити адекватних заходів і з цією метою набирають чинності низка відповідних нормативно-правових актів. Так, наказ НКШС «Про боротьбу з крахом і аваріями» № 83/Ц (був схвалений ЦК 19 березня 1935 року) безпосередньо засуджував стан забезпечення безпеки на залізницях і починався зі слів: «Чисельність аварій на залізницях все ще велика і за останній час продовжує зростати. За один 1934 рік відбулося 62 тис. аварій та крахів поїздів. Зростання числа аварій продовжується і в 1935 році: у січні їх було 7000, у лютому – понад 5000». Далі наводилися цифри пошкодженого товарного складу, збитків, факти невиконання наказів тощо. Критика була спрямована на роботу керівного складу залізниць [10]. У наказі НКВС УРСР від 1 липня 1937 року № 232 «Про боротьбу з аварійністю на автотранспорті» зазначалося, що за 5 місяців 1937 року на автошляхах України відбулось 1183 аварії, у результаті яких було вбито 138 осіб, поранено 780 та пошкоджено 766 автомашин. З метою «рішучою боротьби з аваріями автотранспорту» вимагалось вжити низку суттєвих заходів, зокрема «добитися реалізації пропозицій за результатами обстежень залізничних переїздів» тощо [11, с. 825-827].

Саме у цей час РНК СРСР ухвалила постанову від 3 липня 1936 року «Про затвердження Положення про Державну автомобільну інспекцію Головного управління Робітничо-Селянської міліції НКВС СРСР».

Найбільш інтенсивними темпами автомобільні та залізничні шляхи будувались у 60 – 70 роки ХХ ст. і, на момент розпаду Радянського Союзу, існуюча на даний час в Україні мережа автомобільних доріг була фактично збудована. Найважливіші задачі в галузі транспорту були встановлені в Програмах КІРС (зокрема у Програмі, прийнятій ХХІІ з'їздом КІРС у 1961 році) – розширення транспортно-дорожнього будівництва тощо [12, с. 15].

У 1978 році постановою Ради Міністрів СРСР було затверджено нове «Положення про Державну автомобільну інспекцію». Державтоінспекції ставилися в обов'язок регулювання руху, контроль за утриманням автомобільних шляхів і дорожніх споруд; здійснення заходів для підвищення пропускної спроможності доріг; видача висновків за проектами будівництва й реконструкції шляхів; установлення й експлуатація технічних засобів регулювання та контролю за рухом тощо [4, с. 19-20]. У 1974 році було введено в дію типові штати підрозділів організації руху і спеціалізованих монтажних-експлуатаційних підрозділів, розроблено і в 1976 році затверджено «Методичні вказівки щодо погодження проектів на будівництво і реконструкцію автомобільних

доріг з органами Державтоінспекції». Також було організовано та проведено паспортизацію автомобільних доріг та вулиць.

Окремою віхою у розвитку нормативно-правового забезпечення відносин пов'язаних із будівництвом та експлуатацією наземних шляхів сполучення стало впровадження технічних та будівельних норм та стандартів. Так, у 1973 році Держбуд СРСР прийняв будівельні норми й правила, в яких було введено спеціальний розділ «Безпека і організація руху». У 1978 та 1979 роках підготовлено і введено в дію ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови» та ГОСТ 23457-79 «Технічні засоби організації дорожнього руху. Правила застосування» та низка інших технічних стандартів.

Після отримання Україною державної незалежності в історіографії державного управління наземними шляхами сполучення розпочався новий етап. Було утворено нові або реструктуризовано колишні радянські органи публічної влади у зазначеній сфері. Наприклад, з виходом України зі складу СРСР і придбання нею незалежності виникла необхідність реорганізації управління дорожнім господарством молодої держави. Нова структура управління була затверджена Указом Президента України від 8 вересня 1994 року «Про Українську державну корпорацію по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг» та Постановою Кабінету Міністрів України від 18 жовтня 1994 року № 717 «Питання Української державної корпорації по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг». Указом президента України від 8 листопада 2001 року № 1056/2001 «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» створена Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), як центральний орган виконавчої влади для здійснення функцій управління дорожнім господарством.

Неодноразово відбувалась реорганізація профільного Міністерства. Утворене у 1992 році Міністерство транспорту України у липні 2004 року було реорганізоване у Міністерство транспорту та зв'язку України, яке у свою чергу в грудні 2010 року реорганізовано у Міністерство інфраструктури України. Останнє є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту і т.д.

За роки незалежності було прийнято низка важливих нормативно-правових актів, які регламентують відносини, пов'язані із будівництвом та експлуатацією наземних шляхів сполучення. Основними з них є Закони України: «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» тощо. Отже, не зважаючи на те, що більшість окремих та загальних відносин і аспектів з питань будівництва та експлуатації шляхів сполучення в Україні на сьогодні врегульовано нормами права, технічні вимоги та рекомендації затверджені відповідними правовими актами, процес реформування органів публічної адміністрації, та імплементація міжнародних норм до вітчизняного законодавства продовжується і надалі.

Висновки та пропозиції. Якщо підводити підсумки дослідження можна зробити наступні висновки: розвиток та якість мережі наземних шляхів сполучення знаходилися у прямо пропорційній залежності від економічного становища країни; питання дорожнього будівництва завжди знаходилися у сфері державного або громадського регулювання незалежно від існуючого історичного періоду та форми власності; з виникненням залізничного транспорту пріоритети державного регулювання розбудови шляхів сполучення були надані саме залізницям.

З огляду особливостей адміністрування та тенденцій розвитку наземних шляхів сполучення в Україні пропонуємо наступну історично-правову періодизацію:

- рання історична доба (з часів існування Київської Русі до другої половини XVIII ст. – існування стародавніх шляхів; ґрунтові дороги; спеціальна дорожня повинність селян (шарварок); ямський наказ у межах українських земель приєднаних до Московської держави);
- нова дорадянська доба (з другої половини XVIII ст. до 1917 року – утворення та подальша структуризація спеціальних органів державної влади з питань розвитку та експлуатації шляхів сполучення; будівництво залізничних шляхів; розробка та затвердження «Загального статуту російських залізниць»);
- перша половина радянської доби (з 1917 до 1960 року – розбудова нових «народних» органів управління залізничним та дорожнім господарством; відновлення зруйнованих шляхів сполучення; реконструкція залізниць; зосередження уваги уряду на питаннях аварійності на транспорті; створення органів надвідомчого державного контролю (Державтоінспекція));
- друга половина радянської доби (з 1960 до 1991 року – розширення транспортно-дорожнього будівництва; нові технології будівництва автомобільних доріг та розвиток технічних засобів організації та регулювання дорожнього і залізничного руху; заснування спеціалізованих органів та державних підприємств у сфері організації дорожнього руху, експлуатації шляхів сполучення; розробка державних будівельних норм та технічних стандартів у зазначеній сфері господарської діяльності; правове урегулювання основних відносин з питань будівництва та експлуатації наземних шляхів сполучення);
- сучасна українська доба (з 1991 року до теперішнього часу – створення самостійних органів управління шляхами сполучення; удосконалення та приведення у відповідність до норм міжнародного права національного адміністративного законодавства з питань господарювання та експлуатації шляхів сполучення; реконструкція існуючих та будівництво нових шляхів сполучення європейського рівня; реформування державного управління у галузі транспорту).

РЕЗЮМЕ

У даній науковій статті в контексті особливостей правового регулювання досліджується історіографія розвитку наземних шляхів сполучення в Україні.

Ключові слова: шляхи сполучення, автомобільні дороги, залізничні шляхи; безпека руху; історія розвитку.

РЕЗЮМЕ

В данной научной статье в контексте особенностей правового регулирования исследуется историография развития наземных путей сообщения в Украине.

Ключевые слова: пути сообщения, автомобильные дороги, железнодорожные пути; безопасность движения; история развития.

SUMMARY

Historiography of development of surface ways of report in Ukraine is investigated in this scientific article in the context of features of the legal adjusting.

Keywords: ways of report, highways, railway ways; safety of motion; history of development.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Системологія на транспорті : підручник : У 5 кн. / За заг. Ред. М.Ф. Дмитриченко. – К. : Знання України, 2005. – Кн. IV : Організація дорожнього руху / Е.В. Гаврилов, М.Ф. Дмитриченко, В.К. Доля та ін. – 452 с.
2. Калужный Д.В. Забытая история Московии. От основания Москвы до Раскола : [версии всемирной истории] / Д.В. Калужный, Яр.А. Кеслер. – М. : Вече, 2007. – 384 с.
3. Савенко В.Я. Транспорт і шляхи сполучення : підручник / В.Я. Савенко, В.А. Гайдукевич. – 2-ге видання. – К. : Арістей, 2007. – 256 с.
4. Історія Державної автомобільної інспекції України / Міленін О.Л., Гусаров С.М., Коховський П.В. та ін. – Х. : Світлофор, 2002. – 312 с.
5. Организация, управление и администрирование в социальной работе : учеб. пособие / Отв.ред. П.В. Палехова. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 128 с.
6. Ерина Е.Л. Администрирование в социальных службах и учреждениях : учебное пособие по дисциплине / Ерина Е.Л. – Екатеринбург : Уральский государственный университет им. А.М. Горького, 2008. – 152 с.
7. Яцківський Л.Ю. Загальний курс транспорту : навчальний посібник / Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. – Кн. 1. – К. : Арістей, 2007. – 544 с.
8. Нагляд за станом доріг : підручник / Веселов М.Ю., Колпаков В.К., Курінний А.В. та ін. ; Донецький юридичний інститут ЛДУВС. – Донецьк : ПБ Донеччина, 2010. – 408 с.
9. Краткій історическій очеркь развитія и дѣятельности Вѣдомства путей сообщения за сто лѣтъ его существования (1798-1898 гг.) / Министерство Путей Сообщения. – С.-Петербургъ : Тип. Министерства Путей Сообщения, 1898. – 292 с.
10. Каганович Л.М. / Памятные записки ; Часть 2 [В Наркомате путей сообщения] / Каганович Лазарь Моисеевич [электронный ресурс]. // Интернет : режим доступа : <http://www.mysteriouscountry.ru/wiki/index.php>.
11. История милиции Украинской ССР в документах и материалах; Том 1 (1917 – 1937 гг.) / Под ред. П.П. Михайленко. – К. : КВШ МВД СССР, 1969. – 884 с.
12. Смирнов А.М. Транспортне право : курс лекцій / Смирнов А.М., Клещенко О.В. – Донецьк : ДЮІ, 2006. – 300 с.

УДК 339.9 (477)

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Гавриленко С.М., к.е.н., доцент

Дубель В.М., старший викладач

Головною особливістю сучасного стану економіки України є її транзитивний характер. За умов техногенного типу розвитку на території України накопичилася купа взаємопов'язаних проблем різної природи.

В технічному і технологічному плані економіка України базується на використанні морально застарілого і фізично зношеного обладнання, що призводить до значних втрат робочого часу і підвищення собівартості продукції. Найбільш значними проблемами, які стримують економічний розвиток України, є корупція і тіньова економіка, яка по різних оцінках охоплює від 50% до 70% товарообігу. Крім того, у державі виникли складні екологічні і демографічні проблеми, які також негативно впливають на розвиток економіки. Загострюються проблеми підготовки і забезпечення кваліфікованими трудовими ресурсами. В зв'язку з цим, вирішення названих проблем і підвищення соціально-економічної ефективності в Україні є дуже актуальним.

Тому, метою даної роботи є виявлення тенденції розвитку національної економіки, факторів, які його стримують, а також розробка основних напрямків підвищення соціально-економічної ефективності суспільства.