

ПРОТИДІЯ КОРУПЦІЙНИМ ПРОЯВАМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Протягом останніх років в Україні проблема корупції стала однією з тих, що особливо гостро тривожить суспільство і серйозно перешкоджає економічному розвитку країни. Дані соціологічних опитувань доводять, що населення оцінює рівень корупції в державі як кризове явище: кожен третій респондент вказує на ті чи інші факти корупційних проявів. В науковій літературі в основному превалює юридичний аспект боротьби з корупцією на залізничному транспорті. Так, Ковалів М.В. зазначає, що найбільш ефективним методом антикорупційних заходів на залізничному транспорті є профілактика адміністративних правопорушень, що полягає, по-перше, у виявленні та усуненні в процесі профілактичної роботи причин та умов, що дозволяють, як правило, запобігти не одному конкретному випадку, а великій кількості можливих правопорушень; по-друге, заходи індивідуальної профілактики, які мають виховний вплив на конкретних осіб, дають можливість попередити конкретні правопорушення. [1, с. 174]. Інший підхід усунення корупції на залізничному транспорті пропонує Компанієць В.В. На думку вченого, він має включати засади духовно-морального виховання керівників підрозділів залізничного транспорту [2, с. 434]. У відповідності до ст. 24 Закону України "Про засади запобігання і протидії корупції" від 7 квітня 2011 р., за вчинення корупційних правопорушень особи, зазначені в ч. 1 ст. 4 вищевказаного Закону притягаються до кримінальної, адміністративної, цивільно-правової та дисциплінарної відповідальності в установленому законом порядку" [3].

Корупційні правопорушення на залізничному транспорті вважаються закінченими з моменту незаконного одержання службовою особою матеріальних благ, порушення спеціальних обмежень, або з моменту вчинення інших протиправних корупційних дій чи бездіяльності. Для здійснення організації та проведення перевірок у пасажирських і приміських поїздах, на вокзалах, у квиткових касах та інших підприємствах залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, з метою виявлення та припинення корупційних проявів, наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України № 483-Ц від 07.12.06 р. створено Інспекцію з контролю обслуговування паса-

жирів на вокзалах і в поїздах. Реорганізована згідно з наказом № 185 від 13.04.11 р. Інспекція є структурним підрозділом Державної адміністрації залізничного транспорту України та підпорядковується Генеральному директору Укрзалізниці.

Завдяки нововведенню Укрзалізниці (періодичній автоматизованій ротатії поїзних бригад) були зруйновані роками усталені "колективи", в яких формувались і реалізовувались корупційні схеми. Окремі, "нечисті на руку" начальники поїздів та провідники до цього часу здійснюють протидію наказу № 185 від 13.04.11 р. по Укрзалізниці, який регламентує автоматизовану ротатію поїзних бригад поїздів [4]. Ефективна діяльність залізничного транспорту в значній мірі визначається професіоналізмом та компетентністю керівників, які безпосередньо відповідають за результати діяльності окремих структурних підрозділів залізничного транспорту. Саме вони здійснюють керівництво формуванням та реалізацією галузевих антикорупційних заходів, що потребує від них стратегічного бачення перспективного розвитку та практичної реалізації програми боротьби з корупцією на залізничному транспорті та наполегливості при її виконанні.

Формування нового виду керівників вищої ланки пов'язано з необхідністю переходу від методів прямого, жорсткого адміністрування до науково-обґрунтованого регулювання відповідними галузевими суб'єктами. Це значною мірою допоможе знизити рівень корупційних проявів на залізничному транспорті, а саме:

- досягти більшої відкритості обрання кандидатів на керівні посади, що ґрунтується на їх конкурентоспроможності, в основі якої знаходиться рівень їх компетенції. У загальному вигляді компетенція є інтегрованою поведінковою моделлю, що реалізується в ефективному виконанні певних обов'язків та одержанні відповідних результатів. В структуру концепції входять такі взаємопов'язані елементи, як знання, професійні навички та здібності, психофізіологічні особливості, моральні цінності або ціннісні установки та можливості. Від ступеня взаємної узгодженості цих елементів залежить рівень конкурентоспроможності кандидатів на керівні посади;

- посилити роль таких керівників, їх професійну соціалізацію (розвиток і самореалізація керівника в області трудової діяльності) та розвиток у них керівних навичок;

- забезпечити можливість оцінки праці такої категорії працівників, удосконалити систему їх стимулювання;

- покращити відбір, професійне зростання та мобільність вищих керівників вищої ланки;

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

Література

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

УДК 342.9(043.2)

Сарасв Є.І.,
здобувач,

Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк, Україна

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

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

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

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

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

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