

УДК 351.811(091)(477)

А.Ю. ПЕРЕТЯТЬКО, Харківський національний університет внутрішніх справ

ІНСТИТУЦІЙНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА ТА УПРАВЛІННЯ ДОРОГАМИ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В УРСР ТА НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ

Ключові слова: управління дорогами загального користування, шосейні і ґрунтові дороги, будівництво, ремонт і експлуатацію доріг державного та місцевого значення, Міністерство будівництва та експлуатації автомобільних доріг УРСР, Українська державна корпорація по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг, Державна служба автомобільних доріг України, Державне агентство автомобільних доріг України

Дороги є унікальним надбанням людської цивілізації, винятково важливим соціально-економічним феноменом. Будучи своєрідними кровоносними артеріями народногосподарського комплексу, вони належать до найважливіших чинників забезпечення сталого розвитку держав та окремих територіальних громад. Розвиненість дорожньої інфраструктури є об'єктивним критерієм визначення рівня розвитку національної економіки та ефективності реалізації соціальної політики. Людство упродовж тисячоліть зосереджувалося на удосконаленні технологій мощення доріг і розбудові ефективних систем управління дорожнім господарством. Традиція інституційно-правового забезпечення дорожнього будівництва та управління дорожнім господарством окреслилася в умовах генези буржуазної держави.

В юриспруденції відсутня традиція системного аналізу національного та зарубіжного досвіду інституційно-правового забезпечення

дорожнього будівництва та управління дорогами загального користування. Окремі аспекти цієї проблеми розглядалися в роботах А.Ю. Білика [1], М.Ю. Веселова [2], Є.А. Войтенкова [3], В.О. Герасимчука, П.М. Ковалю та А.А. Рибальченко [4], Т.М. Лодзинської і В.М. Захарова [5], І.В. Пітеркіна [6] та ін. Натомість донині зберігається необхідність глибокого дослідження позитивного вітчизняного досвіду у зазначеній сфері, об'єктивно зумовлена прагненням до артикуляції новітньої управлінсько-правової парадигми реформування дорожньої галузі, удосконалення системи управління автомобільними дорогами загального користування і коригування правосуб'єктності профільного центрального органу виконавчої влади. Тому метою статті є ретроспективне дослідження традицій інституційно-правового забезпечення дорожнього будівництва та управління дорогами загального користування в УРСР та незалежній Україні.

Після проголошення радянської влади в Україні започатковані за царату традиції розвитку дорожньої галузі певною мірою було збережено. Одним із перших кроків у зазначеній площині стала ухвала декрету Всеросійського центрального виконавчого комітету «Про організацію місцевого будівництва» від 25.02.1918 році щодо створення при радах робітничих, солдатських і селянських депутатів дорожніх секцій, що «набувають усіх прав та обов'язків з дорожньої справи місцевих самоврядувань» [7]. Як наслідок, при повітових і губернських радах було засновано дорожні секції, а на загальнодержавному рівні відповідно до абз.3 п.6 декрету Ради Народних Комісарів «Про Комітет державних споруд Вищої ради народного господарства» від 09.05.1918 року постало Управління зі спорудження шосейних, ґрунтових і вузькоколіїних доріг Комітету державних споруд, що опікувалося існуючою мережею доріг [8]. У 1921 році управління увійшло до складу Центрального управління місцевого транспорту Народного комісаріату шляхів сполучення, що набуло статусу «об'єднаного комісаріату

у сфері регулювання і планування дорожнього господарства та автомобільної справи». Невдовзі за ініціативою Центрального комітету профспілки транспортних робітників України у складі профільного республіканського наркомату було створено управління місцевого транспорту як центр організації автомобільного транспорту та будівництва шосейних доріг, а також нагляду за 5906 верстами шосейних і ґрунтових доріг. Дороги державного значення було віднесено до юрисдикції окружних управлінь місцевого транспорту, а інспекції при губернських виконавчих комітетах відали дорогами місцевого значення [9].

Відповідно до постанови Ради Народних Комісарів СРСР від 05.02.1929 року, Центральне управління місцевого транспорту Народного комісаріату шляхів сполучення було трансформоване в Центральне управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту. Водночас при Раді Народних Міністрів України постало профільне головне управління Головдортранс УРСР, що забезпечувало будівництво, ремонт і експлуатацію доріг державного та місцевого значення. При виконкомах місцевих рад було створено спеціалізовані органи, що мали «завідувати усіма шосейними та ґрунтовими дорогами як загальнодержавного (загальносоюзного та республіканського), так й місцевого значення» [10]. У 1929 році вперше було затверджено Положення про класифікацію шосейних і ґрунтових доріг. Класифікація здійснювалася за типом покриття і вантажонапруженістю руху. Невдовзі було затверджено технічні умови, правила і норми для розвідування, проектування, будівництва, ремонту та утримання автогужових доріг і мостових споруд для доріг республіканського та місцевого значення, правила користування дорогами та їх охорони [5].

У 1936 році Головдортранс було реорганізовано в Управління шосейних доріг Народного комісаріату внутрішніх справ УРСР, якому підпорядковувалися загальнодержавні, республіканські та обласні дороги. Районні та

сільські дороги було віднесено до юрисдикції місцевих рад.

На засіданні Ради Народних Комісарів СРСР від 09.03.1938 року було ухвалено рішення щодо організації головних дорожніх управлінь при радах народних комісарів союзних республік і передачі їм шосейно-ґрунтових доріг республіканського та місцевого значення, внаслідок чого було створено Головне дорожнє управління при Раді народних комісарів УРСР [10]. Профільні відділи облвиконкомів були уповноважені організовувати будівництво і експлуатацію доріг республіканського, обласного та місцевого значення. Ремонт і утримання доріг загальнодержавного значення забезпечувало Управління шосейних доріг Народного комісаріату внутрішніх справ УРСР. Практичне виконання завдань у дорожній сфері забезпечувало 89 спеціалізованих дорожньо-експлуатаційних ділянок.

У роки Великої Вітчизняної війни дорожньому господарству України було завдано збитків на 2,5 млрд. крб. Основний тягар відновлення зруйнованих доріг на визволеній території України було покладено на особовий склад дорожніх військ Червоної Армії, який на початку 1942 року складав 8 % від загальної чисельності бойового складу (у наступні роки його питома вага загалом зростає в 2,5 рази). Найбільшого значення набувала діяльність мостобудівних батальйонів і дорожніх військ експлуатаційно-комендантського призначення, переважно укомплектованих та очолюваних колишніми працівниками цивільних дорожніх організацій. Ці підрозділи утримували в експлуатаційному стані близько 350 тис. км. українських доріг. Проаналізувавши ефективність діяльності спеціалізованих дорожніх частин і підрозділів Червоної Армії, Головне дорожнє управління Червоної Армії у 1945 році констатувало: «У початковий період війни в жодному з видів дорожніх частин не відчувалося такої гострої потреби, як в добрих кадрових дорожньо-експлуатаційних частинах» [11]. Рішенням Державного Комітету Оборони у післявоєнний час на базі вій-

ськових дорожніх частин було створено спеціалізоване дорожньо-будівельне об'єднання – підпорядкований НКВС СРСР окремий дорожньо-будівельний корпус у складі чотирьох дорожньо-будівельних дивізій. Особовий склад двох дивізій забезпечував будівництво магістральних автомобільних доріг на території України (наприклад, доріг Харків – Ростов та Харків – Сімферополь).

У перші післявоєнні роки відновлення дорожнього господарства здійснювалося шляхом впорядкування магістральних шляхів і будівництва нових автомобільних доріг. Так, відповідно до постанови Державного комітету оборони «Про будівництво шосейних доріг для забезпечення автотранспортного зв'язку між промисловими та обласними центрами країни» від 04.06.1945 року № 8924сс було визнано пріоритетність будівництва та реконструкції автомобільних доріг державного значення, у першу чергу автодоріг Москва – Київ, Москва – Харків та Москва – Мінськ. Будівництво доріг загальнодержавного значення було віднесено до виключної компетенції спеціалізованих управлінь Головного управління шосейних доріг НКВС СРСР. Відновленням і розвитком дорожньої мережі України опікувалося Головне дорожнє управління Ради Міністрів УРСР, якому підпорядковувалося 25 обласних дорожніх відділів, 795 районних дорожніх відділів, 90 дорожньо-експлуатаційних ділянок, республіканські трести підсобних підприємств, Укрдорбуду, республіканський трест Мехземробіт, проектна контора Укрпроектдор, контора з постачання Укрдорпост, науково-дослідний інститут дорожнього господарства та дорожній технікум [9].

При відновленні дорожнього господарства використовувалися трудові ресурси військовополонених. Відповідно до постанови Державного Комітету Оборони «Про заходи з трудового використання військовополонених і матеріально-технічного забезпечення таборів для військовополонених» від 04.06.1945 року передбачалося 2,1 млн військовополоне-

них направити для трудового використання з відновлення народного господарства (для участі у реконструкції та будівництві автошляхів на території 11 областей України було виділено 97,4 тис. осіб). Недостатня ефективність використання військовополонених у дорожньому будівництві радянським керівництвом пояснювалася високим рівнем захворюваності і смертності полонених, спричиненим відсутністю елементарних побутових умов, сезонною одягу, харчування і медобслуговування [12].

Успішна реалізація масштабних проектів зусиллями малопотужних дорожньо-експлуатаційних ділянок і районних дорожніх відділів була неможлива. Необхідні організаційно-правові підвалини для активізації дорожнього будівництва було закладено постановою Ради Міністрів СРСР «Про організацію машинно-дорожніх станцій для будівництва та відновлення автомобільних доріг республіканського, обласного та районного значення» від 03.03.1948 року № 684. Документом передбачалося вжиття низки управлінських заходів з метою створення упродовж 1948–1949 років в системі головних дорожніх управлінь радянських республік машинно-дорожніх станцій як важливого чинника «здійснення комплексної механізації трудомістких і важких робіт в будівництві та відновленні автомобільних доріг республіканського, обласного та районного значення» [13, с.51–52].

Помітною подією в еволюції дорожнього господарства стала ухвала указу Президії Верховної Ради СРСР «Про участь колгоспів, радгоспів, промислових, транспортних та інших підприємств і господарських організацій в будівництві та ремонті автомобільних доріг» від 26.11.1958 року (затверджений Законом СРСР від 25.12.1958 року [14]), яким визначалися правові засади участі вищеназваних суб'єктів у будівництві, ремонті та експлуатації автомобільних доріг. Так, колгоспи зобов'язані були щорічно брати участь у роботах з будівництва та ремонту доріг обсягом чотирьох-шести норм денного виробітку на кожного працездатного колгоспника та двох-чотирьох

норм денного виробітку на кожний автомобіль або іншу дорожню та будівельну машину. Інші перераховані в указі організації були зобов'язані брати участь в об'ємі чотирьох норм на кожний вантажний автомобіль, трактор, дорожню або будівельну машину або в об'ємі 0,5 % від річного обсягу реалізованої продукції. Для заготівельних, постачальних, збутових і торгівельних організацій участь визначалася у об'ємі 0,02 % від річного товарообігу. Автотранспортні організації були зобов'язані направляти 2 % відрахувань від валового прибутку на фінансування будівництва та ремонту доріг республіканського значення [15].

Управління галуззю дорожнього будівництва було централізовано. Ця функція була покладена на Міністерство автомобільного транспорту та шосейних доріг УРСР, створене відповідно до указу Президії Верховної Ради УРСР від 07.10.1953 року. У подальшому згідно з указом Президії Верховної Ради УРСР від 26.11.1968 року це міністерство було реорганізовано, внаслідок чого було виокремлено Міністерство автомобільного транспорту УРСР і Міністерство будівництва та експлуатації автомобільних доріг УРСР. Відповідно до абз.2 п.1 Положення про Міністерство будівництва та експлуатації автомобільних доріг УРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів Української РСР від 10.04.1969 року № 234, міністерство «здійснює керівництво будівництвом, реконструкцією, ремонтом і експлуатаційним утриманням автомобільних шляхів загального користування в республіці» [16]. У складі міністерства функціонувало 5 профільних головних управлінь (Головдоупр, Головнамагістраль, Головдорбуд, Головпостачзбут, Головне управління промислових підприємств), підрядні дорожньо-будівельні трести, промислові підприємства, управління автодоріг, науково-дослідні інститути тощо. До листопада 1974 року обласні та районні відділи будівництва та експлуатації автомобільних доріг перебували у подвійному підпорядкуванні міністерству та виконкомам обласних і районних рад [17].

Зважаючи на перманентне зростання значення дорожньої галузі для народногосподарського комплексу та урахуваючи необхідність реорганізації управлінської вертикалі, упродовж першої половини 70-х років ХХ ст. в низці областей України було проведено економічний експеримент, суть якого полягала у розмежуванні функцій замовника і виконавця шляхом скасування обласних управлінь будівництва та експлуатації автомобільних доріг у складі виконавчих комітетів обласних рад, а також підпорядкованих їм райдорвідділів. Натомість створювалися госпрозрахункові обласні виробничі управління будівництва та експлуатації автомобільних доріг на правах ремонтно-будівельних трестів. Водночас у районах виникли дорожні ремонтно-будівельні управління або відповідні дільниці (при меншому обсязі виконуваних робіт).

Варто наголосити, що особливо масштабні проекти із будівництва та реконструкції доріг загальнодержавного значення реалізовувалися Міністерством транспортного будівництва СРСР. Автомобільні дороги загального користування перебували у віданні республіканських міністерств будівництва та експлуатації автомобільних доріг – мінавтодорів (РСФРР, Української, Вірменської, Узбецької РСР), міністерств автомобільних доріг (Грузинської та Казахської РСР), міністерств автомобільного транспорту та шосейних доріг республік (Латвійської, Литовської, Естонської та Киргизької РСР), Міністерства транспорту та дорожнього господарства Таджикиської РСР та головних дорожніх управлінь при радах міністрів Азербайджанської, Білоруської та Молдавської РСР. Водночас в Україні посилена увага приділялася упорядкуванню автомобільних шляхів загального користування місцевого значення. Так, наприклад, інститутом «Укрдіпрошлях» Міністерства будівництва та експлуатації автомобільних доріг УРСР було розроблено «раціональні мережі автомобільних шляхів загального користування місцевого значення» [18].

У 1975–1976 році структура управління дорожнім господарством України була суттєво

скоригована. В центральному апараті профільного республіканського міністерства головні управління було скасовано, а функціональні підрозділи посилено. Реалізуючи принципи спеціалізації та децентралізації управлінської діяльності, було засновано 4 республіканські об'єднання, а саме: Укршляхбуд (будівництво і реконструкція автомобільних шляхів); Укравтошлях (будівництво, ремонт і експлуатація місцевих автомобільних шляхів); Укрмагістраль (будівництво і експлуатація магістральних автомобільних шляхів); Укршляхбудіндустрія (промислове об'єднання, що охоплювало комбінати та промислові підприємства) [19]. На обласному рівні було створено дирекції з будівництва автомобільних доріг, які повинні були виконувати функції замовника. Об'єктивним наслідком реалізованої реформи стало запровадження триланкової структури управління, а саме: базова ланка – облдорбуди, упрдори, трести, виробничі об'єднання (комбінати), промислові підприємства; середня ланка – республіканські об'єднання; вища ланка – Міністерство будівництва та експлуатації автомобільних доріг УРСР [9].

У другій половині 70–80-х роках було створено досить збалансовану нормативно-правову базу щодо регулювання дорожнього будівництва та управління дорожнім господарством України. Зокрема, було затверджено правила користування та охорони автомобільних шляхів і шляхових споруд [20], скориговано порядок планування і фінансування затрат підприємств і господарських організацій на будівництво та утримання місцевих автомобільних шляхів [21], визначено показники для визначення різних категорій автодоріг (державного значення, відомчих, республіканського, обласного та місцевого значення) [22], затверджено перелік автомобільних доріг республіканського значення [23], визначено завдання з будівництва та реконструкції автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям на 1986–1990 рр. [24] тощо.

З 01.01.1988 року було запроваджено нову генеральну схему управління шляховим гос-

подарством України, що передбачала по основній ланці підвищення рівня концентрації шляхових робіт, спеціалізацію шляхових господарств за видами виконуваних робіт, перетворення обласних виробничих управлінь будівництва і експлуатації автомобільних шляхів в обласні виробничі об'єднання будівництва, ремонту і експлуатації автомобільних шляхів (облавтошляхи) та зосередження в них в основному всіх робіт по будівництву, реконструкції, ремонту і експлуатації автомобільних шляхів у межах території області із збереженням, як правило, лінійного принципу експлуатації магістральних автомобільних шляхів. По системі управління галуззю було здійснено перехід на дволанкову систему управління (Міністерство будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР – Державне виробниче об'єднання, обласне виробниче об'єднання, виробниче об'єднання (комбінат), трест, управління автомобільних шляхів, підприємство, організація) та ліквідовано вищезгадані республіканські об'єднання як органи управління середньої ланки [25].

Загалом упродовж 60–80-х рр. ХХ ст. у сфері експлуатації автомобільних доріг було апробовано низку новаторських підходів, а саме: реорганізовано структуру дорожньої служби шляхом створення єдиної системи дорожніх дільниць на базі укрупнених райдорвідділів і дорожньо-експлуатаційних дільниць (пізніше також створювалися дорожні ремонтно-будівельні управління із застосуванням принципу спеціалізації про рабських ділянок); замість дорожніх дистанцій за кущовим принципом створено дорожньо-ремонтні пункти; за кущовим принципом побудовано мережу піскобаз для скорочення холостих пробігів спеціалізованої техніки та часу обробки доріг пісково-соляною сумішшю; організовано технічний ремонт і обслуговування техніки в польових умовах спеціалізованими бригадами; суттєво вдосконалено технології виробництва піщано-бітумних та асфальтобетонних сумішей, створювалася власна інфраструктура з виробництва кам'яних

матеріалів та бітуму з гудрону; запроваджено бригадний підряд, а також ідеологічно вмотивовані змагання за присвоєння звання ударника комуністичної праці або підприємства високої культури виробництва та організації праці. Зростанню професійного рівня інженерно-технічного персоналу сприяло проведення семінарів, нарад, навчальних курсів з підвищення кваліфікації, тематичних виїзних оглядів-конкурсів з устрою земляного полотна, асфальтобетонного покриття, безпеки руху тощо.

У 80-х роках ХХ ст. темпи та обсяги нового дорожнього будівництва скоротилися, оскільки вже фактично існувала опорна мережа доріг з твердим покриттям, було побудовано під'їзди з твердим покриттям до майже всіх відділень радгоспів і колгоспів, а також переважної частини «перспективних населених пунктів». У 1990 році в Україні залишалося близько 3 тис. населених пунктів без під'їздів з твердим покриттям. За підрахунками Ради Міністрів Української РСР у 1990 році для будівництва під'їздів з твердим покриттям загальною протяжністю близько 9 тис. км. потребувалося понад 1 млрд крб. [26]. За цих умов особлива увага приділялася реконструкції та капітальному ремонту доріг з метою забезпечення необхідних умов для їх подальшого переведення у вищі технічні категорії, а також підвищенню рівня безпеки руху на дорогах.

Подальше удосконалення механізму управління дорожнім господарством здійснювалося відповідно до постанови Ради Міністрів України від 22.08.1990 року № 210, що передбачала створення Українського державного концерну по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних шляхів (Укршляхбуду) як правонаступника Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР з правом «повного господарського відання автомобільними шляхами загального користування на території УРСР», тобто будівництва, ремонту і утримання автомобільних шляхів загального користування та інших об'єктів шляхового господарства [27].

Наступна стадія розбудови вітчизняної системи управління дорожнім господарством була пов'язана з проголошенням незалежності України. У 1993 році Укршляхбуд було ліквідовано, а згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 20.01.1993 року № 72 функція управління автомобільними дорогами загального користування була покладена на Міністерство транспорту України. Невдовзі, відповідно до указу Президента України від 08.03.1994 року було ліквідовано департамент автомобільних доріг у структурі Міністерства транспорту України та утворено Українську державну корпорацію по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг (Укравтодор) [28]. Відповідно до п.1 постанови Кабінету Міністрів України «Питання Української державної корпорації по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг» від 18.10.1994 року № 717 Укравтодор було визнано правонаступником Міністерства транспорту України з питань державного управління дорожнім господарством [29].

Указом Президента України від 27.12.1995 року № 1186/95 корпорація «Укравтодор» була включена до складу Міністерства транспорту України [30]. Експеримент зі створенням корпорації «Укравтодор» згодом було визнано невдалим, внаслідок чого указом Президента України від 08.11.2001 року № 1056/2001 «Про заходи підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» корпорація «Укравтодор» була ліквідована [31]. Натомість постала Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) як центральний орган виконавчої влади, уповноважений на реалізація функції управління дорожнім господарством. Згідно з указом Президента України від 19.01.2002 року № 50/2002 Укравтодор було визнано правонаступником Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг та наділено статусом головного розпорядника державних коштів, призначених для фінансування дорожнього господарства [32].

Відповідно до указу Президента України від 13.04.2011 року № 456/2011 було створено Державне агентство автомобільних доріг України як правонаступник Державної служби автомобільних доріг України. Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами [33].

Резюмуючи, зазначимо, що дорожнє господарство належить до стратегічних галузей народногосподарського комплексу. Ретроспективний аналіз досвіду інституційно-правового забезпечення дорожнього будівництва та управління дорогами загального користування в УРСР та незалежній Україні свідчить про перманентний пошук управлінських моделей та правових механізмів вирішення основоположних проблем у зазначеній площині. Реформування дорожньої галузі в радянську добу полягало у спробах централізувати систему управління дорогами загального користування при збереженні високого рівня відповідальності за розвиток та експлуатацію окремих сегментів дорожнього господарства місцевих рад як своєрідних аналогів класичних органів місцевого самоврядування, неспроможних якісно забезпечувати реалізацію масштабних заходів через відсутність достатніх людських і фінансових ресурсів. В окремі періоди відбувалася навіть мілітаризація системи управління сферою дорожнього будівництва та експлуатації доріг загального користування. Вищезазначені чинники загалом унеможлилювали урахування специфіки потреб окремих радянських республік. У незалежній Україні значною мірою використовувалися апробовані за радянських часів підходи до інституційно-правового забезпечення дорожнього будівництва та управління дорогами загального користування. Водночас упродовж

останнього часу вживалися окремі заходи з метою модернізації існуючої системи. У першу йдеться про прагнення розмежувати функції державного та господарського управління (тобто розмежування замовника і виконавця робіт з будівництва, утримання і експлуатації доріг) та створення підґрунтя для запровадження державно-приватного партнерства у сфері дорожнього будівництва. Перспектива реформування сфери дорожнього будівництва та управління автомобільними дорогами загального користування в Україні полягає в імplementації відповідних європейських управлінсько-правових стандартів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Білик А. Ю. Історичний нарис створення та функціонування Міністерства шляхів сполучення Російської імперії / А. Ю. Білик [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Documents%20and%20Settings/BIM/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/ictnt_2013_4_3.pdf.
2. Веселов М. Ю. Історично-правові аспекти розвитку наземних шляхів сполучення у світі та в Україні / М. Ю. Веселов // Вісник Донецьк. нац. ун-ту. Сер. «Економіка і право». – 2011. – № 2. – С. 43–48.
3. Войтенков Е. А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения / Е. А. Войтенков [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.juristlib.ru/book_9920.html.
4. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво в Україні / В. О. Герасимчук, П. М. Коваль, А. А. Рибальченко та ін. – К. : Укрдп-родор, 2005. – 224 с.
5. Лозинська Т. М. Історичний розвиток державного управління дорожнім господарством / Т. М. Лозинська, В. М. Захаров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/tpdu/2011-2/doc/1/02.pdf>.

6. Питеркин И. В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII – первой трети XX вв. : Историко-правовой аспект : автореферат дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 / И. В. Питеркин ; Санкт-Петербургск. юрид. ин-т. – СПб., 1997. – 22 с.
7. Декрет ВЦИК «Об организации местного дорожного строительства» : от 25.02.1918 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.lawrussia.ru/texts/legal_586/doc586a672x895.htm.
8. Декрет СНК «О Комитете государственных сооружений ВСНХ» : от 09.05.1918 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.hist.msu.ru/ER/Text/DEKRET/18-05-09.htm>.
9. Історія дорожньої служби / офіційний сайт Державного агентства автомобільних доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://old.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/DB28538386E84FF5C225724100377BB7>.
10. История дорожного хозяйства Московской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mosavtodor.ru/about/files/history.pdf>.
11. Історія дорожнього будівництва в Україні під час Великої Вітчизняної війни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.asfalt.kiev.ua/stt_istorija_vov.html.
12. Потильчак О. Військовополонені на будівництві автошляхів Української РСР у 1944–1945 рр. / О. Потильчак, М. Виговський [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.vuzlib.com.ua/articles/book/20851-V%D1%96jjskovopolonen%D1%96_na_bud%D1%96vn/1.html.
13. Постановление Совета Министров СССР «Об организации машинно-дорожных станций для строительства и восстановления автомобильных дорог республиканского, областного и районного значения» : от 03.03.1948 г., № 684 // Хронологическое собрание законов, указов Президиума Верховного Совета и постановлений Правительства РСФСР : 1948-1953 гг. – Т. 4. – М. : Госюриздат, 1958. – 618 с.
14. Закон СССР «Об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» : от 25.12.1958 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russia.bestpravo.ru/ussr/data04/tex16074.htm>.
15. Указ Президиума ВС СССР «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» : от 26.10.1958 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=19118>.
16. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Положення про Міністерство будівництва та експлуатації автомобільних доріг УРСР» : від 10.04.1969 р., № 234 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP690234.html.
17. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про зміну та визнання такими, що втратили силу, рішень Уряду Української РСР у зв'язку з постановою Ради Міністрів УРСР від 14 листопада 1974 р. № 526» : від 01.08.1975 р., № 367 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP750367.html.
18. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про раціональну мережу автомобільних шляхів загального користування місцевого значення Української РСР» : від 12.08.1974 р., № 422 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP740422.html.
19. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про схему управління шляховим господарством Української РСР» : від 25.03.1976 р., № 149 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP760149.html.

20. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про затвердження Правил користування та охорони автомобільних шляхів і шляхових споруд» : від 28.03.1978 р., № 170 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP780170.html.

21. Постанова ЦК КПУ та Ради Міністрів Української РСР «Про поліпшення порядку планування і фінансування затрат підприємств і господарських організацій на будівництво та утримання місцевих автомобільних шляхів» : від 16.05.1980 р., № 360 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP800360.html.

22. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про заходи з виконання постанови Ради Міністрів СРСР від 9 вересня 1980 р. № 777 «Про класифікації автомобільних доріг СРСР» : від 29.10.1980 р., № 557 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP800557.html.

23. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про затвердження переліку республіканських автомобільних доріг Української РСР республіканського значення» : від 20.07.1983 р., № 306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP830306.html.

24. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про заходи щодо подальшого розвитку мережі автомобільних доріг загального користування та покращання обслуговування водії та пасажирів» : від 30.12.1985 р., № 469 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP850469.html.

25. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про генеральну схему управління шляховим господарством» : від 29.12.1987 р., № 429 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP870429.html.

26. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про заходи щодо завершення будівництва під'їздів з твердим покриттям до сільсь-

ких населених пунктів республіки» : від 05.05.1990 р., № 105 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP900105.html.

27. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про створення Українського державного концерну по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних шляхів» : від 22.08.1990 р., № 210 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP900210.html.

28. Указ Президента України «Про Українську державну корпорацію по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг (Укравтодор)» : від 08.03.1994 р., № 510/94 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U510_94.html.

29. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Питання Української державної корпорації по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг» : від 18.10.1994 р., № 717 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/find:%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80/KP940717.html.

30. Указ Президента України «Питання Міністерства транспорту України» : від 27.12.1995 р., № 1186/95 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1186/95>.

31. Указ Президента України «Про заходи підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» : від 08.11.2001 р., № 1056/2001 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U1056_01.html.

32. Указ Президента України «Питання Державної служби автомобільних доріг України» : від 19.01.2002 р., № 50/2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/50/2002>.

33. Указ Президента України «Про Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» : від 13.04.2011 р., № 456/2011

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: | <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/456/2011>.

Перетяцько А. Ю. Інституційно-правове забезпечення дорожнього будівництва та управління дорогами загального користування в УРСР та незалежній Україні / А. Ю. Перетяцько // Форум права. – 2015. – № 1. – С. 235–244 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2015_1_40.pdf

Увага приділена визначення ступеню рівня наступництва у зазначеній сфері та з'ясуванню шляхів вдосконалення інституційно-правового забезпечення управління дорожньою галуззю в умовах здійснення адміністративної реформи. Прикладне значення дослідження полягає в артикуляції сучасної управлінсько-управлінсько-правової парадигми реформування дорожньої галузі, коригуванні адміністративної правосуб'єктності профільного центрального органу виконавчої влади та пошуку оптимальних шляхів організаційно-правового забезпечення модернізації системи управління автомобільними дорогами загального користування.

Перетяцько А.Ю. Институционно-правовое обеспечение дорожного строительства и управления дорогами общего пользования в УССР и независимой Украине

Внимание уделено определению степени преемственности в указанной сфере и выявлению путей усовершенствования институционно-правового обеспечения управления дорожной отраслью в условиях осуществления административной реформы. Прикладное значение исследования состоит в артикуляции современной управленческо-правовой парадигмы реформирования дорожной отрасли, корректировке административной правосубъектности профильного центрального органа исполнительной власти и поиску оптимальных путей организационно-правового обеспечения модернизации системы управления автомобильными дорогами общего пользования.

Peretyatko A.Ju. Institutional and Legal Support for Road Construction and Management of Public Roads in the USSR and Independent Ukraine

Attention is given to a degree of continuity in this area and to identify ways to improve the Institutional and legal support management of the road sector in the conditions of implementation of the administrative reform. Applied value of the study is the articulation of modern administrative and legal paradigm reform the road sector, the adjustment of administrative personality profile of the central body of executive power and finding the best ways to ensure organizational and legal modernization of road management for general use.

Форум