

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РОССИИ

Аннотация. Предметом исследования настоящей статьи являются нормативные правовые акты, регулирующие отношения, связанные с административно-правовым регулированием отрасли автомобильного транспорта в России. Авторы подробно рассматривают такие вопросы как, наличие и уровень законодательного обеспечения организации и деятельности автомобильного транспорта в России, целевые установки системы управления им, необходимость планирования и координации деятельности транспортных организаций. Особое внимание уделяется исследованию правовых пробелов и коллизий, внесению предложений по их устранению на основе анализа научных трудов ведущих специалистов в сфере правового регулирования рассматриваемым видом транспорта и практики управления. Методологическую основу статьи составили современные достижения теории познания. В процессе исследования применялись общеправовые, философские, теоретические, общеправовые методы (диалектика, системный метод, анализ, синтез, аналогия, дедукция, наблюдение, моделирование), традиционно правовые методы (формально-логический), а также методы, используемые в конкретно-социологических исследованиях (статистические, экспертные оценки и др.). Основным выводом является то, что для достижения достаточно высокой эффективности управления автомобильным транспортом в России необходима разработка комплекса нормативно-правовых актов, учитывающих специфические особенности этого вида транспорта. Завершающим этапом при этом может стать разработка Кодекса автомобильного транспорта РФ. Новизна работы состоит в комплексном изучении административно-правовых аспектов государственного управления автомобильным транспортом.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, система, управление, регулирование, законодательство, кодекс, пробелы, планирование, координация, совершенствование.

Abstract. The research subject is statutory instruments, regulating the relations in the sphere of administrative regulation of motor vehicles management in Russia. The authors consider the following problems: the presence and the level of legal support of organization and activities of motor vehicles in Russia; the objectives of motor vehicles management system; the necessity to plan and coordinate the activity of transport organizations. Special attention is paid to the study of legal gaps and collisions, to bringing the proposals about their elimination on the base of the analysis of scientific works of the leading specialists in the sphere of legal regulation of motor vehicles. The research methodology is based on the modern achievements of epistemology. The authors apply general philosophical and theoretical methods (dialectics, the system method, analysis, synthesis, analogy, deduction, observation and modeling), traditional legal methods (formal logical) and the methods of sociological studies (statistical, expert assessments, etc.). The authors conclude that in order to achieve the high level of effectiveness of motor vehicles management in Russia, it is necessary to develop the set of statutory instruments, taking into account the specific peculiarities of this mode of transport. This process can be concluded with the development of the Code of motor transport of the Russian Federation. The scientific novelty of the work consists in the complex study of administrative aspects of motor vehicles state management.

Key words: planning, gaps, code, legislation, regulation, management, system, motor vehicles, coordination, improvement.

Конституция Российской Федерации закрепила в нашем обществе незыблемый постулат свободы передвижения независимо от законной цели перемещения из одной заданной точки в другую (ч. 1 ст. 27). Эта свобода, являющаяся одновременно и неотъемлемым правом человека и гражданина, находится в органическом сочетании с иными правами и свободами, к которым относятся право на объединение (ст. 30), право на участие в управлении делами государства (ст. 32), свобода предпринимательской деятельности (ст. 34), право на труд и свободу реализации своих деловых качеств (ст. 37), право на образование (ст. 43) право

на творчество (ст. 44) и т.д. Эти и иные права и свободы невозможно реализовать без свободного перемещения по территории нашей страны [1, с. 79].

Исторически сложилось, что сухопутные транспортные маршруты являются наиболее востребованными среди населения ввиду их строгой территориальной фиксации, развитости автомобильного сообщения, доступности автомобильного транспорта. Конституция РФ на основе приведенных выше норм гарантирует каждому свободу и максимальную доступность использования сети автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, а также автотранспорт-

ных средств всех видов и типов гражданского назначения. Практическая реализация этих прав и свобод предполагает наличие сложного и многоступенчатого механизма управления этим видом транспорта, многочисленными направлениями и формами его законодательного регулирования. Уместно говорить и о том, что Основной Закон определил долгосрочную программу поэтапного выстраивания управленческих отношений, направленных на эффективную реализацию права граждан на качественные и безопасные автомобильные перевозки, повышение культуры участников дорожного движения, основанные на международных принципах демократии.

Отметим, что придать процессу перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом согласованность и целенаправленность возможно только путем системного управления.

Теоретическое понимание категории «автомобильный транспорт» как важнейшей части отечественного транспортного комплекса прямо указывает на системность организации осуществляющих автомобильные перевозки многочисленных предприятий и индивидуальных предпринимателей, а также органов государственного управления дорожной деятельностью, дорожным движением. Их законодательно закрепленная подчиненность, специфичность внутриорганизационного строения предполагают формирование специализированной системы государственного управления, основанной не только на принципах, присущих экономике, но и на отправных началах реализации компетентными органами государственной власти специальных полномочий. В данном случае можно с уверенностью говорить о том, что система государственного управления автомобильным транспортом является предопределяющей для развития всей дорожной отрасли.

Системный подход к характеристике государственного управления автомобильным транспортом требует исследования и описания всех элементов анализируемой системы, среди которых ведущее место занимает нормативно-правовое обеспечение. Учеными-административистами обоснованно отмечается, что государственное управление какой-либо отраслью как системой должно базироваться на прочной юридической основе – системе законодательных актов федерального значения, пошагово регламентирующих все возможные действия участников соответствующих отношений [2, с.212, 3, с.65, 4, с.64]. К сожалению, применительно к анализируемой отрасли вести речь о существовании подобной системы довольно трудно. В числе основополагающих законодательных актов, посвященных наиболее популярному в России транспорту, можно выделить лишь

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [5]. Здесь важно отметить, что его анализ не позволяет выделить нормы, посвященные государственному управлению этими видами транспорта (за исключением посвященной государственному надзору ст.3.1.). Этот Закон развивает и дополняет положения Гражданского кодекса РФ, посвященные договору перевозки, хотя в целом цивилистический подход к формированию базового нормативного акта в сфере публичного управления (к которой нужно отнести автомобильный транспорт) представляется малооправданным. Вряд ли обосновано и применение термина «устав» в названии данного нормативного акта. При сравнении с иными видами транспорта отметим, что законодатель использует многопрофильные акты – кодексы. Так, например, деятельность гражданской авиации регламентирована Воздушным кодексом РФ, функционирование морского и внутреннего водного транспорта – соответственно Кодексом торгового мореплавания РФ и Кодексом внутреннего водного транспорта РФ. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [6]. На наш взгляд, указанное наименование акта как «устав» объясняется недостаточной полнотой диапазона его правового регулирования в исследуемой области, которое касается исключительно организации безопасного движения транспортных средств и пешеходов [7, с.164]. Согласно ст. 2 дорожное движение представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Однако, область применения данного нормативного акта существенно сужена и затрагивает только охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Иные законодательные акты связаны лишь с отдельными аспектами планомерной работы исследуемого вида транспорта [8]. Здесь следует добавить, что эти документы не находятся в тематическом системном единстве, поскольку они приняты в разное время, их отдельные нормы противоречат друг другу.

Таким образом можно констатировать, что на сегодняшний день комплексный нормативный акт, посвященный государственному управлению автомобильным транспортом, не принят. Дальнейшее рассмотрение этого понятия возможно лишь с использованием достижений административного права, проведения необходимых научных разработок указанной управленческой проблемы.

Исходя из системного анализа государственного управления автомобильным транспортом, укажем, что она как любая динамическая самоуправляемая система характеризуется наличием двух звеньев: субъекта и объекта управления.

Рассуждая о субъекте управления необходимо отметить, что государство как управленческий субъект создано для обеспечения жизнедеятельности его граждан в пределах определенной территории. Для выполнения этой функции оно с помощью властных средств формирует управленческий аппарат, включающий себя совокупность органов и организаций, призванных управлять важнейшими сферами общественной жизни, определять взаимоотношения государства с остальным миром. Иными словами, субъектом управления выступают государственные органы, входящие в систему исполнительной власти, а также подведомственные им государственные институты, организации и учреждения. Они представляют и отстаивают интересы государства. Конечным субъектом в управлении во всех случаях является наделенное организационно-распорядительными или административно-хозяйственными полномочиями должностное лицо либо группа людей, наделенная этими полномочиями на коллегиальных началах [9, с.74].

Под объектом управления понимается то, на что направлено управляющее воздействие^[10, с.84].

В качестве субъектов в рассматриваемом нами случае выступают органы государственного управления транспортом как на федеральном, так и на региональном уровне. В их числе как органы общей компетенции, к которым относятся Федеральное Собрание РФ, Президент РФ, Правительство РФ, так и специальной – Министерство транспорта РФ и Федеральное дорожное агентство. Объекты системы управления автомобильным транспортом – юридически и организационно оформленные коллективы людей: государственные автотранспортные предприятия, осуществляющие деятельность, связанную с перевозкой пассажиров и грузов по автомобильным дорогам, предприятия, входящие в отраслевую систему (технический и обслуживающий комплексы), научно-технические объединения, занимающиеся разработкой и промышленным внедрением инновационных технологий, образовательные учреждения, ведущие подготовку и переподготовку специалистов в автотранспортной отрасли и т.д.

Необходимо отметить, что важнейшей характеристикой системы управления выступают субординационные связи, обозначаемые как «субъект-объект». Применительно к анализируемой сфере они наглядно выражаются в даче субъектом управления прямых указаний транспортным предприя-

тиям и организациям, которые последние обязаны неукоснительно исполнять. Кроме того, в рассматриваемой нами системе присутствует связь по типу «субъект-субъект», «объект-объект». Основу данного типа связи составляет принцип согласования поведения или координации деятельности как субъектов, так и объектов управления [11, с.45-46, 12, с.53]. Такая связь обеспечивает взаимодействие отдельных частей системы управления автомобильным транспортом за счет добровольно согласованного поведения составляющих ее элементов. Главным стимулирующим фактором, на котором основываются подобные отношения, являются совместные цели. Именно они могут заставить не подчиненные друг другу звенья, подразделения или отдельных сотрудников действовать в определенном направлении, решать широкий спектр задач по организации процесса отправления правосудия. Так, например, Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [13] и Приказ МВД РФ и Федеральной налоговой службы от 31 октября 2008 г. № 948/ММ-3-6/561 «Об утверждении Положения о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы» [14] формируют многоступенчатый механизм взаимодействия органов государственного управления автомобильным транспортом, контрольно-надзорных ведомств, страховых компаний, иных заинтересованных организаций по вопросам обмена данными о транспортных средствах, их регистрации и владельцах.

Также здесь уместно отметить существование обратных связей по типу «объект-субъект». Однако, по нашему мнению, назвать их исключительно управленческими нельзя, поскольку в данном случае автотранспортные предприятия только передают информацию управленческим звеньям. Подобная передача обусловлена характером деятельности управляемых объектов, закреплена юридически и в отдельных случаях является обязанностью предприятий и организаций, осуществляющих деятельность в сфере автомобильного транспорта. Эти информация включает в себя статистические данные, сведения о проблемах исследуемой отрасли, предложения ее совершенствования и т.д. Подобные связи способствуют поддержанию тесного контакта между субъектами и объектами управления анализируемой системы [15, с.87].

Полиаспектный анализ функционирования этого важнейшего для населения транспорта подразумевает широкий подход к исследованию таких

компонентов системы государственного управления, как цели и задачи управления, планирование, координация, функции, формы, методы, контроль. Далее охарактеризуем каждый из указанных элементов.

Исследуемая нами система изначально преследует определенные цели, которые преследуют субъекты и управляемые ими объекты. Категория цели может рассматриваться как “заданная модель требующегося в будущем результата, ориентированного на удовлетворение имеющихся потребностей при имеющимся наборе ресурсов и средств, совокупности выработанных по результатам опыта пошаговых действий” [16,с.23].

Определение целей управления в системе управления автомобильным транспортом – первоочередной и, можно сказать, главный этап построения управленческих отношений в данной сфере. Изначально управляющие субъекты формируют приемлемые и достижимые цели, необходимые для движения системы управления по заданному курсу. Субъекты управления сознательно совершают различные по своему содержанию действия во имя заданных целей, контролируют свои действия и поведение управляемых объектов. Управление автотранспортным процессом, по сути, носит творческий характер, поскольку позволяет раскрыть весь потенциал данной системы и применить весь арсенал средств социального управления, сгенерировать и применить новые идеи.

По своей значимости цели управления в исследуемой нами системе подразделяются на глобальные, генеральные и частные, общие, высшего и низшего уровня, конечные и промежуточные, стратегические и оперативные. Все виды целей дополняют друг друга и находятся в отношениях субординации. Соглашаясь с данной теоретической интерпретацией А.И. Уварова отмечает, что «применительно к автомобильному транспорту есть некое исключение, которое на практике выражается в двух исторически сформированных равновеликих массивах целей, первый из которых связан с деятельностью, собственно, автотранспорта, второй – с автодорожной сферой и дорожным хозяйством. К сожалению, ставить единые цели пока не получается. Подчинить одну сферу другой или наоборот невозможно. Целевая трансформация одного из массивов неизбежно приводит к деформации второго. Так, на протяжении последних пяти лет на законодательном уровне планомерно внедряется идея ужесточения наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения, сегодня мы уже вышли на прямую, ведущую к уголовной ответственности за данное правонарушение. А вот специальной ответственности за неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, некаче-

ственный ремонт автотрасс до сих пор нет. Также нет квалифицирующих составов, предусматривающих ответственность за весьма актуальное сегодня деяние – хищение денежных средств, выделяемых на строительство и ремонт дорог. Подобных целей законодатель вообще не ставит»[17]. Соглашаясь с этим мнением, укажем, что на наш взгляд, сфера дорожного хозяйства тематически входит в сферу автомобильного транспорта, поскольку автомобильные дороги создаются исключительно для колесных транспортных средств, а следовательно, для удовлетворения потребностей общества в обеспечении сухопутного сообщения.

Анализ законодательства [18,19,20] и специальной литературы [21,с.323-328, 22,с.66-69, 23,с.100-105, 24,с.18-42] позволяет среди управленческих целей выделить следующие: повышение мобильности населения, связывание дорожно-транспортной инфраструктурой всех населенных пунктов, повышение качества и безопасности перевозок пассажиров и грузов, строительство альтернативных видов наземного сообщения, развитие иных смежных экономических отраслей (топливно-заправочного комплекса, станций ремонта и технического обслуживания автомобилей, автошкол и т.д.) формирование адекватных и доступных тарифов на перевозки наземным электрическим транспортом, полное страхование ответственности владельцев автотранспортных средств, совершенствование государственного управления, укрепление взаимодействия между федеральными и региональными структурами, ответственными за эффективность деятельности автомобильного транспорта, снижение аварийности на дорогах и т.д.

Отмеченные цели, на наш взгляд, следует рассматривать в статике. Несомненно, происходящие изменения в деятельности автомобильного транспорта откладывают свой отпечаток на внутриорганизационные отношения и являются поводом к изменению определенных условий, на которых строится управление. Указанные цели, вытекающие непосредственно из Конституции РФ и федеральных законов, являются постоянными ориентирами на совершенствование отдельных аспектов в функционировании аппарата управления. При этом, промежуточные, краткосрочные цели призваны обеспечить выполнение поставленной главной цели. Без них последняя не может быть реализована в полном объеме. Так, например, в рамках реализации Государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”[25] поставлена цель увеличения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в оперативном управлении федеральных

казенных учреждений. Реализация этой цели, несомненно, будет способствовать укреплению централизованного государственного воздействия на транспортные отношения [26, с.12-13].

Далее отметим, что цели управления в системе автомобильного транспорта тесно связаны и обусловлены современными задачами построения истинно демократического общества. Наличие внутрисистемного управления в автотранспортных структурах, с одной стороны, является средством обеспечения как единообразия правоприменительной практики и устранения тем самым правовой неопределенности, так и надлежащего состояния автотранспортной отрасли. Но, с другой стороны, оно нуждается в юридическом оформлении с точки зрения нахождения сущностной парадигмы между внутриуправленческими и технически допустимыми сторонам организации деятельности участников дорожного движения. В связи с этим указанная Программа устанавливает две группы задач. К первой отнесены исключительно внутриуправленческие (обеспечение деятельности Министерства транспорта Российской Федерации как ответственного исполнителя (государственного заказчика) Программы, оказание услуг (выполнение работ) в рамках ее реализации; повышение эффективности мер государственного регулирования, направленных на реализацию Программы; формирование механизмов взаимодействия ответственного исполнителя Программы с ответственными исполнителями подпрограмм и государственными заказчиками федеральных целевых программ). Вторую группу составляют задачи-индикаторы, которые определяют числовые показатели отрасли, зафиксированные во временных рамках (например, число происшествий на транспорте предусматривается сократить на 16,2 процента по отношению к уровню 2011 года (до 13,9 случая на 100 тыс. населения в 2020 году и 10 – 11 случаев на 100 тыс. населения к 2030 году), что будет способствовать снижению социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий).

Цели и задачи государственного управления рассматриваемым нами транспортом возможно достичь исключительно путем планирования, внедрения в транспортную деятельность показателей, выполнение которых необходимо для поддержания высокого уровня жизни населения. По нашему мнению планирование – перечень административно-правовых по своему содержанию действий по определению на будущее и закреплению в соответствующих документах основных видов совокупного использования материальных и людских ресурсов, направленных на достижение общественно-полезной цели [27, с.38-45]. А.Ф. Ноз-

драчев высказывается о том, что планирование представляет собой неотъемлемую часть управленческой деятельности, связанную с определением перспектив развития определенной системы общественных отношений с целью избежания негативного влияния на нее объективных и субъективных факторов [28, с.8-9]. Применительно к теме нашего исследования хотелось бы также привести суждение М.С. Кузьминой и Б.Ж. Акимова, которые высказываются о том, что планирование и развитие каждой отдельно взятой транспортной сферы как на федеральном, так и на региональном уровне предполагает составление стратегических и оперативных планов, инструкций, согласованных со всеми заинтересованными и компетентными лицами. В свою очередь, не стоит забывать, что общеизвестные и надежные способы определения дальнейших перспектив в современных условиях малопригодны для долговременного планирования перевозок пассажиров и грузов по тем или иным маршрутам, их применение – это постоянное “хождение по лезвию бритвы” [29, с.188].

Одним из элементов эффективного планирования работы исследуемого транспорта является определение круга проблем, их мониторинг и выработка конкретных пошаговых стратегий, связанных с устранением отрицательных тенденций, мешающих развитию определенной сферы.

Подобный подход отмечен в подпрограмме «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» [30]. Так, 19 процентов мостовых сооружений на сети автомобильных дорог федерального значения находятся в неудовлетворительном состоянии, в том числе на 148 сооружениях состояние не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта. Автомобильные дороги федерального значения на значительном протяжении проходят по территории городов и других населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту численности дорожно-транспортных происшествий. Низкий уровень обеспеченности Сибири, Дальнего Востока, северных территорий европейской части России автомобильными дорогами не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов.

Согласно указанному правовому акту достижение желаемых результатов запланировано в три этапа: первый этап – 2001-2007 годы; второй этап – 2008-2015 годы; третий этап – 2016-2020 годы. В качестве средств достижения заявленных результатов запланировано выделение бюджетных денежных средств. Так общий объем финансирования подпрограммы составляет 4198,7 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), из них: капитальные

вложения – 2664,3 млрд. рублей; финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ – 5,45 млрд. рублей; финансирование прочих нужд – 1529 млрд. рублей.

Важнейшим и неотъемлемым элементом системы государственного управления автомобильным транспортом является координация. Именно о ней Ю.Н. Старилов высказывается как о центральной функции управления, способной достичь согласованности в работе всех звеньев системы путем установления рациональных связей между ними [31, с.100]. В свою очередь процесс координации в рассматриваемой нами сфере требует планирования, четкой организации, мотивации персонала, своевременного контроля и должен иметь четкую правовую основу [32, с.6-14].

О важности данной деятельности свидетельствует Приказ Минтранса РФ от 23 октября 2006 г. № 129 «Об образовании Координационного совета по транспортной политике при Министерстве транспорта Российской Федерации» [33]. Данный орган имеет широкие полномочия, способствующие повышению взаимодействия всех заинтересованных сторон автотранспортного сектора, а именно: консолидация и повышение ресурсного потенциала взаимодействия Министерства и бизнес-сообщества по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и федеральных, отраслевых целевых программ транспортного комплекса; подготовка экспертных заключений по проектам развития транспортного комплекса, способам повышения конкурентоспособности транспортных систем и мерам, мотивирующим создание национальных транспортных экспедиторских компаний, способных конкурировать с зарубежными транснациональными компаниями на рынке внутренних и международных перевозок; выработка механизмов, позволяющих наладить эффективное взаимодействие государства и бизнеса в области создания и совершенствования институтов государственно-частного партнерства и реализации конкретных бизнес-проектов; определение направлений, проектов и методов государственного регулирования, мотивирующих выполнение задач и индикаторов транспортной стратегии и федеральных целевых программ и т.д. Здесь также необходимо отметить, что на федеральном уровне принимаются документы, посвященные координации работы субъектов и объектов управления в крупнейших регионах страны (например, Постановление Правительства РФ от 4 апреля 2011 г. № 241 «О Координационном совете по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области» [34]).

Далее, следуя предложенной выше методологии системного анализа, необходимо провести

функциональный анализ исследуемой отрасли управления.

Немаловажным для выяснения содержания и особенностей того или иного вида функций управления автотранспортом является их научная дифференциация. Показательным в этом аспекте является высказывание И.В. Спирина, считающего, что круг функций управления в данном случае, по сути, является неограниченным, но при их характеристике и выделении из общего числа имеющихся в арсенале компетентных субъектов, необходимо учитывать их обособленность, обусловленную спецификой транспортных маршрутов и выработанными приемами их использования на практике [35, с.150].

Применительно к управлению автотранспортными предприятиями такими обособившимися функциями могут выступать транспортное планирование, логистика, финансирование, материально-техническое снабжение, маркетинг транспортных услуг и т. п. При этом, как отмечал П.Г. Бучин, все они носят организационную направленность [36, с.197-198]. Это высказывание подтверждается содержанием действующих правовых актов, посвященных отдельным аспектам функционирования исследуемого транспорта (например, Постановление Правительства РФ от 16 апреля 2015 г. № 364 «О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015 году физическим лицам на приобретение автомобилей, в рамках подпрограммы «Автомобильная промышленность» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [37], Приказ Министерства транспорта РФ от 14 мая 2015 г. № 172 «Об утверждении типовой программы профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, типовой дополнительной профессиональной программы повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении, программы дополнительного обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, программы дополнительного обучения специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении» [38], Министерства образования и науки РФ от 12 мая 2015 г. № 486 «Об утверждении примерных программ переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [39] и т.д.).

Таким образом, при анализе указанных аспектов отметим, что административно-правовое регу-

лирование в автотранспортной сфере выступает в качестве системообразующего фактора, способного оказывать эффективное воздействие на развитие всех отраслей отечественной экономики, а также на повышение уровня жизни населения

. Совершенствование механизма указанного вида регулирования позволит всем участникам автоперевозочной деятельности обрести необходимое нормативно обусловленное целеполагание, успешно координировать совместные усилия.

Библиография:

1. Братановский С.Н. Конституционное право России: учебник для студентов, обучающихся по направлению и специальности "Юриспруденция". М., 2011. Сер. Высшее образование (2-е изд.). С. 79.
2. Агапов А.Б. Административная ответственность: Учебник. М.: Статут, 2000. С. 212.
3. Административная деятельность органов внутренних дел: Учебник. Часть Особенная / Под ред. А.П. Коренева. М.: МЮИ МВД России, 1997. С. 65.
4. Братановский С.Н. Административное право России. Учебное пособие для студентов средних специальных учебных заведений. М., 2003. Сер. Учебник для вузов. С. 64.
5. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555.
6. Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.
7. Братановский С.Н., Остапец О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. Монография. Саратов, 2012. С. 164.
8. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720.
9. Братановский С.Н., Братановская М.С. Административное право. Практикум / С.Н. Братановский, М.С. Братановская. М., 2015. С. 74.
10. Россинский Б.В., Старилов Ю.Н. Административное право: Учебник для вузов. 4-е изд., пересмотр. и доп. М.: Норма, 2015. С. 84.
11. Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. М.: Эксмо, 2010. С. 45-46.
12. Россинский Б.В., Старилов Ю.Н. Административное право: Учебник для вузов. 4-е изд., пересмотр. и доп. М.: Норма, 2015. С. 53.
13. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 27, ст. 3881
14. Рос. газ. 2009. 28 янв. № 12.
15. Братановский С.Н. Административное право России. Учебное пособие для студентов средних специальных учебных заведений. М., 2003. Сер. Учебник для вузов. С. 87.
16. Талапина Э.В. Государственное управление в информационном обществе (правовой аспект): Монография. М.: Юриспруденция, 2015. С. 23.
17. Уварова А.И. Эх дороги.... [электронный ресурс] http://www.m24.ru/articles/10442142_9
18. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 221-ФЗ "Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи со строительством, с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения, предназначенных для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами, и объектов инженерной инфраструктуры федерального и регионального значения на Таманском и Керченском полуостровах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 29 (ч. I), ст. 4347.
19. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5553.
20. Постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2009. № 9, ст. 1102.
21. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б., Куликов А.В. Грузовые автомобильные перевозки. Учебник. М.: Горячая линия-Телеком, 2015. С. 323-328.
22. Гречуха В.Н. Правовое регулирование деятельности автомобильного и городского электрического транспорта. Монография. М.: Руснайс, 2015. С. 66-69.
23. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. 5-е изд., перераб. М.: Издательский центр «Академия», 2010. С. 100-105.
24. Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. № 6. С. 18-42.
25. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 18 (ч. III), ст. 2165.
26. Братановский С.Н., Братановская М.С. Государственное управление: сущностные признаки и элементы // В сб.: Инновационное развитие российской экономики. Материалы конференции. 2014. С. 12-13.
27. Братановский С.Н., Галицкая Н.В. Административно-правовые критерии классификации видов безопасности в Российской Федерации // Правовая культура. 2014. № 3(18). С. 38-45.
28. Ноздрачев А.Ф. Административная реформа: Российский вариант // Законодательство и экономика. 2005. № 8-9.
29. Кузьмина М.С., Акимова Б.Ж. Управление затратами предприятия (организации) Учебное пособие для бакалавров. М.: КноРус, 2015. С. 188.

30. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 "О федеральной целевой программе "Модернизация транспортной системы России (2010-2020 годы)" // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 51, ст. 4895.
31. Россинский Б.В., Стариков Ю.Н. Административное право: Учебник для вузов. 4-е изд., пересмотр. и доп. М.: Норма, 2015. С. 100.
32. Братановский С.Н., Bratanovsky S.N. Государственное управление: понятие, социальная сущность // Вестник Евразийской академии административных наук. 2011. № 3. С. 6-14.
33. Документ опубликован не был. Доступ из справ.правовой системы «Консультант Плюс»
34. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 16, ст. 2290.
35. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. 5-е изд., перераб. М.: Издательский центр «Академия», 2010. С. 150.
36. Бунин П.Г. Проблемы хозяйственного расчета и финансов в условиях реформы. М., 1970. С. 197-198.
37. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 17 (ч. IV), ст. 2560.
38. Документ опубликован не был. Доступ из справ. правовой системы «Консультант Плюс».
39. Документ опубликован не был. Доступ из справ. правовой системы «Консультант Плюс».

References (transliterated):

1. Bratanovskii S.N. Konstitutsionnoe pravo Rossii: uchebnik dlya studentov, obuchayushchikhsya po napravleniyu i spetsial'nosti "Yurisprudentsiya". М., 2011. Ser. Vyshee obrazovanie (2-e izd.). S. 79.
2. Agapov A.B. Administrativnaya otvetstvennost': Uchebnik. М.: Statut, 2000. S. 212.
3. Administrativnaya deyatel'nost' organov vnutrennikh del: Uchebnik. Chast' Osobennaya / Pod red. A.P. Koreneva. М.: МYul MVD Rossii, 1997. S. 65.
4. Bratanovskii S.N. Administrativnoe pravo Rossii. Uchebnoe posobie dlya studentov srednikh spetsial'nykh uchebnykh zavedenii. М., 2003. Ser. Uchebnik dlya vuzov. S. 64.
5. Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2007. № 46, st. 5555.
6. Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 1995. № 50, st. 4873.
7. Bratanovskii S.N., Ostapets O.G. Pravovaya organizatsiya upravleniya transportnym kompleksom Rossiiskoi Federatsii. Monografiya. Saratov, 2012. S. 164.
8. Federal'nyi zakon ot 25 aprelya 2002 g. № 40-FZ "Ob obyazatel'nom strakhovanii grazhdanskoj otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv" // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2002. № 18, st. 1720.
9. Bratanovskii S.N., Bratanovskaya M.S. Administrativnoe pravo. Praktikum / S.N. Bratnovskii, M.S. Bratanovskaya. М., 2015. S. 74.
10. Rossinskii B.V., Starilov Yu.N. Administrativnoe pravo: Uchebnik dlya vuzov. 4-e izd., peresmotr. i dop. М.: Norma, 2015. S. 84.
11. Bakhrakh D.N. Administrativnoe pravo Rossii: uchebnik. М.: Eksmo, 2010. S. 45-46.
12. Rossinskii B.V., Starilov Yu.N. Administrativnoe pravo: Uchebnik dlya vuzov. 4-e izd., peresmotr. i dop. М.: Norma, 2015. S. 53.
13. Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2011. № 27, st. 3881
14. Ros. gaz. 2009. 28 yanv. № 12.
15. Bratanovskii S.N. Administrativnoe pravo Rossii. Uchebnoe posobie dlya studentov srednikh spetsial'nykh uchebnykh zavedenii. М., 2003. Ser. Uchebnik dlya vuzov. S. 87.
16. Talapina E.V. Gosudarstvennoe upravlenie v informatsionnom obshchestve (pravovoi aspekt): Monografiya. М.: Yurisprudentsiya, 2015. S. 23.
17. Uvarova A.I. Ekh dorogi.... [elektronnyi resurs] http://www.m24.ru/articles/10442142_9
18. Federal'nyi zakon ot 13 iyulya 2015 g. № 221-FZ "Ob osobennostyakh regulirovaniya otdel'nykh pravootnoshenii, vznikayushchikh v svyazi so stroitel'stvom, c rekonstruktsiei ob'ektov transportnoi infrastruktury federal'nogo i regional'nogo znacheniya, prednaznachennykh dlya obespecheniya transportnogo soobshcheniya mezhdru Tamanskim i Kerchenskimi poluostrovami, i ob'ektov inzhenernoi infrastruktury federal'nogo i regional'nogo znacheniya na Tamanskom i Kerchenskom poluostrovakh i o vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii" // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2015. № 29 (ch. I), st. 4347.
19. Federal'nyi zakon ot 8 noyabrya 2007 g. № 257-FZ "Ob avtomobil'nykh dorogakh i o dorozhnoi deyatel'nosti v Rossiiskoi Federatsii i o vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii" // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2007. № 46, st. 5553.
20. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 14 fevralya 2009 g. № 112 "Ob utverzhdenii Pravil perevozk passazhirov i bagazha avtomobil'nyim transportom i gorodskim nazemnym elektricheskim transportom" // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2009. № 9, st. 1102.
21. Vel'mozhin A.V., Gudkov V.A., Mirotin L.B., Kulikov A.V. Gruzovye avtomobil'nye perevozki. Uchebnik. М.: Goryachaya liniya-Telekom, 2015. S. 323-328.
22. Grechukha V.N. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti avtomobil'nogo i gorodskogo elektricheskogo transporta. Monografiya. М.: Rusnais, 2015. S. 66-69.
23. Spirin I.V. Organizatsiya i upravlenie passazhirskimi avtomobil'nymi perevozkami. Uchebnik dlya stud. uchrezhdenii sred. prof. obrazovaniya. 5-e izd., pererab. М.: Izdatel'skii tsentr «Akademiya», 2010. S. 100-105.
24. Vaipan V.A. Pravovoe regulirovanie transportnoi deyatel'nosti // Pravo i ekonomika. 2012. № 6. S. 18-42.

25. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 15 aprelya 2014 g. № 319 "Ob utverzhdenii gosudarstvennoi programmy Rossiiskoi Federatsii "Razvitie transportnoi sistemy" // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2014. № 18 (ch. III), st. 2165.
26. Bratanovskii S.N., Bratanovskaya M.S. Gosudarstvennoe upravlenie: sushchnostnye priznaki i elementy // V sb.: Innovatsionnoe razvitie rossiiskoi ekonomiki. Materialy konferentsii. 2014. S. 12-13.
27. Bratanovskii S.N., Galitskaya N.V. Administrativno-pravovye kriterii klassifikatsii vidov bezopasnosti v Rossiiskoi Federatsii // Pravovaya kul'tura. 2014. № 3(18). S. 38-45.
28. Nozdrachev A.F. Administrativnaya reforma: Rossiiskii variant // Zakonodatel'stvo i ekonomika. 2005. № 8-9.
29. Kuz'mina M.S., Akimova B.Zh. Upravlenie zatratami predpriyatiya (organizatsii) Uchebnoe posobie dlya bakalavrov. M.: KnoRus, 2015. S. 188.
30. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 5 dekabrya 2001 g. № 848 "O federal'noi tselevoi programme "Modernizatsiya transportnoi sistemy Rossii (2010-2020 gody)" // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2001. № 51, st. 4895.
31. Rossinskii B.V., Starilov Yu.N. Administrativnoe pravo: Uchebnik dlya vuzov. 4-e izd., peresmotr. i dop. M.: Norma, 2015. S. 100.
32. Bratanovskii S.N., Bratanovskiy S.N. Gosudarstvennoe upravlenie: ponyatie, sotsial'naya sushchnost' // Vestnik Evraziiskoi akademii administrativnykh nauk. 2011. № 3. S. 6-14.
33. Dokument opublikovan ne byl. Dostup iz sprav.pravovoi sistemy «Konsul'tant Plyus»
34. Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2011. № 16, st. 2290.
35. Spirin I.V. Organizatsiya i upravlenie passazhirskimi avtomobil'nymi perevozkami. Uchebnik dlya stud. uchrezhdenii sred. prof. obrazovaniya. 5-e izd., pererab. M.: Izdatel'skii tsentr «Akademiya», 2010. S. 150.
36. Bunich P.G. Problemy khozyaistvennogo rascheta i finansov v usloviyakh reformy. M., 1970. S. 197-198.
37. Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2015. № 17 (ch. IV), st. 2560.
38. Dokument opublikovan ne byl. Dostup iz sprav. pravovoi sistemy «Konsul'tant Plyus».
39. Dokument opublikovan ne byl. Dostup iz sprav. pravovoi sistemy «Konsul'tant Plyus».