

вового регулювання та його структурних елементів [2, с. 20-21; 3, с. 470-473; 4, с. 23; 5, с. 49; 6, с. 341-342 та ін.] дозволяє визначити, по-перше, власне поняття механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності, під яким слід розуміти певну сукупність адміністративно-правових засобів, які забезпечують безпосередній юридичний вплив на поведінку суб'єктів та об'єктів суспільних відносин охорони права інтелектуальної власності з метою забезпечення її ефективності. По-друге, визначити основні структурні елементи механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності, до яких слід віднести:

- а) адміністративно-правові норми;
- б) адміністративно-правові відносини;
- в) акти реалізації прав та обов'язків суб'єктів.

Проведений аналіз механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності та його структурних елементів є основою для створення необхідних засобів адміністративно-правової охорони права інтелектуальної власності з метою підвищення ефективності такої охорони.

Література:

1. Алексеев С.С. Общая теория права: курс: в 2-х т./ С.С. Алексеев.— М. : Юрид. лит., 1982.— Т.1.— 542 с.
2. Голосніченко І.П. Адміністративне право України: основні поняття: [навч. посіб.] \ І.П. Голосніченко, М.Ф. Стахурський.— К. : ГАН, 2005.— 231 с.
3. Теория государства и права : ученик / Н.И. Матузов, А.В. Малько.— М.: Юрист, 2004.— 512 с.
4. Гончарук С.Т. Адміністративне право України. Загальна та Особлива частини: навч. посіб. / С.Т. Гончарук.— К. : НАВС, 2000.— 240 с.
5. Ярмачі Х.П. Адміністративно – наглядова діяльність міліції в Україні: дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07 / Х.П. Ярмачі.— Х., 2006.— 438с.
6. Хропанюк В.Н. Теория государства и права: учеб. пособ. [для высш. учеб. завед.] / В.Н. Хропанюк; под ред. проф. В.Г. Стрекозова.— М., 1995.— 377с.

УДК 351.9 (045)

Корнєєв Ю.В.,
к.ю.н., доцент
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОПТИМІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ УКРАЇНИ З ВРАХУВАННЯМ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

Визначити найкращу для України модель реформування транспортної системи можливо тільки після об'рунтування спеціального критерію оптимальності, який має враховувати ступінь розвитку транспортної системи України, наявність боргів, особливості соціально-економічного розвитку держави та розвитку процесів державотворення. Світовий досвід, а також особливості транспортної системи України дозволяють запропонувати визначити таким критерієм рівень задоволення потреб споживачів транспортних послуг та якість обслуговування. При цьому управління транспортною системою має бути здійснене так, щоб діяльність уповноважених державних органів була спрямована на створення передумов щодо задоволення потреб споживачів транспортних послуг, реалізацію національних інтересів України, зокрема, забезпечення національної безпеки.

Доцільно було б запропонувати поділити кожний з видів транспорту на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Інфраструктуру транспортної системи доцільно залишити під контролем держави, або держава повинна володіти контрольним пакетом акцій господарських товариств, які будуть створені на базі державних шляхом роздержавлення та приватизації, а також, у подальшому – акціонування. Для забезпечення цього процесу мають бути внесені зміни й доповнення до чинних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність транспортної системи та розроблені нові нормативно-правові акти. Зміни та доповнення стосуватимуться, насамперед, системи оподаткування, господарських відносин. Новим має бути нормативно-правовий акт, який регулюватиме діяльність транспортної системи – зокрема, нова редакція Закону України "Про транспорт" або нові Закони "Про транспортну систему України", "Про транспортно-експедиторську діяльність".

Разом з тим, поза увагою поки що залишається питання визначення стратегічних пріоритетів розвитку транспортної системи та шляхів державного регулювання цього процесу. Необхідність розробки відповідних рекомендацій підкріплена міжнародно-правовими актами у сфері

діяльності транспорту. Так, Директива Євросоюзу 13/2001 передбачає такі нові положення щодо країн Євросоюзу: 1) кожна країна-член ЄС повинна створити адміністрацію, яка відповідальна за видачу ліцензій та виконання вимог директиви, причому ця адміністрація не може займатись перевезеннями; 2) ліцензії на право перевезень діють на території усіх країн-членів ЄС; 3) додатковою умовою для залізничних підприємств є виконання положень законів країн ЄС, узгоджених із законодавством ЄС [1, с. 28-29].

Україна, як відомо, прагне до вступу до Євросоюзу. Наявність Директиви 13/2001 свідчить про необхідність нормативного врегулювання стратегічних напрямків державного регулювання транспортної системи.

Необхідність вдосконалення державного регулювання транспортної системи України в умовах ринкової економіки обумовлена, насамперед, інфраструктурним характером транспорту, його тісним взаємозв'язком із усіма галузями економіки та соціальної сфери. Транспортний фактор значною мірою визначає обороноздатність України, її національну безпеку. Для України, навіть на фазі розвинених ринкових відносин будуть існувати сектори ринку транспортних послуг, в яких конкуренція неможлива внаслідок природної монополії та технологічних особливостей перевезення пасажирів і вантажів. Держава, надаючи право окремим підприємствам на монопольне обслуговування відповідного сектору ринку транспортних послуг, залишає за собою функцію контролю якості обслуговування, вірності застосування тарифів, безпеки руху транспортних засобів та окремих інших сторін діяльності різних видів транспорту (наприклад, ліцензування, патентування тощо) [2, с. 69].

Державне регулювання об'єктивно необхідне для забезпечення єдності вимог до норм і правил проектування та будівництва транспортних комунікацій, стандартів екологічного впливу транспортних засобів, для врахування національних інтересів при виконанні міжнародних перевезень, забезпечення національної безпеки. Серед сфер суспільних відносин, які складають об'єкт державного регулювання, можна виділити наступні.

1. Організація ринку транспортних послуг, що передбачає нормативне закріплення прав та обов'язків підприємств транспорту, які функціонують у різних секторах ринку транспортних послуг; врегулювання питання про конкуренцію на ринку транспортних послуг, що передбачає встановлення певного порядку допуску підприємств на ринок транспортних послуг та контролю за їх діяльністю; вдосконалення системи ліцензування відповідно до нових правил конкуренції.

2. Регулювання тарифів, яке розглядається не тільки як регулятор галузевої норми прибутку, але фактор загального економічного зростання, гармонізації соціальної сфери.

3. Податкове, фінансово-кредитне та інвестиційне регулювання діяльності транспорту. Механізм податкового та фінансово-кредитного регулювання діє на засадах закономірностей, притаманних економіці в цілому.

4. Дотування із коштів Державного бюджету, місцевих бюджетів діяльності збиткових, але соціально значимих видів транспорту (таке може здійснюватись, наприклад, щодо міськелектротранспорту).

5. Реінтегрування транспортної системи України до транспортної мережі країн СНД, інтеграція транспортної системи України до транспортної системи Європейського Союзу. Основи механізму реінтегрування були закладені у 1992 році створенням Ради по залізничному транспорту та Координаційної транспортної наради (КТН) держав – учасників СНД.

Література:

1. Мостовой М.В. Интеграция транспортного комплекса Украины в мировую транспортную систему // Залізничний транспорт України.– 2003.– № 6.– 124 с.

2. Волынский Г. Государственное регулирование рыночной экономики // Экономика Украины.– 1996.– № 11.– С. 69-76.

УДК 346.7:606:63(043.2)

Абрамова М.В.,
студентка,

факультет екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Бортник Я.А.,
студентка,

факультет екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шуст Н.Б., д.с.н., професор

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ БІОТЕХНОЛОГІЙ У СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ

Біотехнології використовуються у сільському господарстві з давніх часів. Найдавнішими з них є: виробництво хліба з використанням дріжджів, виробництво вина, сиру та кисломолочних продуктів, квасу, пива,