

Богацька Ю. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Гусар О. А., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ ТА НЕОБХІДНІСТЬ ЙОГО РЕФОРМУВАННЯ

Роль і значення транспорту закріплено статтею 1 Закону України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р., якою визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях.

Залізничний сектор України, який має одну з найбільш розвинутих у Європі мережу залізниць, її експлуатаційна довжина становить приблизно 22 тис. км. Залізниці України взаємодіють із залізницями семи сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та ріки Дунай.

Українська система залізничного транспорту є частиною міжнародної залізничної мережі та вагонного парку країн СНД, що є наслідком системи, побудованої за часів СРСР. Залізниці є базовою галуззю економіки України та являють собою найважливіший елемент транспортної системи. Саме на них припадає 85,1 % вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 54,5 % пасажирообігу [2].

Державне управління у сфері транспорту здійснюється Міністерством інфраструктури України. А українські залізниці, як один із видів транспорту, підпорядковуються Державній адміністрації залізничного транспорту (Укрзалізниця), яка була створена відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 17 грудня 1991 р. №356 та працює відповідно до Положення, затвердженого Кабінетом Міністрів України. Укрзалізниця є органом управління залізничним транспортом загального користування, підпорядкованим Міністерству транспорту та зв'язку України як органу державного управління [4, ст.149].

До складу залізничного транспорту входять: підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, навчальні заклади, проектно-конструкторські, ремонтно-будівельні організації, інші підприємства, установи організації незалежно від форм власності, що забезпечують його функціонування [3, с. 145].

Правовий статус залізничного транспорту визначається Законом України від 4 липня 1996 р. "Про залізничний транспорт", Законом України від 23 лютого 2012 р. "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування", Законом України від 23 лютого 2012 р. "Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт", а також Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. [1].

Слід відзначити, що існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, має низьку привабливість для інвесторів і, як показала практика, не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. З цього випливає, що залізничний транспорт потребує реформування [3, с. 23].

Реформування залізничного транспорту України провадиться з метою задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортного складника в ціні продукції [4, с. 40].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651, ухвалена Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України. Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр. [3, с. 40].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555 ухвалена Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. Ця Стратегія визначила концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту України [1, с. 40].

Зважаючи на прагнення України до інтеграції в європейську та світову транспортні системи, слід зазначити, що реформування залізничного транспорту також вимагається з огляду на наближення українського законодавства до європейського [1, с. 40].

Підсумовуючи вище сказане, варто сказати про те, що реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Відставання реформування галузі від інших країн СНД і Європи знижує конкурентні можливості залізничного транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі. Реформування залізничного транспорту в першу чергу вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід [3, с. 41].

Література

1. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, М. Клімкевич та ін. / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
2. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.
3. Адміністративне право України: навчальний посібник / За заг. ред. доктора юридичних наук, професора І. П. Голосніченка. – К. : ГАН, 2005. – 232 с.

Бондаренко Д. Ю., Мороховець Н. О.,
студентки,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Гончарук С. Т., к.ю.н, професор

ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ: ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ АДМІНІСТРАТИВНО- ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Будучи важливою складовою транспортної системи України, авіаційний транспорт водночас є джерелом підвищеної небезпеки, що потенційно становить велику загрозу для населення, а отже потребує посиленої уваги з боку держави. Це, зокрема, вимагає наявності розробленої нормативної бази для об'єктивного правового регулювання відносин, що складаються внаслідок скоєння адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, які хоч і не тягнуть за собою тяжких наслідків, але призводять до матеріальних збитків, завдають шкоди нормальній і безпечній діяльності авіації і авіаційних об'єктів.

Тому проблематика адміністративно-правового регулювання відносин в галузі цивільної авіації є актуальною, але, на жаль, недостатньо розробленою у вітчизняній правовій доктрині. До ґрунтовних досліджень останніх років в цьому напрямі можна віднести: дисертації А. С. Бичкова "Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів", О. О. Золотар "Правова охорона як складова інформаційної безпеки цивільної авіації", А. В. Мілашевича "Проблеми профілактики адміністративних правопорушень на транспорті", А. В. Філіппова "Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні", а також невеликі за обсягом публікації С. Т. Гончарука, Н. В. Дараганової, Г. Г. Забарного, В. І. Рижого, В. Г. Старкова, Л. Г. Шостак та ін.

Сьогодні досі чинним є Кодекс про адміністративні правопорушення [1], прийнятий ще за радянських часів: норми, що в ньому відображені, іноді не встигають за вимогами сучасного життя. Тому, наукові дискусії довкола питань необхідності розширення кола протиправних діянь, які варто визнавати правопорушеннями на