

адміністративно-правових засобів для досягнення цілей регулювання поведінки учасників суспільних відносин. Сутність адміністративно-правового регулювання полягає в упорядкуванні управлінських відносин, в установленні за допомогою норм адміністративного права юридичних прав та обов'язків учасників цих відносин [5, с. 42-44].

Розглянемо особливості об'єкта адміністративно-правового регулювання у сфері надання послуг перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. Почнемо з визначення загального та безпосереднього об'єкта адміністративно-правового регулювання в зазначеній сфері. Об'єкт – це явище, предмет, особа, на які спрямована певна діяльність, увага та інше. Предмет наукового і (та) іншого дослідження, спеціальної зацікавленості, компетенції [7, с.10]. Професор О. М. Бандурка наголошує на тому, що об'єкт управління – є те, на що спрямований свідомий, планомірний, організований, систематичний вплив суб'єктів управління [4, с. 11].

У теорії адміністративного права майже одностайно визнається, що адміністративно-правова норма – це юридично оформлене правило поведінки суб'єктів, які реалізують свої статуси у сфері адміністративних зобов'язань публічної адміністрації. Грунтуючись на цьому, науковці-адміністративісти В.К. Колпаков та О. В. Кузьменко під об'єктом адміністративно-правових норм в своїй спільній праці, підручнику з Адміністративного права України визначають поведінку лише тих суб'єктів, зв'язки яких пов'язані з громадянином і між собою: а) об'єктивно потребують адміністративно-правового впливу; б) з його допомогою можуть бути відкориговані [6, с. 65-66].

Під пасажирськими перевезеннями слід розуміти не тільки перевезення пасажирів за допомогою легкових автомобілів та автобусів, але й перевезення пасажирів за допомогою вантажних автомобілів, пристосованих для цього.

Отже, адміністративно-правове регулювання суспільних відносин в сфері надання послуг перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом повинно бути встановлення і регламентація за допомогою норм адміністративного права таких взаємовідносин між учасниками зазначеної сфери суспільних відносин, під час яких кожному із учасників гарантується належ-

ний, навіть можна сказати максимальний, рівень забезпечення безпеки життя та здоров'я під час перевезення.

Література

1. Про дорожній рух: Закон України // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
2. Про транспорт: Закон України // Відомості Верховної Ради. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні: Указ Президента України // Офіційний вісник України. – 1999. – №21. – Стор. 32.
4. Бандурка О. М. Управління в органах внутрішніх справ України: [підручник] / Бандурка О. М. – Х. : Ун-т внутрішніх справ, 1998. – 480 с.
5. Корєнев О. П. Адміністративне право Росії : підруч Ч. 2 / О. П. Корєнев. – М. : МЮІ МВС Росії Вид-во "Щит-М", 1999. – 280 с.
6. Колпаков В. К. Адміністративне право України: [підручник] / В. К. Колпаков, О.В. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.
7. Новий тлумачний словник української мови в 4 т./ уклад. В. В. Яременко, О. М. Сліпушко. – К. : Аконіт, 1998. – 928 с.

УДК 342.9 (043.2)

Погребний М. Д.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Нашинець-Наумова А. Ю., к.ю.н.

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

На сучасному етапі розвитку українського суспільства стоїть завдання переходу країни до інноваційного шляху розвитку. У цих умовах закономірним стає зростання значущості принципів та механізмів державної політики і в цілому, і щодо конкретних прак-

тик соціально-економічного розвитку. Для вітчизняної політичної науки це обертається зростанням інтересу до так званих "галузевих" видів політики. У предметне поле політології вже давно впевнено увійшли такі напрямки як енергетична політика, соціальна політика, молодіжна політика, міграційна політика і т.п. У їх числі і державна політика в галузі транспорту і, зокрема, залізнична політика. І це не випадково. Залізничний транспорт ще в період промислового підйому кінця XIX – початку XX ст. був мотором економічного розвитку України. Величезну роль він грав і в модернізаціях радянського періоду. І сьогодні однією з необхідних умов і одночасно дієвим інструментом вирішення завдань інноваційного прориву, зміцнення геополітичного потенціалу країни продовжує залишатися ефективне функціонування залізничного транспорту – свого роду "кровеносної системи" вітчизняної економіки та суспільно політичного життя.

Однак без прискорення темпів модернізації даної галузі вона не може придбати ефективні свої вимірювання. Тому перед політичним керівництвом і політичною наукою в нашій країні постає найважливіша проблема визначення цілей і довгострокових перспектив розвитку залізничного транспорту. Гострота і важливість цієї проблеми знайшли своє відображення в ході розробки та прийняття основоположного для залізничної галузі документа останніх років – "Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року". Ключовим механізмом реалізації Стратегії має стати об'єднання зусиль усіх зацікавлених у розвитку залізничного транспорту сторін: держави, регіонів і приватного бізнесу, тобто цей механізм має вагомий політичну складову, що включає різноманітні форми та механізми взаємодії бізнесу і держави.

У Стратегії особливо підкреслюється значення співпраці бізнесу і держави в процесі формування та реалізації інвестиційної політики на залізничному транспорті в сучасних умовах. При цьому поряд з прямим бюджетним фінансуванням державою повинні бути задіяні і ринкові можливості формування інвестиційних ресурсів. Іншими словами, модернізаційний потенціал буде реалізувати себе у вимірах, що диктуються параметрами і імперативами соціально-економічного розвитку сучасного типу [1]. На сьогодні резерви технічних потужностей залізничного транспорту, його

провізної спроможності практично вичерпані, що ставить під загрозу можливість безперервного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні.

Крім того, основними проблемами галузі залізничного транспорту є: значний знос основних виробничих фондів, насамперед рухомого складу; недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення основних виробничих фондів та забезпечення інноваційного розвитку галузі; перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень; відсутність механізму компенсації витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; недосконалість організаційної структури та системи управління галуззю; низький рівень розвитку приватно-державного партнерства. Основними напрямками реалізації Стратегії є: технічне переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, зокрема: модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів; підвищення пропускної спроможності залізничних ліній за напрямками Знам'янка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой та Куп'янськ – Полтава – Користівка – Знам'янка – Одеса; модернізація об'єктів інфраструктури залізничних ліній за напрямками Київ – Коростень – Шепетівка, Київ – Полтава – Харків – Донецьк, Київ – Львів, Київ – Миронівка; подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів; упровадження пристроїв, що підвищують безпеку руху поїздів та автомобільного транспорту на залізничних переїздах; будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній в межах населених пунктів; технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації технологічних процесів; збільшення міжремонтних строків експлуатації залізничних колій; забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва [2].

Таким чином, в "Стратегії розвитку залізничного транспорту в період до 2020 року" визначено довгострокові і стійкі перспективи взаємодії бізнесу і держави в рамках всієї галузі в цілому. Ці перспективи не тільки схвалені Урядом України, але і підтримані представниками організацій залізничного транспорту. Ефективне використання взаємодії бізнесу та держави при реалізації "Стратегії розвитку залізничного транспорту в період до 2020 року" мо-

же базуватися на виробленні наукового підходу до цього процесу. Значний інтелектуальний виклик бачиться в необхідності комплексного вивчення форм взаємодії бізнесу і держави в залізничній галузі через призму політологічного підходу, затребуваність якого на сьогоднішній день винятково висока.

Література

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст.1122.

2. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р., № 232/94-ВР // ВВР України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

УДК 342.922:656.7.071(043.2)

Роцук М. В., Черкаська М. І.,
студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Гончарук С. Т., к.ю.н., професор

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ДЕФІНІЦІЇ "ПОВІТРЯНЕ СУДНО"

З розвитком науково-технічного прогресу розвивається і авіація, що і спричиняє постійне збільшення кількості повітряних суден, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, в результаті чого і виникає актуальне питання – підвищення вимог щодо їх безпеки. Сьогодні у вітчизняній та зарубіжній практиці спостерігається тенденція переходу повітряних суден у приватну власність юридичних осіб, що призводить до виникнення інтенсивного цивільного обороту такого виду майна. Тому пріоритетним завданням держави залишається розвиток цивільного законодавства, в якому законодавчо закріплені норми, які регулюють правовий режим повітряних суден [1, с.125].

Сьогодні існує необхідність виробити універсальне правове визначення повітряного судна. Для правового регулювання цивільно-правових відносин, предметом якого є повітряне судно, визначення повітряного судна має принципове значення, оскільки

воно визначає нерухоме майно, щодо якого можуть вчинятися цивільно-правові угоди (наприклад, купівля-продаж, лізинг, іпотека тощо). У праві абсолютної більшості держав повітряними суднами визнаються літальні апарати, які підтримуються в атмосфері в результаті взаємодії з повітрям. При цьому юридичний статус і правове поняття повітряного судна більш-менш точно змогли визначити тільки на даний час, через шістьдесят років з моменту першого польоту людини на літальному апараті [2, с.99].

На сучасному етапі розвитку технічного прогресу, у зв'язку з появою і використанням нових видів літальних апаратів, статус яких буває важко визначити, питання виявлення ознак повітряного судна і формулювання його чіткої дефініції особливо актуальне.

Даючи характеристику повітряному судну, вчені визначають, що повітряне судно не може бути кваліфіковано ні як морське судно, ні як автомобіль, хоча воно і володіє деякими рисами, властивими і тому, і другому. При цьому багато дефініцій містять тільки перерахування типів літальних апаратів, які можуть вважатися повітряними суднами. Зокрема, у ФРН згідно зі ст. 2 Закону "Про повітряне сполучення" від 4 листопада 1968 повітряними суднами є літаки, вертольоти, дирижаблі, планери з гвинтовими двигунами, вільні і прив'язні балони, паперові змії, парашути, літальні апарати, призначені для використання повітряного простору, зокрема космічні судна, ракети і подібні їм літаючі об'єкти [3].

У Законі Нідерландів Про авіацію відсутнє будь-яке визначення повітряного судна. Стаття 1 цього закону дає обмежений перелік апаратів, що відносяться до повітряних суден: аероплани, дирижаблі, балони (вільні і прив'язні) і повітряні змії.

В Англії в Акті "Про цивільну авіацію" 1949 р. і Акті "Про повітряні корпорації" 1949 р. також не містять чіткого визначення повітряного судна, в його визначення включаються всі балони (прив'язані і вільні), повітряні змії, планери, дирижаблі та літальні апарати. У науці існує точка зору, згідно з якою будь-яке перерахування тих літальних апаратів, які можуть вважатися повітряними судами є не доречним, оскільки постійно супроводжується помилками у зв'язку з технічними нововведеннями і удосконаленнями [4].

Л. А. Майорова зазначає, що під літальним апаратом, як правило, розуміється будь-який апарат, який може триматися в повітрі