

На нашу думку, доказування наявності вищезазначених умов має ґрунтуватись на:

- показаннях свідків;
- документальних підтвердженнях (квитанції, довідки тощо);
- поштових надходженнях (наприклад, на адресу нерухомого майна, яким користується набувач);
- речових доказах (наприклад, фотографії).

Таким чином, набуття права власності за набувальною давністю містить умови, за яких таке набуття вважатиметься правомірним. До них законодавець відносить: добросовісність, відкритість, безперервність, строк користування майном (для рухомого майна – п'ять років, нерухомого майна – десять років, земельної ділянки – п'ятнадцять років). Вважаємо, що довести наявність зазначених умов можливо, ґрунтуючись на показаннях свідків, документальних підтвердженнях, поштових надходженнях та речових доказах.

#### *Література*

1. Аналіз деяких питань застосування судами законодавства про право власності при розгляді цивільних справ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(print\)/1207B66D24762C1DC2257D0E004CC419](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(print)/1207B66D24762C1DC2257D0E004CC419).

2. Головкін О. Набувальна давність як спосіб набуття права власності на майно / О. Головкін // Вісник Національної академії прокуратури України. – 2014. – № 3. – С. 42-48.

3. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>.

4. Луспеник Д. Д. Спори про набувальну давність: проблеми теорії і судової практики // Юридичний журнал. – 2006. – № 5. – С. 114-119.

5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

УДК 656.2(043.2)

**Кошель К. О.**, студентка,  
Київський університет права, м. Київ  
Науковий керівник: Коверзнева Г. П., к.ю.н., доцент

## **ТРАНСПОРТ В УКРАЇНІ: СЬОГОДЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

Актуальність зазначеної теми не викликає сумнівів, оскільки транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних стосунків та інфраструктури країни. Транспортний комплекс бере участь у

створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, допомагає різними галузями господарства, допомагає імпортно-експортні стосункам.

Всі шляхи сполучення та всі транспортні засоби України в сукупності створюють національну транспортну систему, яка постійно удосконалюється не лише технічно, але й організаційно.

За оцінками експертів коефіцієнт транзитності України є одним із найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Проте використовувати цей ресурс, потрібно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортної мережі, високу якість транспортних послуг, регулярність перевезень, швидкість, збереження товару та провадити відповідну державну політику [1].

Транспорт має потенціал сприяти інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему, проте потребує створення залізничних та автомобільних шляхів з центральних частин Західної Європи – у країни СНД, з півночі Західної Європи – у країни Близького Сходу.

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва й покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу та забезпечується державою [2].

Але, на думку науковців, українська транспортна система має незадовільний стан – це пояснюється:

- недостатнім рівнем інвестування;
- обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів;
- відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок зниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань;
- відсутністю державно-приватного партнерства;
- недосконалістю механізмів лізингу.

Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури.

Так як стан, наприклад залізничного транспорту, має незадовільний стан, то у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його

рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів – контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів.

Щодо перспектив – то здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадити автоматизованих центрів управління доставкою вантажів.

В цілому формування й розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- створення ринку транспортних послуг;
- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;
- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку [5].

Отже, підсумовуючи, слід зазначити, що основним сприяючим фактором розвитку транспорту в Україні – є вигідне геостратегічне положення країни. Транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки та державної політики щодо розвитку транзитної сфери. Розвиток транспортного комплексу України має значення не лише для України, тому можемо розраховувати на підтримку світових фінансових структур.

#### *Література*

1. Харсун Л. Г. Інтеграція України в Європейську транспортну систему / Л. Г. Харсун // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2004. – № 72. – С. 50-52.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
3. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
4. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р.

№ 2344-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/2344-14>

5. Дорогунцов С. І. Розміщення продуктивних сил України / С. І. Дорогунцов. – 2000. – С. 273.

УДК 342.95:343.137.5 (043.2)

**Кривошликова А. С.**, студентка,  
Економіко-правовий факультет,  
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова, м. Одеса  
Науковий керівник: Стукаленко О. В., д.ю.н., доцент

## **ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Повітряний транспорт на сучасному етапі розвитку суспільства виступає як одним із найпоширеніших засобів пасажирських перевезень, так і важливою галуззю економіки. Це підтверджується закріпленням у ст. 92 Конституції України норми, відповідно до якої організація та експлуатація транспорту відноситься до сфери виключно законодавчого регулювання [1].

Повітряний транспорт законодавством віднесений до джерел підвищеної небезпеки. Порушення умов його використання може привести не лише до великої матеріальної шкоди, а й спричинити великі людські жертви. Саме з цих причин наявність можливості юридичної відповідальності учасників будь-яких суспільних відносин взагалі та особливо правовідносин стосовно повітряного транспорту виступає гарантом правового порядку в державі.

Незаважаючи на відсутність у вітчизняній науковій доктрині комплексного дослідження особливостей юридичної відповідальності на повітряному транспорті взагалі та адміністративної зокрема, певні аспекти цієї проблеми були розглянуті в працях таких видатних вчених як: П. М. Білий, С. Т. Гончарук, О. М. Костенко, А. В. Мілашевич, В. І. Шакур, Л. Г. Шостак та інші.

Н. В. Дараганова вважає, що адміністративну відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті можна визначити, як різновид юридичної відповідальності, яка є сукупністю адміністративних правовідносин, що виникають у зв'язку з адміністративними правопорушеннями на повітряному транспорті та яка передбачає застосування уповноваженими органами (посадовими особами) органів повітряного транспорту