

перспективним торговельно-економічним партнерством дозволяє Україні підвищити увага до захисту навколишнього середовища, безпеки харчових продуктів та умов утримання тварин, також САП сприяє реформуванню аграрної галузі з метою врахування проблем навколишнього середовища та безпеки харчових продуктів у роботі фермерів.

Література

1. Про схвалення Стратегії розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.10.2013 р. № 806-р // Урядовий кур'єр. – 2013. – № 215.

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page

3. Спільна аграрна політика Європейського Союзу: можливості та виклики для України /аналітична доповідь. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2011.

4. Оцінка перспектив та можливостей для агропромислового комплексу України внаслідок підписання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом / аналітична записка. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2013.

5. Казьмір П. Г. Концептуальні засади модернізації системи управління розвитком сільських територій / П. Г. Казьмір, М. Г. Ступень, Л. П. Казьмір // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України [зб. наук, пр.] / Ін-т регіон, досліджень НАН України. – 2011. – Вип. 6 (92). Сучасні проблеми розвитку сільських територій. – С. 81-90.

УДК 339.92:338.47

Старко О. Л., к.ю.н., доцент,
Східноєвропейський національний університет
імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна
Рудавський П. А., студент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

АСОЦІАЦІЯ ЄС У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах проведення в Україні соціальних та економічних перетворень, розвитку суспільства дуже важливим постає питання правового регулювання транспортних перевезень. На сьогоднішній день характерні проблеми транспортної галузі для України пов'язані із недосконалим законодавством та його нечітким виконанням, узгодженням норм Цивільного, Господарського кодексів та норм транспортного законодавства. Питанню правового регулювання транспортних перевезень приділена увага широкого кола вчених, зокрема таких, як: І. О. Безлюдько,

І. В. Булгаковою, І. А. Діковською, О. В. Клепіковою, Г. В. Самойленко та ін. Проте питанням відповідності нормативно-правових актів України укладеній Угоді з ЄС щодо транспортних перевезень науковцями приділено уваги не достатньо.

Транспорт є складовою частиною економіки країни, обслуговує всі її галузі та сприяє розвитку інших секторів економіки [3, с. 158]. Норми господарського і цивільного права реально віддзеркалювали суспільний стан і давали можливість суспільству розвиватися. Але недоліки у правовому регулюванні не зникли, а навпаки, їх стало більше, виникли проблеми їх спільного застосування. Певні статті ЦК України є універсальними для регулювання деяких відносин, а тому виступають складовою частиною господарського законодавства і навпаки. Яскравим прикладом таких не співвідношень у законодавстві є норми щодо транспортних перевезень вантажу. Транспортні перевезення регулюються ГК, ЦК, а також актами спеціального транспортного законодавства. Можемо зазначити, що однією із невідповідностей у законодавстві, щодо транспортних перевезень є строк позовної давності у договорах перевезення. Так, згідно з ЦК України «до вимог, що впливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів)» [2, ч. 3 ст. 925]. У свою чергу Господарський кодекс України, врегульовуючи порядок вирішення спорів щодо перевезень, встановлює, що «для пред'явлення перевізником до вантажовідправників та вантажоодержувачів позовів, що впливають з перевезення, встановлюється шестимісячний строк» [1, ч. 5 ст. 315]. Тут вбачається недостатність законодавчої розробки положень ЦК і ГК України, тому необхідне узгодження норм ЦК, ГК та норм законодавства з перевезень.

Ще одним яскравим прикладом проблеми правого регулювання транспортних перевезень вантажу є відсутність у правовій базі конкретного визначення поняття «транспортна політика», яке нині частіше починає привертати увагу вчених-правознавців. Огляд трактувань наведено в табл. 1.

Здійснивши аналіз переліку трактувань терміну «транспортна політика», ми з'ясували головні її особливості, на основі яких, вивели власне авторське тлумачення терміну «транспортна політика» - це система дій, яка забезпечує реалізацію принципів вільного переміщення на території країни або за її межами, гарантує розвиток транспорту відповідно до вимог охорони навколишнього середовища й високий рівень економічної ефективності і розвитку різних видів транспорту. На даний момент транспортна політика є дуже не досконалою і дає змогу задовольняти лише незначні потреби.

Таблиця 1

Визначення терміну «Транспортна політика» в науковій літературі

№	Джерело	Визначення
1	Економічна енциклопедія. У трьох томах: Т. 3. – К.: Академія, 2002. – 952 с.	Транспортна політика – це діяльність держави і відповідних галузевих інститутів, спрямована на забезпечення галузей економіки та населення країни перевезеннями [4]
2	Сирийчик Т., Фургаліські А., Клімкевич Ч., Пугачов М. Транспортна політика України. – К.: Аналітично-дорадчий центр, 2010. – 102	Транспортна політика – це система, яка повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту в конурбаціях (на міських територіях, що розвиваються дуже швидко).
3	Прейгер Д. Формування ЄССТП: місце і роль України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2006. – № 3. – С. 64.	Транспортна політика – це діяльність органів влади, спрямовану на повне задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, реалізацію власного транзитного потенціалу при економічно обґрунтованих тарифах та вимог.
4	Погребиський М. Напрями розвитку транспортного комплексу / М. Погребиський // Зб. наук. праць НАДУ при Президентіві України. — 2006. – № 1. – С. 355-365	Транспортна політика – це комплексна програма дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин.

Джерело: Узагальнено автором

Підписання Угоди про асоціацію між ЄС та Україною забезпечує імплементацію у національне законодавство певної низки нормативно-правових актів щодо транспорту. Відповідно до Звіту про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у 2015 р. Урядом схвалено плани імплементації 16 актів законодавства ЄС у сфері транспорту, зокрема двох директив щодо перевезень небезпечних вантажів, семи директив та трьох регламентів ЄС з питань автомобільного транспорту і трьох директив і одного Регламенту ЄС з питань залізничного транспорту. Реалізація цих заходів дасть можливість збільшити рівень адаптованості вітчизняного транспортного законодавства до законодавства ЄС. Також відбувається робота щодо залучення коштів ЄС на розвиток транспортної інфраструктури: для впровадження Транспортної стратегії України 2020, підписано Гарантійну угоду між Україною та Європейським інвестиційним банком та Фінансову угоду між Укрзалізницею та ЄІБ на суму 55 млн. євро з метою будівництва Бескидського тунелю. У зв'язку з прийняттям Угоди з'являється потреба аналізу та зіставлення директив із законодавством України.

Отже, розв'язати існуючі проблеми транспортних перевезень можливо

тільки шляхом розроблення та виконання загальнодержавної та регіональних програм розвитку транспорту. Проблеми, щопоставили на сучасному етапі потребують нагального вивчення та врегулювання.

Література

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
3. Булгакова Ф. С. Аналіз транспортної системи в сучасному національному господарстві України / Ф. С. Булгакова // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. – 2013. – № 2. – С. 158-160.
4. Економічна енциклопедія: у 3-х т.: Т. 3 / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Академія, 2002. – 952 с.

УДК 551:316

Шерстобоев О. В., радник голови державного
Агентства з питань електронного урядування України,
м. Київ, Україна

СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ ТА СОЦІАЛЬНА БЕЗПЕКА В АСПЕКТІ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

В Україні поняття «соціальний захист» почали широко вживати лише на етапі переходу до ринку і як його атрибут, хоча в тій чи іншій формі соціальний захист завжди був притаманний українському суспільству. Формуванню сучасних систем соціального захисту у світі сприяло усвідомлення необхідності створення соціальних амортизаторів ринкових ризиків.

Неможливо розглядати проблему соціального захисту та соціальної безпеки без урахування господарської діяльності, оскільки питання податкового та пенсійного забезпечення відноситься до пріоритетних в державі.

Багато людей ще й нині не сприймають термін «соціальний захист» щодо населення загалом, вважаючи, що він стосується лише окремих верств населення, або, як часто нині висловлюються, незахищених верств населення. Дедалі частіше соціальний захист передбачає комплекс заходів, спрямованих на створення безпечного соціального середовища людини.

Зокрема, у ст. 46 Конституції України проголошується, що громадяни мають право на соціальний захист, що включає право на забезпечення їх у разі повної, часткової або тимчасової втрати працездатності, втрати годувальника, безробіття з незалежних від них обставин, а також: у старості та інших випадках, передбачених законом [1].