

### *Література*

1. Актуальні проблеми методології приватного права: Колективна монографія / За заг. ред. О. Д. Крупчана. – К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва АПрН України, 2005. – 266 с.
2. Задорожний Ю. А. Римське право – доктринальна першооснова права та юридичної науки в країнах романо-германської правової сім'ї та України / Ю. А. Задорожний. – К.: ВПЦ "Київ. ун-т", 2009. – 173 с.
3. Сивий Р. Б. Приватне (цивільне) право в системі права України: монографія / Р. Б. Сивий. – К.: КВІЦ, 2006. – 214 с.

УДК 346.54(043.2)

**Сергієнко Т.І.,**  
к.п.н., доцент,

Запорізька державна інженерна академія, м. Запоріжжя, Україна

### **ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР ЯК ОБ'ЄКТ ВПЛИВУ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

Сучасні тенденції світу створюють нову систему світової торгівлі, відбувається переміщення великих мас товарів та капіталів, що призводить до постійного зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів. З метою забезпечення торговельних і соціальних зв'язків між країнами Євросоюзу і країнами Центральної та Східної Європи створюється мережа міжнародних транспортних коридорів, які мають певну специфіку свого правового регулювання – правові режими.

Для того, щоб з'ясувати, в рамках якого саме правового режиму здійснюється господарська діяльність у сфері транспортного коридору, слід детальніше зупинитись на різновидах правових режимів.

Визначенням поняття "правовий режим" займалися такі вчені: Матузов М. І., Малько А. В., Корельський В. М., Алексєєв С. С., Мілаш В. С. та інші.

Так, деякі вчені визначають правовий режим як своєрідний блок у загальному арсеналі правового інструментарію, який об'єднує певні правові засоби [1, с.50]. Деякі вказують, що правовий режим – це особливий порядок регулювання, виражений через застосування певної сукупності правових засобів, що створюють своєрідне сполучення велінь, дозволів та заборон та встановлюють особливу направленість правового регулювання, яка реалізується через специфіку елементів механізму регулювання вказаних відносин [2, с. 83]. Не зупиняючись детально на

розгляді поняття правовий режим, слід вказати, що останнє визначення, на нашу думку, є найбільш повним.

Традиційно виділяють три види правових режимів: національний режим, режим найбільшого сприяння, спеціальний режим. Під національним режимом, як правило, розуміють надання іноземним фізичним та юридичним особам прав та обов'язків, які у певній мірі співпадають з правовим режимом, що надається власним громадянам. Режим найбільшого сприяння – це режим, на основі якого іноземному суб'єкту надається у тій чи іншій сфері відносин такі права та обов'язки, які передбачаються для фізичних чи юридичних осіб найбільш сприятливої нації [3, с.190]. Щодо визначення спеціального правового режиму єдність в думках не спостерігається. Так, спеціальний правовий режим визначається як: надання іноземцям правового стану, що відрізняється від правового режиму громадян в сторону зменшення прав іноземців; надання спеціальних прав, які найчастіше встановлюються у договірній практиці та інші.

Вперше у законодавстві України поняття "спеціальний режим господарювання" запроваджено Господарським кодексом України. На думку авторів коментарю до Господарського кодексу, "спеціальний режим господарювання – це інститут господарського права, що визначає особливий порядок здійснення господарської діяльності на визначеній території або в певній галузі економіки, який відрізняється від загального режиму господарської діяльності, передбаченого законодавством, і запроваджується для досягнення цілей, встановлених державою" [4, с.180].

Отже, можна виділити два види спеціальних режимів господарювання: спеціальний правовий режим господарювання загального типу та галузевий спеціальний правовий режим.

Спеціальний правовий режим загального типу визначає "правила гри" для видів господарської діяльності, передбачених Розділом 8 ГК України. Галузевий спеціальний правовий режим господарювання стосується лише окремих галузей економіки, прямо визначених законом як таких, що потребують стабілізації та прискореного розвитку. До таких галузей, на нашу думку, слід віднести і транспортну галузь [4, с. 180].

Необхідно визначити основні ознаки спеціального правового режиму господарської діяльності в транспортному коридорі.

Так, метою створення та функціонування транспортного коридору є стимулювання розвитку національного ринку транспортних послуг, оптимізація транзитних перевезень, а також розвиток міжнародного співробітництва у галузі транспорту. Перш за все, мова йде про спро-

щення митного оформлення транзитну вантажів та пасажирів, збільшення швидкості транзиту, підбір найбільш вигідних маршрутів тощо.

На думку Міщенко А.В., на окремі елементи транспортного коридору розповсюджуються окремі спеціальні режими, оскільки для розвитку та нормального функціонування транспортного коридору необхідні такі невід'ємні складові спеціального режиму, як гарантії інвесторам, пільги, певні обмеження і заборони, а також додаткові підстави юридичної відповідальності [5, с. 169]. При цьому актуальності набуває спеціальний режим господарської діяльності, яка, як нами вказувалось раніше, є невід'ємною складовою транспортного коридору.

Таким чином, діяльність у рамках транспортного коридору є об'єктом впливу спеціального правовий режиму господарювання у транспортній галузі, який охоплює усі види транспорту, ґрунтується на гармонізації українського та міжнародного законодавства, діє на чітко визначеній території, має розвинуту й розгалужену систему обслуговування пасажирів, багажу й вантажів та потужну інформаційну мережу, у межах якого діють єдині правила і вимоги, що ставляться до водіїв, самих транспортних засобів, дорожнього покриття (для наземного транспорту), а також у межах якого діють особливі (пільгові) податкові, митні, інвестиційні та стабілізаційні політичні умови.

#### *Література*

9. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори // Економіст.— 2008.— №1.— С.50-57.
10. Новикова А.М. Україна в системі МТК.— К.: НІПМБ, 2008.— 493 с.
11. Погребницький М.Л. Роль транспорту та системи міжнародних перевезень у забезпеченні зовнішньої торгівлі держави // Держава та регіони.— 2006.— №2.— С.190-194.
12. Господарський кодекс України: Чинне законодавство зі змінами та допов.— К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2011.— 192 с.
13. Міщенко А. Транспортний коридор як організаційно-правова форма спеціального правового режиму / А. Міщенко // Вісник Академії правових наук України.— 2007.— № 4 (51).— С. 167-175.

УДК 351(043.2)

Слободська І.А.,  
аспірантка,  
Національний авіаційний університет  
Понур Ю.С.,  
адвокат,  
Київська міська кваліфікаційно-дисциплінарна комісія адвокатури,  
м. Київ, Україна

### **СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ**

Новий, самостійний період розвитку галузі української цивільної авіації розпочався після проголошення державної незалежності України у 1991 р. та обрання нею політики ринкової економіки.

Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативі, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути повного краху в умовах різкого падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів.

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та встановила повітряне сполучення з багатьма країнами світу [1, с. 118-119]. У рамках загальної адміністративної реформи в Україні, початок якої співпав з прийняттям України 15 грудня 1999 року у члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією [3], що й відобразилося на положеннях Повітряного кодексу України, прийнятого 19 травня 2011 року.

Найбільшою проблемою було те, що в Україна не мала авіакомпанії, спроможної конкурувати з іноземними перевізниками. Міжурядові угоди про повітряні перевезення надали можливість Україні самостійно здійснювати прямі міжнародні авіаційні перевезення. Ці угоди передбачали паритетні умови праці для перевізників обох сторін. Але українські перевізники не могли конкурувати з такими авіакомпаніями, як "Люфтганза", "Ер Франс" та ін. Потрібно було створити українську авіакомпанію, яка б відповідала міжнародним стандартам. Нею стала авіакомпанія "Міжнародні авіалінії України" (МАУ).

Фундатором МАУ з боку України виступило державне об'єднання