

Транспортування – це ключова комплексна активність, пов'язана з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, яка складається, у свою чергу, з комплексних та елементарних активностей, що охоплюють експедирування, вантажопереробку, упаковання, передачу прав власності на вантаж, страхування і т. ін.

Транспортна логістика – функціональна сфера логістики, що оптимізує логістичні операції на шляху матеріального потоку від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюється з застосуванням транспортних засобів.

Транспорт у системі логістики відіграє подвійну роль:

- по-перше, він є складовою або компонентом основних функціональних галузей логістики (закупівельній, виробничій, розподільчій);
- по-друге, транспорт є однією із галузей економіки, у якій також розвивається підприємницька діяльність: транспорт пропонує на ринку товарів і послуг свою продукцію – транспортні послуги, за які отримує доходи і має прибуток [1, с. 193].

Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування. Основними з цих завдань є: вибір виду транспортного засобу; вибір типу транспортного засобу; оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень; визначення раціональних маршрутів доставки; забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу; координація транспортного і виробничого процесу.

Роль транспорту істотно змінюється з розвитком логістичних систем. У сучасних умовах дисципліна транспортного обслуговування визначається не інтересами окремого відправника (одержувача), а оптимальним співвідношенням витрат і прибутку в зазначеному циклі виробництва і споживання.

Існують такі ознаки класифікації транспортної складової логістичних систем:

1. За видом доставки: пряма; з переробкою на транспортних терміналах; з переробкою і зберіганням у розподільчих центрах.
 2. За видом обслуговування: зі складу постачальника або розподільчого центру на склад споживача, або розподільчий центр; зі складу постачальника або розподільчого центру безпосереднього споживачу: з виробництва постачальника у виробництво споживача без складського зберігання та переробки.
 3. За видами транспортного сполучення: пряме; змішане [2, с. 74].
- Принципово важливо, що транспорт як елемент інфраструктури все

частіше бере на себе нетранспортні функції, звільняючи споживача від збутових і розподільчих операцій. Таким чином, транспорт перестає бути відособленою галуззю економіки, яка продає послуги з переміщення вантажів. Він виступає як виробник широкого кола послуг, готовий здійснити комплексне обслуговування.

Разом з тим існують різні порівняльні логістичні характеристики різних видів транспорту, таких як: залізничного, автомобільного, водного, повітряного, трубопровідного. Кожний з видів транспорту має конкретні особливості з точки зору логістичного менеджменту, переваги та недоліки, які визначають можливості його використання в логістичній системі. Тобто, роль транспортування настільки велика, що коло питань, які стосуються цієї ключової комплексної логістичної активності, виділене у предмет вивчення спеціальної дисципліни – транспортної логістики.

Останніми роками, попри всі труднощі, використання елементів логістики транспорту постійно розширюється завдяки, наприклад, введенню в дію локальної мережі ВМ, інформації про переміщення вантажів у транспортних потоках процесів, введенню нових методів бухгалтерського обліку матеріальних коштів, які проходять разом з вантажопотоками через транспортні підприємства.

Література

1. Гаджинський А.М. Логистика: Учеб. для высших и средних спец. учеб. заведений / А.М. Гаджинский.– М.: Информационно-внедренческий центр "Маркетинг", 2000.– 375 с.
2. Леншин И.А. Логистика: В 2 ч.– Ч. 1. / И.А. Леншин, Ю.И. Смольняков – М.: Машиностроение, 1996.– 246 с.

УДК 341.9 (043.2)

Пильгун Н.В.,
к.ю.н., доцент,
Возняк І. Д., магістрант,
Жилкова А. А., магістрант,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ІСТОРІЯ ФОРМУВАННЯ ПРИВАТНОГО ПРАВА В ЗАХІДНІЙ ЄВРОПІ

Актуальність дослідження становлення та розвитку приватного права обумовлюється потребою розробки нових наукових концепцій розвитку системи права як умови становлення правового громадянського

суспільства, адже процес формування системи приватного права обумовлений історичними, культурними, геополітичними особливостями розвитку держави.

Одними з перших в своїх працях звертались до доктрини приватного права мислителі давнього часу. Є припущення, що вже в XXI – VII ст. до н. е. норми приватного права отримали досить виразне закріплення у Законах Хаммурапі, а також інших стародавніх правових джерелах. Слід погодитися з точкою зору Сивого Р. Б., який стверджує, що про наявність приватного права в цей період слід говорити умовно, адже норми, які містилися в цих збірниках, мали казуїстичний і безсистемний характер [3, с. 38].

Зародження ідеї про поділ системи права на дві частини було здійснене в період Античності. Так вагомий внесок у розробку приватного права було зроблено юристами Стародавнього Риму. Особливої популярності набуло визначення приватного і публічного права, дане Ульпіаном. Він зазначав, що вивчення права поділяється на дві частини – публічне і приватне право – і розрізняв їх залежно від того, чиєї користі право стосується [1, с. 26].

З розпадом Римської імперії починається поступове витіснення римського права місцевим правом в Західній Європі. Пізніше з XI ст. в західноєвропейських університетах починається вивчення римського права. З цього часу починається його безпосередня рецепція, що є основою становлення системи приватного права в будь-якій державі. Ю. А. Задорожний виділив такі етапи рецепції римського права:

1) VI – X ст.– безпосереднє застосування норм та елементів римського права у спрощеному та переробленому виді.

2) XI – XVI ст.– активне використання норм римського права для систематизації та доповнення місцевого звичаєвого права.

3) XVII – XX ст.– перехід від прямого застосування римського права до включення його норм у національні кодифіковані законодавства [2, с. 152].

Цю періодизацію можна покласти в основу іншої, яка стосується формування приватного права. Таким чином, етапи становлення приватного права можна подати в такому розрізі:

1) VII ст. до н. е.– V ст. н. е.– початковий етап формування приватного права в період Античності.

2) V – XVIII ст.– етап розвитку приватного права в епоху Середньовіччя та Нового часу. Даний етап включає в себе такі підетапи:

a. VI – X ст.– безпосереднє застосування норм та елементів римського права у спрощеному та переробленому виді; створення варварсь-

ких кодифікованих актів; формування канонічного права на основі римських джерел. В цей період основними джерелами права були варварські правди, такі як: Lex Burgundionum, Lex Visiothorum, Lex Salica.

b. XI – XVIII ст.– активне використання норм римського права для систематизації та доповнення місцевого звичаєвого права; пряме застосування пристосованого римського права; виникнення університетів. Так в XI ст. розпочалось активне вивчення та дослідження римського права. Цей процес відбувається в містах північної Італії і згодом поширюється в інших державах, як-от: Франція, Німеччина, Іспанія. Початок вивчення римського права пов'язують із школою глосаторів. Протягом XV – XVI ст. у Франції не існувало єдиної правової системи – на півдні діяло "дійсне римське право", а на півночі – звичаєве право. Для впорядкування звичаєвого права (кутюрів) за наказом королів складаються їхні збірники. У феодально роздробленій Німеччині з XII ст. рецепція відбувається шляхом використання римського права для доповнення та переробки місцевого законодавства.

3) Кінець XVIII – початок XX ст.– етап кодифікації приватного права в провідних країнах Європи. Перші кодифіковані акти створюються у Німеччині – Баварський цивільний кодекс 1756 р. та Прусський земельний кодекс 1794 р. Знаковим є прийняття Цивільного кодексу Франції 1804 р. та Німецького цивільного уложення 1896 р., в яких були відображені та вдосконалені здобутки у сфері приватних правовідносин. В цей же час активно вивчається приватне право у всіх країнах Європи. Так цивілістична доктрина цього періоду розглядала приватне право як виключно цивільне право, а його місце в системі права досліджувалось шляхом протиставлення публічному праву залежно від змісту регульованих відносин або залежно від методу правового регулювання.

4) Початок XX ст.– кінець 80-х рр. XX ст.– етап подальшого розвитку ідей щодо ролі і місця приватного права; зародження і утвердження радянської політико-правової думки. В цей період радянська правова доктрина заперечувала існування приватного права. Цивільне право розглядалось як елемент публічного права.

5) З кінця 80-х рр. XX ст.– сучасний етап. На цьому етапі відроджується вчення про приватне право як основу правопорядку, приймаються нові нормативно-правові акти у сфері приватно – правових відносин в пострадянських державах, а також спостерігається тенденція до уніфікації та гармонізації норм міжнародного права в національне законодавство.

Виходячи із вище викладеного, можна сказати, що норми приватного права займають провідне місце в правовій системі кожної держави.

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 Україні / 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-