

Литература

1. Розовский Б.Г. Ненаучные заметки о некоторых научных проблемах уголовного процесса. Луганск, 2004. 600 с.
2. Головки Л. и другие. Курс Уголовного процесса. Москва: Статут, 2017. 1280 с.
3. Packer H.L. Two Models of the Criminal Process / University of Pennsylvania Law Review. Vol. 113. November 1964. № 1. P. 1.
4. Tanoviceanu I. Tratat de drept i procedură penală. Ed. A doua a Cursului de drept i procedură penală. Tip. Curierul judiciar. Bucureti 1927. 850 p.
5. Уголовный кодекс Республики Молдова, № 985-XV от 18.04.2002. Переопубликован: Мониторул Официал № 72-74/195 от 14.04.2009.
6. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Молдова № 122-XV от 14.03.2003. Переопубликован: Мониторул Официал ал Р.Молдова № 248-251/699 от 05.11.2013.

УДК 341.824:338.47(043.2)

Айрапетян А.Г., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Похиленко І.С., к.ю.н., доцент

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВОВІДНОСИН У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

В умовах інтеграції України в Європейський Союз правове регулювання транспортної діяльності має бути одним із пріоритетних напрямів у вдосконаленні системи законодавства України. Від його якості залежить динаміка розвитку країни загалом і темпи адаптації національної економіки до ефективного економічного співробітництва у Європейському Союзі зокрема. Сьогодні відбувається активний процес реформування транспортної галузі національної економіки, формування на цій основі нового транспортного законодавства. Держава здійснює регулювання шляхом прийняття законів і нормативних правових актів, загальних для всієї транспортної системи. На думку американського економіста М. Портера найважливішою функцією держави є не надання безпосередньої допомоги галузям і фірмам, а орієнтація їх на вирішення все більш великих і складних завдань, які не може поставити перед ними стихійний ринок [1].

Державне регулювання транспортною сферою – це створення правомочними зовнішніми і внутрішніми структурами комплексу соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, що має високу соціальну значимість. При цьому місія держави у сфері функціонування та розвитку транспортної системи визначена як сприяння економічному зростанню та підвищенню

добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг.

Зміст функцій державного управління та функцій державного регулювання транспортною системою, певною мірою, буде збігатись – адже категорії «управління» і «регулювання» відносяться одне до одного як загальне і часткове, тому часткове обов'язково матиме риси загального. Відмінність між ними поставатиме у складі суб'єктів управління та регулювання. Щодо останнього (регулювання) – ними визначені уповноважені органи виконавчої влади [2, с. 19].

Функції державного регулювання транспортної системи мають наступні основні риси: є зовнішнім проявом властивостей об'єкту регулювання – суспільних відносин у транспортній сфері; цілеспрямований, уособлений та самостійний характер; об'єктивно необхідні для здійснення процесу регулювання; реалізуються певними методами; характеризують зміст діяльності щодо регулювання транспортної системи [3, с. 133].

Суб'єкти державного регулювання транспортної системи можуть бути також піддані класифікації відповідно до структурної побудови системи органів виконавчої влади: Кабінет Міністрів України; Міністерство транспорту України, урядові органи державного управління (департаменти, служби, інспекції); міністерства, відомства, інспекції (які не входять до Міністерства транспорту України); місцеві державні адміністрації.

У процесі реалізації повноважень органи державного регулювання (у межах компетенції, встановленої чинним законодавством) взаємодіють із органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, окремими громадянами [4, с. 144].

Характерною особливістю адміністративно-правових заходів регулювання транспортної сфери є наявність владного характеру взаємовідносин: примусові заходи адміністративного впливу з боку контролюючих органів. Даний блок включає в себе також законодавче регулювання. До адміністративно-правових заходів можна віднести і інструменти контингентування (визначення структури виконавців послуг), сертифікації (якість послуг вимогою стандартів), ліцензування і квотування (визначення порядку та обмежень на входження в ринок комерційних перевізників), контролю над цінами, які реалізуються на основі чинного цивільного та господарського законодавства через системи встановлюваних законодавством норм і правил, а також галузевими нормативними документами. Економічні способи відрізняються впливом на розвиток-регрес конкуренції, балансування попиту та пропозиції. У транспортній сфері можна виділити основні економічні інструменти: використання коштів податкового регулювання; встановлення мінімального розміру оплати праці; пряме встановлення цін на надавані

послуги і лімітування підвищувальних коефіцієнтів, примус до виконання наданих пільг на проїзд; фінансування науково-дослідних розробок; диференційована 100 кредитна політика; конкурентний розподіл державного та регіонального замовлення та відповідних бюджетних дотацій; державні замовлення на обслуговування серед приватних підприємців; фінансова підтримка розвитку пасажирського транспорту бюджетами різного рівня (компенсація пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії тощо) [5].

Отже, критеріями успіху державної політики, а відтак регулювання у сфері транспорту є забезпечення динамічності розвитку галузі, зняття перешкод на шляху цього розвитку; забезпечення балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства; економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію витрат у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг; забезпечення суспільно прийнятного рівня безпеки функціонування транспортних систем для життя і здоров'я людей, задоволення потреб держави в транспортних послугах при здійсненні ним функцій по забезпеченню громадської безпеки; довгостроковий характер реалізації попередніх критеріїв та ін.

Література

1. Porter, Micheal E. and Kramer, Mark R. (2006) «Strategy and Society: The Link Between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility», Harvard Business Review, December 2006, pp. 78–92.
2. Садловська І.П. Основні тенденції та напрями діяльності транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку за 9 місяців 2007 р. *Юридична думка*. 2007. № 6. С. 18-20.
3. Сич Є.М., Мініна О.В. Передумови інтеграції транспортних систем прикордонних регіонів. *Право України*. 2003. Вип. 7. С. 132-140.
4. Сивый В.Б., Козырь О.М. К вопросу обоснования необходимости проведения структурной реформы в транспортной отрасли. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2005. № 9-10. С. 140-145.
5. Богомазов В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями. СПб: ГИЭА, 1997. 100 с.