

займаються тривалим злочинним «бізнесом». За даними наукових досліджень, у склад кожного десятого кримінального угруповання входить неповнолітній.

Вони діють більш відкрито, жорстоко й зухвало, використовуючи вогнепальну зброю та спеціальні засоби. Неповнолітні почали використовувати складні способи підготовки, вчинення й приховування своєї злочинної діяльності, що достатньо ускладнює діяльність оперативних підрозділів щодо швидкого їх встановлення та затримання.

Все це безумовно впливає на організаційно-тактичне забезпечення проведення слідчих (розшукових) дій, НСРД та окремих розшукових заходів, яке потребує певного переосмислення й удосконалення з урахуванням сучасних змін у законодавстві та потреб правоохоронної практики.

На сьогодні суспільство вимагає від правоохоронних органів та органів влади й управління негайного вжиття невідкладних законодавчих, управлінських та організаційних заходів щодо створення надійного заслону (ефективно діючої системи) з протидії злочинним проявам.

Одним із основних завдань, які повинна вирішувати наука у вказаному напрямі – актуалізація наукового і методичного забезпечення протидії злочинності, підвищення її результативності шляхом впровадження у діяльність правоохоронних органів найновіших наукових досліджень, розробок та передового досвіду. Центральне місце у підготовці фахівців відповідного профілю повинні зайняти відомчі заклади вищої освіти МВС України, а також провідні учені та вищі навчальні заклади Міністерства освіти і науки України.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ВИКОРИСТАННЯ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ ЯК ОСНОВА ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЕРЖАВИ

Дерев'янко Б.В.,

головний науковий співробітник Науково-дослідного
інституту приватного права і підприємництва
імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України
д.ю.н., професор

Динамічний розвиток ринкових відносин у сфері транспорту, реформаторський характер транспортної політики в Україні, спрямованої у першу чергу на розширення сполучення із країнами ЄС, поєднання різних видів транспорту при доставці вантажів «від дверей до дверей», зумовлюють інтерес до розвитку транспортної системи України як пріоритетного напрямку вітчизняної правової політики. Ця політика має впливати на правове регулювання відносин з використанням транспортних засобів, що визначатиме стабільність функціонування інфраструктури держави. Наведене зумовлює необхідність переосмислення і перманентного удосконалення правового забезпечення здійснення видів господарської діяльності, пов'язаних із активним застосуванням транспортних засобів на професійній основі.

Регулювання відносин у сфері транспорту має здійснюватися на основі спеціальних правових механізмів, що спираються на різнорівневе галузеве законодавство. Регулювання відносин із застосування транспортних засобів для досягнення приватних інтересів має розпочинатися із Цивільного кодексу України (ЦК України), регулювання відносин із застосування транспортних засобів для досягнення приватних і публічних інтересів одночасно під час здійснення підприємницької діяльності має розпочинатися із Господарського кодексу України (ГК України). Як вказувалося нами раніше, відносини в економіці спрямовані на досягнення як приватних інтересів їх учасників (отримання прибутку, розширення обсягів та асортименту виробництва, вихід на нові ринки тощо), так і на досягнення публічних інтересів усього суспільства та держави (забезпечення економічної незалежності держави, забезпечення внутрішніх потреб у певній продукції, подолання проблеми зайнятості населення, фінансування соціальної сфери, державного апарату, наукових досліджень тощо) [1, с. 78].

Відносини, пов'язані із професійним застосуванням транспортних засобів, не можуть регулюватися тим самим актом, що і відносини, пов'язані із застосуванням транспортних засобів членами сім'ї під час організації та здійснення поїздки на риболовлю, збір грибів та ягід чи іншого відпочинку за межами міста тощо. Відносини у сфері економіки є складними і вкрай розгалуженими. Відносини за участі професійних комерційних транспортних організацій лише підтверджують це.

Аналізу різноманітних аспектів правового захисту транспортних підприємств, держави та громадян приділяли зусилля вчені і практики з різних галузей права, освітніх і наукових установ, транспортних та інших організацій. Було підготовлено значну кількість навчальних видань за редакцією І.В. Булгакової та О.В. Клепікової [2], В.К. Гіжевського та Е.Ф. Демського [3], М.Л. Шелухіна [4], В.В. Мішук [5] й ін. та захищено значну кількість дисертацій: М.Л. Шелухіним [6; 7]; Д.К. Медведєвим [8]; В.В. Кадалою [9]; В.В. Родіною [10]; О.В. Крепіковою [11]; С.М. Павлюком [12] та ін. Восени 2021 року було захищено дисертацію докторського рівня Е.М. Деркач [13]. Наведені роботи вказують на перманентну необхідність удосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності та розвиток відповідного законодавства, спрямованого як на захист прав споживачів послуг транспортних організацій, так і самих таких організацій і держави.

В останній серед названих вище робіт обґрунтовано висновок про те, що транспортне право слід розглядати як інститут господарського права, що регулює відносини, які виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності у сфері транспорту [13, с. 3]. На нашу думку, транспортне право є чимось явно більшим, аніж просто правовий інститут. Це є велика кількість груп правових інститутів. Ще у 2008 році нами зазначалося, що транспортне право є комплексною галуззю права, а залежно від переважаючих правовідносин його можна розглядати як частину цивільного, господарського чи адміністративного права. У випадку дослідження правовідносин, пов'язаних із володінням, користуванням та розпорядженням

транспортними засобами громадянами України та інших держав, і регулюванням подібних питань, транспортне право необхідно розглядати як підгалузь цивільного права. При дослідженні правовідносин, пов'язаних із володінням, користуванням та розпорядженням транспортними засобами громадянами України та інших країн, що здійснюють підприємницьку діяльність без отримання статусу юридичної особи, а також підприємствами, установами, організаціями та їх об'єднаннями з метою отримання прибутку чи досягнення іншого соціально-економічного ефекта, транспортне право повинно розглядатися як підгалузь господарського права. Правовідносини, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, організації процесів дорожнього руху, оподаткуванням власників транспортних засобів, їх використанням з метою наповнення Державного та місцевих бюджетів, характеризують транспортне право як підгалузь фінансового права як частини адміністративного права або як підгалузь адміністративного права взагалі [4, с. 9-10].

Загалом галузева приналежність відносин у сфері транспорту не повинна бути визначальною і кінцевою метою при удосконаленні регулювання відносин у сфері транспорту. Саме комплексний підхід у цьому питанні має сприяти планомірному перетворенню правового регулювання у сфері використання засобів транспорту на основу ефективного функціонування інфраструктури держави. Комплексний міжгалузевий підхід може бути виражений у розробці та прийнятті комплексного міжгалузевого кодифікованого акту – Транспортного кодексу України (ТК України).

Слід погодитися із новітньою пропозицією формування трирівневого транспортного законодавства, яким регулюватимуться відносини за участі професійних транспортних організацій: 1) ГК України, який містить загальні положення щодо організації та здійснення транспортування вантажів; 2) ТК України як форма систематизації спеціального транспортного законодавства; 3) правила перевезень вантажів окремими видами транспорту, в яких деталізуються положення кодексу, встановлюються технічні вимоги й особливості організації та здійснення перевезень вантажів різними видами транспорту [14, с. 323].

Новий комплексний кодифікований акт – ТК України має об'єднати у собі норми чинних транспортних кодексів, статутів та законів, уніфікувати термінологію та підвищити ефективність господарської практики застосування відповідного транспортного законодавства, усунути дублювання правових приписів, впорядкувати положення НПА, створити умови для рівноправного розвитку суб'єктів усіх форм господарювання, сприяти формуванню сучасного ринку транспортних послуг. У єдиному ТК України має бути збалансовано публічні та приватні інтереси, визначено сучасні тенденції комерціалізації перевізного процесу, його діджиталізації, розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень, регламентовано правовий статус нових учасників ринку транспортних послуг. Слід також погодитися із думкою згадуваної Е.М. Деркач у тому, що реалізація запропонованих заходів сприятиме системному вдосконаленню транспортного законодавства, поглибленню тенденції до стабільності правових приписів, вирішенню важливих проблем, що полягають у

дублюванні положень ГК України, ЦК України та транспортних кодексів і статутів; при цьому ГК України як стрижневий НПА у системі транспортного законодавства, що регулює перевезення вантажів, потребує розширення предмету регулювання з відповідною заміною назви глави 32 з «Правове регулювання перевезення вантажів» на «Правове регулювання транспортної діяльності», з посиланням на спеціальне транспортне законодавство (зокрема майбутній ТК України) та правила перевезення вантажів [13, с. 105-106]. Сподіваємося, що заходи із практичної реалізації викладеного сприятимуть підвищенню ступеня правового регулювання у сфері використання засобів транспорту і формуванню на його основі повноцінної основи ефективного функціонування інфраструктури держави.

Список використаних джерел

1. Деревянко Б.В. Доцільність регулювання відносин в економіці Господарським кодексом : зарубіжний досвід. *Форум права*. 2016. № 2. С. 77–82. URL: http://www.nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2016_2_13.pdf
2. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.
3. Транспортне право України: навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. К.: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
4. Шелухін М. Л. Транспортне право України. Академічний курс: підручник. за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 896 с.
5. Мішук В.В. Транспортне право України: курс лекцій, навч. посібник. Хмельницький: ХУУП, 2008. 488 с.
6. Шелухін М.Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2002. 19 с.
7. Шелухін М.Л. Кримінологічна безпека на транспорті: організаційно-управлінське та оперативно-розшукове забезпечення: моногр. Донецьк, 2008. 365 с.
8. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк: ДЮІ МВС України, 2010. 205 с.
9. Кадала В.В. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк: ДЮІ МВС України, 2011. 233 с.
10. Родіна В.В. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2012. 20 с.
11. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2020. 35 с.

12. Павлюк С.М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... д-ра філос. за спец. 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.

13. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 545 с.

14. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 387 с.

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДНОСИН ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ: РЕГІОНАЛЬНИЙ ТА МІСЦЕВИЙ РІВНІ

Кірін Р.С.,

провідний науковий співробітник
Державної установи «Інститут економіко-правових
досліджень імені В.К. Макутова НАН України»
д.ю.н., доцент

Наприкінці ХХ століття вітчизняний парламент констатував [1]:

- 1) територіальна організація України спрямована на поєднання загальнодержавних, регіональних і місцевих інтересів;
- 2) територіальний розподіл суспільних інтересів у галузі охорони природи визначається територіальними обсягами природних геоекосистем і поділяється на: 2.1) загальнодержавні, що поширюються на всю територію України; 2.2) регіональні, що охоплюють територію в межах двох або більше областей та АР Крим чи поширюються на територію суміжних держав та акваторію морської економічної зони; 2.3) місцеві, що охоплюють територію в межах АР Крим, області, району.

Втім, такий об'єктивний характер просторового поширення природних систем створив територіальну невідповідність між адміністративними одиницями та природними системами як об'єктами управління. Ця позиція Верховної Ради України ґрунтувалась на визнанні наступних проблем в менеджменті екологічної сфери: - виникає потреба у виділенні регіонального рівня управління природоохоронними заходами; - державна система управління природоохоронною діяльністю є занадто централізованою та з елементами відомчості; - така система веде до зниження ефективності управління на регіональному рівні, зокрема щодо напрямів планування та використання інвестицій природоохоронного призначення, а також не дає можливості повністю враховувати територіальні інтереси в створенні екологічно безпечного довкілля.

Проте в силу низки причин реальних змін в управлінні відносинами екологічної безпеки ані на регіональному ані на місцевому рівнях не відбулося. Лише з початком процесів децентралізації влади, що має на меті, серед іншого,