

вий термін "стан природи", чи "природній стан" (status natura), в якому було відсутнє державне регулювання і орієнтація, що, в свою чергу, призводить до панування беззаконня, і, як наслідок, в такому стані, відбуваються "війни всіх проти всіх". В такому стані людина хоч і є істотою розумною, але ж вона все-таки дуже егоїстична, піддається емоціям і пристрастям, таким як властолюбство, жадоба багатства і наживи, егоїзм, бажання шкодити і заздрити оточуючим. Томас Гоббс вважає, що виходом із подібної ситуації може бути заключення усвідомленого і чітко обумовленого суспільного договору, за яким можна було б забезпечити мир у суспільстві, безпеку, життя і власність, спрямувати дії суспільства на досягнення загального блага, створення спільної влади, яка дбає про громадянський порядок. Отже, громадянське суспільство за Гоббсом існує і розвивається паралельно із становленням держави. В такій державі має існувати певна система органів, які б забезпечили впровадження демократичних змін в суспільстві і в державі, захищаючи інтереси як окремих осіб, так і суспільства в цілому. Ніколло Макіавеллі вважав, що в тогочасному суспільстві панують різні суперечливі інтереси, для якого характерним є меркантилізм, відсутність морального устою, а отже і людина в ньому егоїстична і жадна, а основні стимули її поведінки – бажання власності і безпеки (у народу) і влади (у їх правителів), а тому у людей відсутнє почуття патріотизму, не має належних духовних якостей. Цікавими є погляди розроблені Шарлем-Луї Монтеск'є про поділ законів на громадянські, які повинні регулювати не державні, не політичні відносини, і недержавні закони, що за допомогою права регулюють права і свободи громадян в політичній сфері. Вчений розділяє окремо громадянське суспільство і державу, яка, в свою чергу, є певною приналежністю, але не адекватністю, тотожністю громадянському суспільству. На його думку ні держава, ні громадянське суспільство, перебуваючи в діалектичній єдності і протилежності, не здатні існувати одна без одної, тобто бути цілком самостійними, а отже, – якщо зникне одна з цих категорій, то це матиме негативні наслідки в цілому для суспільства. Громадянське суспільство як наслідок еволюційного переходу від вільного співтовариства людей до організованого суспільства є ключовою ідеєю в концепції Жан-Жака Руссо. Таке суспільство утворюється внаслідок суспільного договору між людьми, метою якого є захист людей від майнових посягань, стихійних лих, інших обставин. Мислитель один із перших розробив теорію про те, що всі люди за походженням вільні, мають природні та рівні права, яких не вправі ніхто позбавити. Отже, в такому суспільстві не буде панувати беззаконня і всі підкорятимуться єдиній владі справедливого закону. Як бачимо, в погля-

дах і творах мислителів були вироблені перші погляди на громадянське суспільство, які стали основою для подальших наукових напрацювань в даній сфері. Серед усього різноманіття популярних теорій і концепцій (фашизм, комунізм, та ряд інших) концепція громадянського суспільства не лише не зникла з теоретичних дискусій, але і знайшла своє практичне впровадження в багатьох країнах світу.

Література

1. Нерсесянц В. С. Общая теория права и государства. Учебник для юридических вузов и факультетов./В.С. Нерсесянц/ – М.: Издательская группа НОРМА – ИНФРА. М, 1999.– 552с.
2. Сравнительный очерк государственного права иностранных держав / Н. Коркунов. Ч.1, Государство и его элементы. С. Петербург.– 1890.– 163с.
3. Общая теория права и государства : Учебник // Под ред. В. В. Лазарева.– 2-е изд., перераб и допов.: Юристь, 1996.– 472с.

УДК 658.7:656 (043.2)

Водоласкова К. Ю.,
провідний фахівець тендерно-договірного відділу
державного підприємства
"Міжнародний аеропорт "Бориспіль", м.Київ, Україна

ВПЛИВ ДЕРЖАВНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ НА ПОДАЛЬШИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

До джерел транспортного права належать, зокрема, міжнародні договори, які укладаються між Україною та іншими країнами з приводу забезпечення міждержавної транспортної діяльності, а також договори між транспортними підприємствами і організаціями України і зарубіжних країн [1]. Особливої ролі набувають міжнародні джерела права в час проголошення Україною європейської інтеграції як одним з основних пріоритетів української державної політики, що має своїм наслідком адаптацію та гармонізацію законодавства України із вимогами європейських *acquis communautaire* [2].

З початку 80-х років європейське законодавство було спрямоване на відкриття транспортних мереж між державами шляхом, по-перше, лібералізації окремих транспортних ринків держав та, по-друге, загальноєвропейської уніфікації чинних для національних транспортних ринків конкурентних умов, тобто оптимізації конкуренції [3].

Нині транспортна система України все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу. Однією із проблем, що виходить за рамки сфери транспорту є організація тендерів в рамках державних закупівель [4].

Подальший розвиток транспортної галузі неможливий без всебічного, загальнодержавного розвитку транспортної галузі шляхом її забезпечення товарами, роботами та послугами для нормального функціонування.

Так, незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю, при цьому оновлення рухомого складу відбувається повільними темпами – майже 70 % рухомого складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатується понад 10 років [5].

Рівень спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті сягає 80-90 %, в пасажирських вагонах з 7,2 тис. лише у 2,2 тис. є кондиціонування повітря. Застарілою є певна частина інфраструктури залізничної галузі (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо) [6].

На морському транспорті середній вік вітчизняних суден флоту становить понад 20 років, що не дозволяє багатьом суднам заходити до закордонних портів. Це також є однією з причин того, що лише 5-7 % вантажів, що переробляються в морських торговельних портах (причалах), транспортуються вітчизняними суднами [7].

Авіаційний транспорт потерпає від старіння парку літаків: нині не більше 6 % їх загальної чисельності експлуатуються менш ніж 5 років. Спостерігається технічна невідповідність більшості аеропортів України вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (ІАТА) [8].

Такий розвиток подій може бути, зокрема, наслідком складності проведення тендерних процедур, високого рівня корупції у цій сфері. Таким чином, для ефективного забезпечення подальшого розвитку транспортної галузі шляхом її нормального функціонування, слід повністю ввести в дію законодавство про державні закупівлі, сумісне із законодавством Європейським Союзом, удосконалити процедури та структури управління державними закупівлями, а також спрямувати всі можливі заходи для протидії корупції та зменшення її негативних впливів з метою покращенню іміджу України.

При цьому, на нашу думку, запропоновані тенденції щодо приватизації підприємств транспортної галузі державної та комунальної форм власності, наприклад, шляхом корпоратизації, або передачі їх в кон-

цесію, оренду тощо, не сприятимуть більш ефективному майбутньому освоєнню коштів Європейського Союзу, що виділяються для розвитку галузі.

Література

1. Гіжевський В. К., Мілошевич А. В. Правове регулювання транспортною системою України.– К., 2000.– 141 с.
2. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. Закон України. 18.03.2004 № 1629-IV.– Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004.– № 29.– С. 367.
3. Карстен Отте. Развитие Европейского транспортного права и права транспортного хозяйства. Речь проф., д-ра К. Отте 27 сентября 2006 года на ученом совете Одесского национального морского университета в связи с присвоением ему ученого звания почетный профессор ОНМУ. Одеса: "Астропринт", 2007.– 12 с.
4. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі.– Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010.– 102 с.
5. Демішкан В. Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства // Електронний ресурс. Режим доступу: Investukr.com.ua/get-news/485/.
6. Дзензерський В.О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості //УК, 2010, 13 жовтня.
7. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку.– К.: НІСД, 2011.– 37 с.
8. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. Розпорядження КМ України № 506-р від 05.03.2008 // Офіційний вісник України від 11.04.2008, № 25, стор. 112, стаття 798, код акту 42679/2008.