

Keywords: *local police, local government, health law, law enforcement, local community.*

УДК 342.2

Ю. В. Сєднєв

СТАНОВЛЕННЯ ПРАВОВОЇ МОДЕЛІ УЧАСТІ МІСЦЕВОЇ ВЛАДИ У РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

У статті досліджено специфіку вітчизняного історичного досвіду правових механізмів залучення місцевої влади на рівні територіальних громад та їх об'єднань у процеси розвитку морського господарства. Досліджено загальні та спеціальні форми такого залучення, доведена їх наступність в сучасному українському праві. У статті зазначено, що радянський період правового та організаційного забезпечення функціонування морегосподарського комплексу створив основу для сучасних вітчизняних механізмів у цій сфері. Фактично відбулася поступова еволюція механізмів, особливостями якої є поступове скорочення формальних загальних повноважень місцевих рад у сфері управління морегосподарського комплексу, і збереження виділеної, спеціальної компетенції обласних рад щодо встановлення правил користування маломірними суднами. Проведено порівняння зазначених механізмів і сучасних муніципально-правових моделей забезпечення користування маломірними суднами та використання рекреаційного потенціалу морського середовища. Зазначено, що в умовах сучасної автономії місцевого самоврядування слід очікувати насичення залишків повноваження радянського періоду реальним змістом.

Ключові слова: *морегосподарський комплекс; морське господарство; ради народних депутатів; ради депутатів трудящих; Українська РСР.*

Постановка проблеми. Визначення правового забезпечення залучення місцевих органів влади у розвиток морегосподарського комплексу радянського періоду має велику актуальність. Адже відповідний досвід, в умовах розбудови системи муніципальних влад України, як морської держави, може бути корисним як з точки зору можливого запозичення, так і в контексті «навчання над помилками». Проблеми галузевої компетенції органів місцевого самоврядування в останній період досліджуються у роботах досі аналізувалися у форматі правової концепції, яка була розроблена з нашою участю та знайшла свій розвиток у працях М. О. Баймуратова, Б. В. Бабіна, Ю. В. Волошина, В. Б. Дубовика, І. П. Ковальова, К. В. Удовенко, але питання еволюції відповідних повноважень, зокрема, щодо морегосподарського комплексу, у вітчизняній правовій доктрині залишаються невизначеними.

Тому метою цієї статті є саме дослідження особливостей розвитку (еволюції) радянських правових механізмів залучення місцевої влади на рівні територіальних громад та їх об'єднань у процеси розвитку морського господарства. Завданнями такої роботи є аналіз та узагальнення відповідної нормативної бази, визначення компетенції, яку мали місцеві ради та їх органи щодо управління, регулювання та контролю в сфері морського господарства, окреслення тенденцій розвитку відповідної нормативної бази та системи компетенцій аж до часу утворення незалежної Української держави.

Викладення основного матеріалу. Радянська політико-правова доктрина передбачала, з одного боку, майже повну державну власність у сфері морського господарства (за виключенням власності рибних колгоспів та особистої власності

громадян на малі (маломірні) судна). З іншого боку, місцеві ради депутатів трудящих (з 1977 р. – ради народних депутатів) та їх виконавчі органи розглядалися, як складові механізми державного управління економікою, зокрема – у сфері морського господарства.

Ставлення радянської влади до власності та регулятивних повноважень у сфері морського господарства яскраво висвітлює, зокрема, Кодекс торгового мореплавства Союзу РСР від 17 вересня 1968 р. За ст. 17 цього кодексу судна в СРСР перебували у власності держави або у власності колгоспів, інших кооперативних або громадських організацій. В особистій власності громадян могли знаходитися судна валовою місткістю не більш як 10 реєстрових тонн, призначені для задоволення їх матеріальних і культурних потреб. При цьому спеціально відзначалося, що судна, що знаходяться в особистій власності громадян, не можуть використовуватися для одержання нетрудових доходів. Рішеннями виконавчих комітетів місцевих рад трудящих потужність двигунів суден, що належали громадянам, могла додатково обмежуватися.

При цьому, відповідно до вимог ч. 2 ст. 25 зазначеного кодексу, судна, що перебували у власності колгоспів (крім риболовецьких колгоспів) і в особистій власності громадян, не підлягали внесенню в Державний судовий реєстр та мали реєструватися у судових книгах виконкомів місцевих Рад депутатів трудящих у порядку, встановленому Радами Міністрів союзних республік. Цікаво, що таке морське судно, з вимогами ст. 28, було повинно мати свою назву, яка присвоювалася судну, що належить колгоспу, іншій кооперативній або громадській організації чи громадянину, – власником судна за погодженням з органом, у судовій книзі якого воно реєструється (тобто – за погодженням із виконкомом місцевої ради).

Відповідно до вимог ст. 29 технічний нагляд за суднами, що належали колгоспам (крім риболовецьких) і громадянам, з головними двигунами потужністю менше 75 л. с. і несамохідними суднами валовою місткістю менше 80 реєстрових тонн здійснювався саме виконкомом місцевої Ради депутатів трудящих, в судовій книзі якого зареєстровано судно. Порядок здійснення технічного нагляду за цими судами встановлювався Радами Міністрів союзних республік за погодженням з Міністерством морського флоту СРСР [5].

Додамо, що типовою для радянського періоду 40-60-х рр. ХХ ст. слід вважати діяльність державних кваліфікаційних судоводійних та технічних комісій з маломірного флоту виконавчих комітетів місцевих рад, ці комісії видавали рекомендації з управління маломірними судами на конкретних водних, зокрема, морських, об'єктах [3, с. 55].

Питання компетенції місцевих рад народних депутатів в галузі використання і охорони морських вод було певною мірою впорядковано Водним кодексом Української РСР від 9 червня 1972 р. № 771-VIII. Цей кодекс не ставив характер повноважень ради у залежність від виду вод, зокрема морських. Так, місцеві ради усіх рівнів та їх виконавчі комітети отримали компетенцію державного контролю за раціональним використанням і охороною вод (ст. 15 цього кодексу); надання вод у спеціальне та відособлене водокористування та припинення відповідних прав на водокористування (ст.ст. 34, 37, 50-52, 54 вказаного кодексу).

Також усі ради та їх виконавчі комітети мали компетенцію щодо вирішення спорів про користування водними об'єктами (ст. 137), розгляду скарг на «рішення виконавчих комітетів нижчестоящих Рад народних депутатів по спорах про водокористування» (ст. 143), та встановлення правил загального водокористування на водних об'єктах, які не перебувають у відособленому користуванні (ст. 38). Додатково місцеві ради отримали право встановлювати охоронні санітарні зони водних об'єктів, розташованих в межах населених пунктів (ст. 124) [1].

Обласні, районні та міські ради також отримали (до 1980 р.) компетенцію ведення державного обліку вод і водокористувань за кількісними і якісними показниками та мали компетенцію відання питаннями поточного і перспективного планування заходів по забезпеченню раціонального використання і охорони вод; крім того за обласними радами було закріплено компетенцію щодо встановлення правил користування водними об'єктами для плавання маломірних суден (ст. 81 кодексу 1972 р.). Відповідно до вимог зазначеної статті користування водними об'єктами для плавання на маломірних суднах (гребних і моторних човнах, катерах, парусних яхтах і ін.) дозволялося «з додержанням правил користування маломірними суднами, встановлених обласними Радами народних депутатів». Додатково вказувалося, що підприємства, організації і громадяни мають право користуватися водними об'єктами для плавання на маломірних суднах, якщо вони зареєстрували їх у встановленому порядку і нанесли бортові знаки [1]. При цьому Водний кодекс Української РСР 1972 р., на відміну від Кодексу торговельного мореплавства СРСР 1968 р., не закріплював повноважень місцевих рад, їх виконавчих органів або інших органів щодо реєстрації маломірних суден та видачі відповідних документів.

Як саме у 1972 р. констатував Б.І. Карлов, обласними Радами депутатів трудящих встановлюються Правила користування маломірними суднами «в цілях безпеки плавання маломірних суден», при цьому у правилах встановлювався порядок експлуатації маломірних суден, «що належать громадянам та організаціям, не піднаглядних Регістру СРСР». Цей автор влучно констатував, що Правила користування маломірними суднами поширювалися «не тільки на судноплавні шляхи та прибережні зони морів, але й на несудноплавних водойми, і на ділянки річок, озера і бічні річки, де немає руху транспортного чи якогось іншого флоту, що виконує народногосподарські завдання». Водночас констатовалося, що Правилами регламентувалися не тільки плавання або рух маломірних суден, але і встановлювався порядок експлуатації баз-стоянок маломірних суден [4, с. 191].

Крім цього Правилами встановлювався порядок: реєстрації маломірних суден; отримання суднових квитків; номерних знаків; проходження щорічного технічного огляду на придатність до плавання; видачі технічних квитків, могли зазначатися пункти технічного огляду. Правилами вводився в дію ряд нормативних документів з безпеки плавання і експлуатації маломірних суден та встановлювався порядок відповідальності судноводіїв цих судів за порушення правил і порядок контролю за виконанням цих правил. Крім того, саме правила визначали відповідальність організацій і осіб, які видали дозвіл на вихід маломірних суден з баз, в тому випадку, якщо судноводіями цих плавзасобів не були виконані всі вимоги, що забезпечують безпеку плавання [4, с. 192].

Додамо, що за ст. 65 Водного кодексу 1971 р. водні об'єкти мали використовуватися для масового відпочинку і спорту в місцях, встановлених виконавчими комітетами відповідних Рад народних депутатів за погодженням з органами, які здійснюють державний санітарний нагляд, охорону рибних запасів, товариствами рятування на водах, а на судноплавних і шляхах – з органами, що регулюють судноплавство. При цьому користування водними об'єктами для відпочинку і спорту могло бути заборонено або обмежено [1]. Цікаво, що зазначені повноваження щодо водокористування та судноплавства у цілому не дублювалися у законодавстві про статус місцевих рад Української РСР.

Зокрема, аналіз змісту законів Української РСР «Про сільські і селищні Ради депутатів трудящих» від 2 липня 1968 р. та «Про районні, міські, районні в містах Ради депутатів трудящих» від 15 липня 1971 р., а також наступних законів «Про сільську Раду народних депутатів Української РСР», «Про селищну Раду народних депутатів Української РСР», «Про міську, районну в місті Раду народних депутатів Української

РСР», «Про районну Раду народних депутатів Української РСР» від 13 грудня 1979 р. [2] та «Про обласну Раду народних депутатів Української РСР» від 31 жовтня 1980 р. свідчить, що про вказані норми водного законодавства лише згадувалося. Так, у п. 6 ст. 19 вказаного закону від 31 жовтня 1980 р. згадувалося про повноваження обласної Ради народних депутатів щодо водокористування; у п. 7 цієї ж статті йшлося про забезпечення радою заходів щодо охорони навколишнього середовища, раціонального використання, збереження та відновлення природних ресурсів; здійснення нею контролю за дотриманням правил рибного лову [8].

Водночас вказане законодавство закріплювало істотні повноваження місцевих рад у сфері управління економікою та промисловістю; зокрема, за ст. 5 вказаного закону від 31 жовтня 1980 р. обласна Рада народних депутатів мала керувати на своїй території господарським будівництвом; затверджувати плани економічного і соціального розвитку, здійснює керівництво підпорядкованими йому підприємствами, установами та організаціями. Незважаючи на те, що більшість підприємств морегосподарського комплексу знаходилися у підпорядкуванні союзних та республіканських міністерств і тому не підпадали під вказане пряме управління обласною радою, у ст. 6 вказаного закону закріплювалися відповідні повноваження ради щодо комплексного економічного і соціального розвитку на своїй території.

Так, обласна рада мала право здійснювати контроль за дотриманням законодавства розташованими на цій території підприємствами, установами та організаціями вищестоящего підпорядкування; координувати й контролювати їх діяльність у галузі землекористування, охорони природи, будівництва, використання трудових ресурсів. Із зазначених питань обласна рада мала право заслуховувати доповіді керівників підприємств, установ і організацій, приймати по них рішення, та в необхідних випадках вносити свої пропозиції у відповідні вищестоящі органи. Пропозиції ради підлягають обов'язковому розгляду; його результати мали бути повідомлені раді не пізніше ніж у місячний строк [8].

Крім того, міністерства (наприклад, Міністерство морського флоту та Міністерство рибного господарства СРСР), державні комітети і відомства СРСР і Української РСР мали забезпечувати подання підвідомчими підприємствами, об'єднаннями та організаціями за місцем їх знаходження контрольних цифр, основних показників проектів планів і затверджених планів, за винятком планів виробництва оборонної продукції, в обласні Ради, враховувати укладення цих Рад при розробці і затвердженні планів, а також схем розвитку і розміщення на їх території галузей народного господарства і галузей промисловості.

Відповідну компетенцію обласна рада мала можливість реалізовувати шляхами планування, матеріально-технічного постачання, обліку та звітності. Так, відповідно до ст. 13 вказаного закону обласна Рада народних депутатів мала:

- розглядати подані підприємствами, установами та організаціями вищестоящего підпорядкування, розташованими на території області, проекти планів цих підприємств, установ і організацій в частині, що відноситься до компетенції Ради, в необхідних випадках вносити свої пропозиції у відповідні вищестоящі органи і брати участь в обговоренні пропозицій;

- брати участь у розробці регіональних та інших програм, що передбачають формування і розвиток розташованих на території Ради територіально-виробничих комплексів і промислових вузлів;

Крім того, у ст. 21 вказаного закону обласна Рада народних депутатів отримала додаткові повноваження в галузі транспорту, зокрема, щодо:

- керівництва підприємствами та організаціями транспорту обласного підпорядкування;

- здійснення контролю за діяльністю транспортних підприємств і організацій вищестоящого підпорядкування (наприклад, морських торговельних портів) по обслуговуванню населення, надання їм допомоги у виконанні планів перевезень вантажів;

- організації реєстрації та обліку інших, крім автомобілів, видів транспортних засобів підприємств, установ, організацій і громадян, а також нагляд за їх технічним станом (це повноваження, як можна побачити, стосувалося й суден, зокрема маломірних) [8].

Втім, в останні роки існування СРСР перерозподіл повноважень у сфері морегосподарського комплексу відбувся у бік додаткової централізації повноважень; яскравим прикладом цього слід вважати організаційні та правові зміни у сфері експлуатації маломірних суден, запроваджені постановою Ради Міністрів СРСР від 16 липня 1982 р. № 667. На виконання цього акту було схвалено постанову Ради Міністрів Української РСР від 4 листопада 1982 р. № 530 «Про заходи по впорядкуванню користування маломірними суднами». Цим актом у системі виробничого об'єднання Міністерства транспорту Української РСР «Головрічфлот» було утворено Державну інспекцію по маломірних суднах Української РСР та затверджено положення про цей орган влади.

У ст. 3 постанови від 4 листопада 1982 р. обласним, Київському і Севастопольському міським виконавчим комітетам приписувалося «вирішити питання про передачу організаціями (незалежно від їх відомчої підпорядкованості), що здійснюють у даний час нагляд за додержанням правил користування маломірними суднами, державним інспекціям по маломірних суднах відповідних будинків, споруд, матеріально-технічного майна, чисельності працівників, фондів заробітної плати, коштів і асигнувань за станом на 1 січня 1982 р.». Адже саме утвореній Державна інспекція по маломірних суднах були надані відібрані у обласних рад відповідні повноваження [7].

Втім, обласні ради та їх органи були позбавлені не усіх повноважень у сфері маломірних суден; так, компетенція щодо затвердження правил користування такими судами залишилася у обласних рад (та досі наявна у обласних рад незалежної України – на відміну, наприклад, від інших пострадянських держав). Крім того, у ст. 5 постанови від 4 листопада 1982 р. обласним, Київському і Севастопольському міським виконавчим комітетам приписувалося «передбачати в проектах річних і п'ятирічних планів економічного і соціального розвитку будівництво нових та розширення діючих баз (споруд) для стоянок маломірних суден, розширення мережі майстерень для ремонту човнових моторів, суден і устаткування, даліше впорядкування ремонтно-відстійних пунктів (причалів)».

Додатково у ст. 6 цим виконавчим комітетам рад вказувалося про забезпечення організації кооперативів по будівництву і експлуатації баз (споруд) для стоянок маломірних суден, що належать громадянам, стосовно до порядку й умов, установлених для організації гаражно-будівельних кооперативів. Ці місцеві структури також мали у 1983 р. завершити зосередження баз для стоянок маломірних суден, що належать громадянам, у віданні управлінь побутового обслуговування населення виконавчих комітетів.

Крім того у ст. 9 вказаної постанови на виконавчі комітети, серед інших, покладалася участь у забезпеченні:

- використання державними інспекціями по маломірних суднах у навігаційний період сумісників і широкого залучення громадськості до своєї діяльності;

- розробки державними інспекціями по маломірних суднах заходів, зв'язаних із зниженням шкідливого впливу маломірних моторних суден і баз (споруд) для їх

стоянок на навколишнє середовище, «з урахуванням рекомендацій союзних органів з цього питання» [7].

Положення про Державну інспекцію по маломірних суднах Української РСР 1982 р. мало пряме відношення до питань морського господарства, скільки до завдань інспекції було, серед іншого, віднесено нагляд за правильним користуванням піднаглядними суднами «у внутрішніх морських і територіальних водах СРСР і базами (спорудами) для їх стоянок з метою забезпечення безпеки плавання цих суден, зміцнення правопорядку на водоймах, а також охорони навколишнього середовища».

Додатково слід відзначити, що до структури республіканської Державної інспекції по маломірних суднах входили Державні інспекції по маломірних суднах областей, міст Києва і Севастополя, які, згідно з абз. 6 ст. 5 вказаного положення 1982 г. мали у своїй діяльності підпорядковуватися як виконкомам обласних, Київської і Севастопольської міських Рад народних депутатів, так і Державній інспекції по маломірних суднах Української РСР. Начальників цих регіональних інспекцій мав призначати та звільняти начальник Державної інспекції по маломірних суднах Української РСР, але – за погодженням з виконкомами відповідних обласних, Київської і Севастопольської міських Рад народних депутатів (ст. 9 положення 1982 р.) [7].

Наступним кроком у централізації управлінської діяльності стосовно маломірних суден стало схвалення Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х. Цей акт у першопочатковій редакції запровадив адміністративну відповідальність за:

- порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах (ст. 116);
- порушення правил, що забезпечують безпеку пасажирів під час посадки, в путі слідування і під час висадки їх з річкових і маломірних суден (ч. 1 ст. 117);
- порушення посадовими особами правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден (ст. 118).

При цьому повноваження щодо складання протоколів та притягнення до відповідальності за вказаними статтями відповідно до ст.ст. 226, 227 кодексу 1984 р. були розподілені між органами річкового транспорту та посадовими особами Державної інспекції по маломірних суднах, зокрема, державними інспекторами по маломірних суднах та начальниками державних інспекцій по маломірних суднах областей, міст Києва і Севастополя, їх заступниками [6]. Варто відзначити, що до кодифікації системи адміністративних правопорушень відповідальність за порушення правил користування маломірними суднами встановлювалася у відповідних правилах, що схвалювалися обласними радами Української РСР.

Наступна централізація системи управління маломірними суднами відбулася вже у суверенній Україні, коли постановою Ради Міністрів Української РСР від 29 квітня 1991 р. № 100 було створено Українську державну інспекцію Регістру та безпеки судноплавства (Держфлотнагляд), «з метою підвищення ефективності державного нагляду за безпекою судноплавства на річках, водосховищах, інших водоймах республіки і в прибережній зоні Дунайського, Чорноморсько-Азовського та Середземноморського басейнів».

Держфлотнагляду було передано функції ліквідованої Державної інспекції по маломірних суднах Української РСР, при цьому органи Держфлотнагляду Української РСР формувалися вже без участі місцевих рад. Втім, й у зазначеній постанові вказувалося, що Держфлотнагляд Української РСР виконує покладені на нього завдання в тісній взаємодії з виконкомами місцевих Рад народних депутатів, та у своїй діяльності спирається на допомогу створюваних добровільних народних дружин по забезпеченню правопорядку на водоймах і позаштатних інспекторів (ст.ст. 8, 9

положення про Держфлотнагляд) [9].

Висновок. Шляхом порівняння зазначених правових механізмів та сучасних муніципально-правових моделей забезпечення користування маломірними суднами та використання рекреаційного потенціалу морського середовища можна побачити, що радянський період правового та організаційного забезпечення функціонування морегосподарського комплексу створив підґрунтя для сучасних вітчизняних правових механізмів у цій сфері. Фактично відбулася поступова еволюція правових механізмів, особливостями якої є поступове скорочення формальних загальних повноважень місцевих рад у сфері управління морегосподарського комплексу, та збереження виокремленої, спеціальної компетенції обласних рад щодо встановлення правил користування маломірними суднами. Варто очікувати в умовах сучасної автономії місцевого самоврядування насичення залишків відповідних повноважень радянсько періоду реальним змістом. Дослідження відповідних організаційно-правових муніципальних процесів має стати підґрунтям для додаткових наукових досліджень.

Список використаної літератури

1. Водний кодекс Української РСР : введено в дію з 1 листопада 1972 р. Законом Української РСР від 9 червня 1972 р. № 771-VIII // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1972. – Дод. до № 24. – Ст. 200.
2. Закони Української РСР про обласну, районну, міську, районну в місті, селищну, сільську Ради народних депутатів Української РСР. – К. : Політвидав України, 1987. – 220 с.
3. Емельянов Ю. В. Справочник по мелким судам / Ю. В. Емельянов, Н. Н. Крысов. – Л. : Судпромгиз, 1950. – 396 с.
4. Карлов Б. И. Учебник судоводителя-любителя : управление маломерными судами / Б. И. Карлов, В. А. Певзнер, П. П. Слепенков. – 3-е изд., перераб., и доп. – М. : ДОСААФ, 1972. – 358 с.
5. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР от 17 сентября 1968 г. [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту : <http://open.lexpro.ru/document/507480>
6. Кодекс Української РСР про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Дод. до № 51. – Ст. 1122.
7. Про заходи по впорядкуванню користування маломірними суднами : постанова Ради Міністрів Української РСР від 4 листопада 1982 р. № 530 // Збірник постанов і розпоряджень Уряду Української РСР. – 1982. – № 11. – Ст. 93.
8. Про обласну Раду народних депутатів Української РСР : Закон Української РСР від 31 жовтня 1980 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1980. – Дод. до № 46. – Ст. 896.
9. Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства : постанова Ради Міністрів УРСР від 29 квітня 1991 р. № 100 [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/100%D0%B0-91-%D0%BF>

Y. Sednev

BECOMING THE LEGAL MODEL OF INVOLVEMENT OF THE LOCAL AUTHORITIES IN THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN MARINE ECONOMIC COMPLEX

The article examines the specifics of Ukrainian historic experience of the legal mechanisms of involvement the local authorities on the levels of territorial gromadas and their unions in the processes of development the marine economy. The common and special forms of such involvement are researched at; their continuity in a modern Ukrainian law is proved at. There pointed that in the Soviet period, legal and organizational functioning of

marine economy has created the basis for modern domestic legal instruments in this field. Author shows that there was a gradual evolution of legal mechanisms, which features a gradual reduction of formal general powers of local councils in the management of marine economy, and saving extracted, special competence of regional councils to establish rules for using small boats. The comparison of these legal mechanisms and modern municipal legal models of use small boat and use the recreational potential of the marine environment are made. There pointed expectation of saturation the relevant authorities of the Soviet period by the real content in the current remains of autonomy of local self-government.

Keywords: *marine economy complex, maritime economy, councils of peoples` deputies, councils of working deputies, Ukrainian SSR.*

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЦИВІЛЬНОГО І ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА ТА ПРОЦЕСУ

УДК 351.863(477)(045)

В. І. Дабіжук

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ: СПІВВІДНОШЕННЯ КАТЕГОРІЙ

У статті проаналізовано особливості адміністративно-правового механізму забезпечення зовнішньоекономічної безпеки як держави, так і окремого господарюючого суб'єкта. Визначено значення зовнішньоекономічної безпеки та її окремих елементів в структурі економічної безпеки держави. Розглянуто особливості адміністративно-правового регулювання зовнішньоекономічної безпеки та її адміністративно-правового забезпечення. Запропоновано авторські формулювання досліджуваних понять.

Ключові слова: *економічна безпека, зовнішньоекономічна безпека, імпортна безпеку, експортна безпеку, адміністративно-правове регулювання, адміністративно-правове забезпечення.*

Постановка проблеми. Сьогодні Україна робить усі можливі кроки для того, щоб зайняти провідне місце на міжнародному ринку товарів, робіт та послуг. Водночас вона перебуває у суттєвій залежності від процесів, які відбуваються на зовнішніх ринках. Досвід свідчить, що чутливість економіки України навіть до незначних коливань їх кон'юнктури є дуже високою. Зовнішні шоків впливи швидко поширюються та мультиплікуються в національній економіці, спричиняючи потрясіння банківської системи, пригнічуючи діяльність галузей реального сектору, дестабілізуючи валютний ринок [1]. Не останню роль у цьому відіграє одна зі складових економічної безпеки України – її зовнішньоекономічна безпека. Тому в умовах посилення інтеграції економіки України у світову економічну систему питання зовнішньоекономічної безпеки набувають все більшої актуальності. Але досягнути її високого рівня без належно відпрацьованого адміністративно-правового механізму неможливо. При цьому слід чітко усвідомлювати сутність адміністративно-правового регулювання досліджуваної сфери суспільних відносин, що і виступає метою даної статті.

Наукове обґрунтування теми дослідження. Питання зовнішньоекономічної безпеки у сучасній науці розглядаються в системі економічної безпеки держави.