

obstavyn v rozsliduvanni zlochyniv / V. Ovechkin // Radianske pravo. – K.: Vyshcha shkola, 1974. - № 9. – s.34-37.

V. V. Polshchykov

FEATURES CRIMINAL ACTION TO CONCEAL MURDER

In the article, on the basis of the generalization of the materials of criminal cases and scientific works, a typological description of the victims is provided, the typical place, time, circumstances and traces of murders committed in the conditions of non-obviousness are determined, as well as the typological characteristics of the killer's personality and the traces of the killer's actions left at the crime scene. It is noted that these elements occupy an important place in the structure of the criminalistic characteristics of these crimes, since the investigation always begins with their establishment. It is emphasized that it is the immediate traces of the killer's actions that are investigated in the article that provide background information on the crime. On the basis of the generalization of the materials of criminal cases and the analysis of scientific works, a typological description of ways of concealing murders, which for some time remain undiscovered, is given.

Key words: *unsolved murder, forensic characteristics, tactical tasks, intentional murder, tactics of investigative actions.*

УДК 342.922

В. В. Волік

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В ГАЛУЗІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуті різні моделі державного управління міським пасажирським транспортом на прикладі деяких європейських країн. Відзначено, що сьогодні в світі немає єдиного підходу до вибору ефективної моделі управління міським пасажирським транспортом, тому виходячи з аналізу зарубіжного досвіду в цій сфері, дана класифікація найбільш поширених підходів до організації управління міським пасажирським транспортом. У статті розглядається зміст і значення загальноєвропейських тенденцій, і їх вплив на транспортну політику окремих європейських країн. Автором визначені основні сучасні проблеми в даній сфері та запропоновано шляхи оптимізації правового регулювання міського транспорту з урахуванням зарубіжного та вітчизняного досвіду.

Ключові слова: *міський транспорт, транспортна система, правове регулювання транспорту, пасажирські перевезення, транспортна стратегія.*

Постановка проблеми. Якщо звернутися до інформації про роботу та перспективні плани роботи Комітету Верховної Ради України з питань транспорту, то значну увагу приділяється проблемам та напрямам підвищення потенціалу роботи саме міського транспорту, з урахуванням інтеграційних процесів нашої держави в європейський простір. Наприклад, на спільному засіданні Комітету з питань транспорту та Комітету з питань Європейської інтеграції, яке відбулося 06.12.2017р. обговорювався проект Закону про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» (щодо впровадження світового досвіду у розвантаженні транспортних потоків). Під час наступного засідання Комітету Верховної Ради України з питань транспорту, яке проводилося 20.12.2017р. були обговорені, крім іншого, проект Закону про внесення

змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу, а також законопроект про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері забезпечення експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Чи є виправданим запозичення європейських правових норм на український простір? Відповідь не знаходиться на поверхні та будемо намагатися хоча б частково розкрити цю тематику. Але очевидним є те, що подальше прогресуюче зростання рівня урбанізації у багатьох регіонах світу вимагає ефективної організації транспортної системи, особливо у великих містах, для яких актуальним питанням є розвиток міського транспорту. Сьогодні перед містами стоїть проблема забезпечення розвитку транспорту, сталого з огляду на навколишнє середовище й конкурентоспроможність і здатного одночасно вирішувати соціальні проблеми. За таких умов потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше зростає під час інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світову спільноту й заняття в ній місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави [1, с. 89-97].

Слід констатувати, що міський пасажирський транспорт продовжує відігравати першочергову роль в процесі забезпечення економічного розвитку міста, регіону та країни. Формування ефективної транспортної політики має важливе значення як для розвитку цієї сфери так і для розвитку міст. Метою такої політики є реалізація стратегії розвитку міста і транспортної сфери, шляхом створення умов для ефективного і безпечного переміщення людей за допомогою міського транспорту.

Актуальність теми дослідження. Відсутність єдиного підходу до вибору ефективної моделі управління міським пасажирським транспортом сприяє вивченню досвіду різних країн у цій сфері. Вивчення зарубіжного досвіду є важливим етапом в процесі формування та реалізації ефективної державної політики в сфері міського транспорту.

Мета дослідження. Аналіз європейського досвіду організації роботи міського транспорту, визначення методологічних принципів формування державної політики в сфері міського транспорту, а також розробка на цій основі рекомендацій, щодо реформування системи функціонування міського транспорту в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню забезпечення ефективного розвитку міського транспорту присвячені роботи багатьох вітчизняних і закордонних вчених. Зокрема, проблематику управління в області міського транспорту досліджували: М.Л.Шелухін, О. І. Амоша, Ю. М. Косой, І. В. Булгакова, В. К. Гіжевський, Е. Ф. Демський. У роботах зазначених авторів рішення сучасних проблем у сфері міського транспорту бачиться в удосконаленні існуючого правового забезпечення функціонування міського транспорту і в зміні існуючої системи фінансування в цій галузі. Що стосується дослідження державної політики в сфері міського транспорту і вивчення закордонного досвіду щодо забезпечення ефективної роботи пасажирського транспорту, то ця проблема не отримала достатнього висвітлення в наукових джерелах і потребує подальшого дослідження.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до останнього повідомлення наприкінці 2017 року, оголошеного Віолетою Бульц (комісар по транспорту Європейської комісії), Європейською комісією пропонується інвестувати 1 мільярд євро в 39 транспортних проекти, що до 2030 року відкриє в цілому 4,5 мільярдів євро державного і приватного співфінансування. Крім роботи самої Європейської комісії і самі по собі уряди всіх

країн, що входять до складу Європейського союзу докладають значних зусиль для забезпечення належного розвитку транспорту. Кожна країна бачить це на власний розсуд, однак всі разом (будучи у складі Європейського союзу) вони намагаються досягти одного і того ж результату - безперебійного та ефективного функціонування міського транспорту з максимальним задоволенням потреб населення в пасажирських перевезеннях і мінімальними витратами з бюджетів відповідних рівнів.

Особливий інтерес представляє досвід тих країн, які докладають дійових зусиль для вирішення зазначених проблем. Серед них найбільш цінним є досвід країн Європейського Союзу, які вже пройшли шлях щодо забезпечення ефективної організації роботи міського пасажирського транспорту, який Україна разом з іншими пострадянськими країнами тільки починає [2, с.179]

Досліджуючи світовий досвід реформування міського пасажирського транспорту, можна прийти до висновку щодо загальної тенденції: незважаючи на існуючі відмінності, практично у всіх країнах світу міський транспорт залишається збитковим.

Проблема співвідношення державного регулювання з ринковими механізмами в сфері міського транспорту ніде в світі ще не знайшла оптимального вирішення. Різні країни мають різний підхід до вирішення цієї проблеми, тому дослідження і узагальнення світового досвіду в цій сфері є важливим кроком по розробці і впровадженню власної ефективної моделі управління в сфері міського транспорту.

У сфері господарювання держава здійснює довгострокову (стратегічну) і поточну (тактичну) економічну і соціальну політику, спрямовану на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання і споживачів, різних суспільних верств і населення в цілому. Економічна стратегія - обраний державою курс економічної політики, розрахований на тривалу перспективу і спрямований на вирішення великомасштабних економічних та соціальних завдань, завдань культурного розвитку, забезпечення економічної безпеки держави, збереження і примноження її економічного потенціалу і національного багатства, підвищення народного добробуту.

Економічна стратегія включає визначення пріоритетних цілей економіки, засобів і способів їх реалізації, виходячи зі змісту об'єктивних процесів і тенденцій, які мають місце в національному та світовому господарстві, та враховуючи законні інтереси суб'єктів господарювання. Економічна тактика - сукупність найближчих цілей, завдань, засобів і образів їх досягнення для реалізації стратегічного курсу економічної політики в конкретних умовах, які складаються в поточному періоді розвитку економіки [3].

Сьогодні в світі немає єдиного підходу до вибору ефективної моделі управління міським пасажирським транспортом. Виходячи з аналізу зарубіжного досвіду в цій сфері, можна виділити три найбільш поширених підходу до організації управління міським пасажирським транспортом:

- а) Централізація управління організації пасажирського руху (державна монополія на транспортне обслуговування);
- б) Децентралізація, обмежене втручання органів влади в процес регулювання міського пасажирського транспорту (конкурсний відбір перевізників, концесії);
- с) Дерегулювання (незначна участь або відмова від участі в управлінні міським транспортом з боку органів влади).

Одним з найбільш поширених напрямків реформування міського пасажирського транспорту стала приватизація підприємств міського транспорту. Наслідком таких реформ є змішана система міського транспорту в якій перевезення здійснюються разом і державними, і приватними підприємствами. Однак у такій ситуації приватним перевізникам важко конкурувати з державними. Жорстке державне регулювання тарифів і порядку допуску до перевезень істотно впливає на ефективність діяльності

приватних перевізників. Внаслідок таких реформ активно впроваджуються контракти на транспортне обслуговування, які укладаються на конкурсній і тендерній основі.

В сучасних умовах головна мета державного управління транспортом полягає в організаційному забезпеченні ефективного і безпечного функціонування транспортної системи, яка повинна ґрунтуватися на об'єднанні приватних і публічних інтересів. При цьому останнім часом, здебільшого мова йде про делегування управлінських повноважень місцевим органам влади та самоврядування. Особливо актуальним це стає в умовах реформи децентралізації влади.

В умовах децентралізації управління міським пасажирським транспортом характерною рисою є часткова або повна відміна бюджетних субсидій в цій сфері. Як правило, навантаження на бюджет виступає головним доказом на користь приватизації підприємств транспортної сфери. Тому, в умовах змішаної системи перевезення приватні перевізники змушені конкурувати з державними в складних і не рівних умовах. Така ситуація є найбільш поширеною, і потребує подальшого вирішення, однак, існують і інші моделі розподілу повноважень між державним регулюванням і ринком.

Одним з яскравих прикладів централізованої системи організації пасажирських перевезень міським транспортом є досвід Чеської Республіки. Особливість чеського досвіду організації роботи міського транспорту полягає в тому, що весь існуючий пасажирський транспорт міста знаходиться в компетенції єдиного органу - муніципалітету (або магістрату). Наявність єдиного власника на весь рухомий склад транспорту міста в особі магістрату сприяє більш ефективному його розпорядженню. Ще однією особливістю організації ефективної роботи пасажирського транспорту в Чеській Республіці є реструктуризація транспортних підприємств. У 1994-1998 року на базі державних підприємств міського транспорту майже по всій Чеській Республіці були створені відповідні акціонерні товариства відкритого типу.

Аналогічні муніципальні транспортні компанії поширені і в інших країнах Європи. У них, як правило, частка держави (муніципалітету або магістрату) досягає від 10 до 100%. Аналіз же діяльності чеських підприємств міського пасажирського транспорту показав, що підприємства формально залишаються в муніципальній власності, однак зміна організаційно-правової форми згаданих суб'єктів було обумовлено об'єктивною необхідністю впровадження нових умов і механізмів господарювання з метою поліпшення їх фінансово-економічного стану. Зокрема, здійснився перехід з повного фінансування поточної діяльності підприємств за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів на умови госпрозрахунку і самоокупності. Позитивний результат зазначених змін було досягнуто, в тому числі, завдяки можливостям, які відкривалися підприємству і органам муніципальної влади зі зміною організаційно-правової форми господарювання. Акціонування підприємств міського транспорту дозволило:

1) залучати значні фінансові ресурси як самих засновників, так і сторонніх осіб шляхом розміщення ліквідних активів на ринку цінних паперів;

2) представникам муніципалітету безпосередньо брати активну участь в управлінні діяльністю товариства шляхом участі в загальних зборах акціонерів;

3) здійснювати комплексне управління підприємством, в тому числі його майном, за рахунок додаткового оперативного контролю за фінансово-господарською діяльністю виконавчого органу ревізійною комісією та аудитором суспільства;

4) самостійно виступати позичальником в фінансових установах в разі необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів [2, с. 184-185].

Надання переваги ринкових механізмів над державним регулюванням характерно

для реформування міського пасажирського транспорту Нідерландів. Парламент і уряд Нідерландів прийшли до висновку щодо неефективності системи фінансування міського транспорту з бюджету. При цьому, головною метою реформ в сфері міського транспорту стало задоволення потреб пасажирів і підвищення якості транспортних послуг. Згідно із законодавством Нідерландів про пасажирський транспорт постачальники транспортних послуг повинні мати концесію на надання послуг громадського транспорту.

Концесія дозволяє зберегти державний контроль над міським пасажирським транспортом, проте стимулює перевізників до конкурентної боротьби між собою, внаслідок чого поліпшується рівень обслуговування та якість послуг в цій сфері. Місцеві органи влади мають право самостійно визначати вимоги до постачальників транспортних послуг, при цьому головними критеріями виступають: підвищення якості обслуговування, збереження плати за проїзд на попередньому рівні (або її зменшення), забезпечення безпеки перевезень, збереження робочих місць, поліпшення умов роботи для персоналу, доступність транспортних послуг.

Важливою умовою надання концесії є відповідальність перевізника за виконання графіка руху. Надання концесій є ефективним механізмом реформування системи міського транспорту і сприяє підвищенню якості транспортних послуг. Ефективний результат досягається завдяки таким вдалим крокам:

1) концесії виставляються на тендер кожне кілька років, внаслідок цього перевізники повинні виходити на ринок з пропозиціями, спрямованими на задоволення вимог споживачів;

2) місцеві органи влади можуть самостійно встановлювати вимоги до перевізників, тим самим забезпечуючи надання перевізником послуг найбільш прийнятних для споживачів;

3) державне регулювання транспортних послуг.

Також в Нідерландах значна увага приділяється питанню недопущення монополії на ринку транспортних послуг. Конкурентне відомство Нідерландів перешкоджає виникненню загальних транспортних підприємств, картелів і т.п. Воно спостерігає за проведенням тендерів для забезпечення об'єктивності та прозорості надання концесії [4].

Серед європейських країн прикладом переваги державного сектора над приватним в сфері міського транспорту виступає Угорщина. Міський пасажирський транспорт, зокрема автобуси знаходяться в муніципальній власності. У той же час таксомоторні перевезення здійснюються приватним сектором.

Збитковий характер діяльності міського транспорту потребує певної підтримки з боку держави, зокрема фінансової. Особливості субсидування міського пасажирського транспорту в різних країнах визначаються відповідно до економічної ситуації в країні, державної політики в сфері транспорту і т.п.

У Франції, для фінансування розвитку міського транспорту дозволяється залучати приватний капітал, однак, таке приватне фінансування обмежене, і становить не більше 50%. Крім цього, державні органи не допускаються до фінансування експлуатаційної діяльності міського транспорту, для цієї мети субсидії надаються лише з боку регіональних і місцевих органів [5, с. 157].

У Бельгії урядом створений спеціальний фонд, з якого здійснюється субсидування діяльності міського пасажирського транспорту в повному обсязі, при цьому, не дозволяється використання коштів із зазначеного фонду на будь-які інші потреби.

У Великобританії держава не субсидує поточні витрати транспортних підприємств міста. Особливість організації фінансової підтримки полягає в можливості

вибору джерела фінансування в умовах конкуренції. Відповідно до закону 1985 року про регулювання транспорту, органи фінансування (нестоличні графства і районні ради в Англії і Уельсі, регіональні ради в Шотландії) повинні інформувати через засоби інформації підприємства міського пасажирського транспорту про можливість отримання субсидій. Після цього транспортні підприємства протягом місяця обирають один з органів фінансування [5, с.220].

Державне управління діяльністю транспорту здійснюється, перш за все, шляхом розробки і реалізації економічної і соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

В окремих європейських країнах основним інструментом управління системою міського транспорту є проектне фінансування як один з різновидів муніципального замовлення. Його суть полягає в проведенні конкурсів (тендерів, аукціонів) проектів різних компаній, які організують транспортні перевезення, із залученням експертів. За результатами конкурсу вибирається проект, на який буде виданий муніципальне замовлення. Такий вибір виконавців сприяє розвитку здорової конкуренції в сфері міського пасажирського транспорту [6, с. 380].

Сучасні тенденції реформування міського транспорту в розвинених країнах і задекларовані Міжнародним союзом громадського транспорту принципи організації громадського транспорту виступають в якості основних цілей, направлених на сталий розвиток суспільства і поліпшення якості життя людини. Одним з важливих кроків у контексті розвитку транспортної політики Європейського Союзу стало прийняття Європейською комісією Білої книги «Транспорт - 2050», яка є новим стратегічним документом в сфері транспорту, в якому викладено основні цілі загальної транспортної політики ЄС до 2050 року. Слід зазначити, що це третя Біла книга загальної транспортної політики ЄС, починаючи з підписання Маастрихтського договору в 1992р. на відміну від попередніх двох, ця Біла книга спрямована на облік потреб ЄС після розширення, зменшення залежності транспорту від традиційних видів палива і скорочення викидів в атмосферу.

Білі книги - це своєрідний жанр, який набув значного поширення в Європейському Союзі при підготовці стратегічних документів. Вони не є законодавчими актами, але, в той же час, визначають дії інститутів і органів ЄС в конкретних областях на довгострокову перспективу. Таким чином, на підставі цього документу буде будуватися стратегія розвитку європейського транспорту до 2050 року. Згідно з цим документом було поставлено два завдання: з одного боку, фактично побудувати транспортний ринок, а з іншого – збільшення рівня мобільності, при одночасному зниженні рівня екологічного забруднення. Заради цієї мети Єврокомісія планує суттєві перетворення в транспортній системі [7].

Організаційно-правовий механізм управління міським пасажирським транспортом в різних європейських країнах має багато національних відмінностей обумовлених рядом причин, зокрема: різний рівень роздержавлення і демонополізації в цій сфері, децентралізація державного управління в країні, відмінності в концепціях інвестиційного та поточного фінансування міського транспорту з бюджетів різних рівнів. [8, с.7].

Висновки. Дослідження різних моделей управління міським транспортом в зарубіжних країнах показує, що в сучасних європейських країнах організація управління носить багатоманітний характер, і регулюється відповідно до транспортної стратегії країни з урахуванням загальноєвропейських тенденцій в цій сфері, внутрішнім національним законодавством, а також у багатьох країнах має свої певні особливості на регіональному та місцевому рівні. Досвід розвинених зарубіжних країн демонструє, що

ринкові відносини в економіці сприяють створенню ефективної і розвинутої системи багаторівневого державного регулювання діяльності міського транспорту. Дослідження зарубіжного досвіду організаційно-правових основ функціонування міського пасажирського транспорту дозволяє прийти до висновку про те, що найбільш ефективною формою організації діяльності міського транспорту є конкуренція між перевізниками різної форми власності, яка досягається за умови наявності вірної структури і необхідного потенціалу державних органів.

Стаття надійшла до редакції 05.12.2017 р.

Список використаної літератури

1. Панасенко Н. Л. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні / Н. Л. Панасенко, В. Б. Іваник // Економічний простір. – 2014. – № 84. – С. 89–97; Panasenko N. L. Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini / N. L. Panasenko, V. B. Ivanyk // Ekonomichnyi prostir. – 2014. – № 84. – S. 89–97.
2. Господарський кодекс України: коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2004. – 848 с.; *Hospodarskyi kodeks Ukrainy: komentar.* – Kh.: TOV «Odissei», 2004. – 848 s.
3. Закиуллина Е. А. Зарубежный опыт работы в городском пассажирском транспорте / Е. А. Закиуллина // Вестник ТИСБИ, 2008. – № 4; Zakiullina E. A. Zarubezhnyj opyt raboty v gorodskom passazhirskom transporte / E. A. Zakiullina // Vestnik TISBI, 2008. – № 4.
4. Сафронов Э. А. Транспортные системы городов и регионов: уч. пособие / Э. А. Сафронов. – Издательство АСВ. – М., 2005. – 272 с.; Safronov E.A. Transportnye sistemy gorodov i regionov: uch. posobie / E.A. Safronov. – Izdatel'stvo ASV. – M., 2005. – 272 s.
5. White Book Transport. Roadmap to A Single European Transport Area - Towards A Competitive And Resource-Efficient Transport Syst. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/node/56>
6. Лудченко Я. О. Методологічні засади формування міської транспортної політики / Я.О.Лудченко, І. М. Третьяков // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2011. – Вип. 8. – С. 377-383; Ludchenko Ya. O. Metodolohichni zasady formuvannia miskoi transportnoi polityky / Ya.O.Ludchenko, I. M. Tretiakov // Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. – 2011. – Vyp. 8. – S. 377-383.
7. Зарубежный и отечественный опыт управления городским пассажирским транспортом в рыночных условиях: Учеб. пособ. /Под ред. В. А. Персианова. М.: ГУУ, 2006. – 342 с.; Zarubezhnyj i otechestvennyj opyt upravleniya gorodskim passazhirskim transportom v rynochnyh usloviyah: Ucheb. posob. /Pod red. V. A. Persianova. M.: GUU, 2006. – 342 s.

V. V. Volik

EUROPEAN EXPERIENCE IN THE FORMATION AND IMPLEMENTATION OF STATE POLICY IN THE FIELD OF URBAN TRANSPORT

In article various models of public administration by city passenger transport on the example of some European countries are considered. Now in the world there is no uniform approach to a choice of effective model of management of city passenger transport therefore proceeding from the analysis of foreign experience in this sphere, the author offered classification of the most widespread approaches to the organization of management of city passenger transport. In article the contents and value of the all-European tendencies, and their influence on transport policy of the certain European countries is considered. The author defined the main modern problems in this sphere and ways of optimization of legal regulation of city transport taking into account foreign and domestic experience are offered.

Key words: *city transport, transport system, legal regulation of transport, passenger traffic, transport strategy.*

УДК 347.7

Т.М. Вахонєва

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПОРЯДОК ДОТРИМАННЯ АВТОРСЬКИХ ПРАВ НАУКОВО-ПЕДАГОГІЧНИХ ПРАЦІВНИКІВ

У статті досліджуються особливості визначення та розподілу майнових прав на об'єкти авторського права, які створені науково-педагогічними працівниками в межах трудових правовідносин. Вивчені питання договірної та позадоговірної порядку розподілу майнових прав на наукові та науково-методичні результати інтелектуальної творчої діяльності суб'єктів трудових правовідносин.

Ключові слова: *авторські права науково-педагогічних працівників, службовий твір, авторський договір, створення твору в результаті виконання трудових обов'язків.*

Постановка проблеми. Основою науково-педагогічної діяльності є освітній процес, який визначається як інтелектуальна, творча діяльність у сфері вищої освіти і науки, що провадиться у закладі вищої освіти (науковій установі) через систему науково-методичних і педагогічних заходів та спрямована на передачу, засвоєння, примноження і використання знань, умінь та інших компетентностей у осіб, які навчаються, а також на формування гармонійно розвиненої особистості (ст. 47 Закону України «Про вищу освіту» [1]). В результаті освітньої діяльності та освітнього процесу відбувається створення значної кількості об'єктів права інтелектуальної власності, насамперед об'єктів авторського права (літературних творів наукового, навчального та методичного призначення; комп'ютерних програм; баз даних; виконань тощо).

Особи, які створюють в результаті професійної освітньої діяльності зазначені об'єкти права інтелектуальної власності, мають спеціальний правовим статус: по-перше, вони є суб'єктами трудових правовідносин; по-друге, вони є учасниками освітнього процесу із статусом науково-педагогічного працівника. Таким чином, в межах трудових правовідносин створюються результати творчої діяльності, права на які можуть визначатися нормами законодавства про освіту, нормами трудового права, права інтелектуальної власності та нормами цивільного права. Це призводить до існування наукових та практичних проблем співвідношення діючого законодавства при вирішенні питань дотримання та розподілу майнових прав на об'єкти авторського права між роботодавцями та науково-педагогічними працівниками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Спеціальні дослідження у сфері дотримання та розподілу авторських прав між науково-педагогічними працівниками та роботодавцями майже не здійснювалися. Однак є вже достатня кількість досліджень у сфері авторського права, які присвячені вивченню правової природи службових творів, порядку договірної розподілу авторських прав, співвідношенню трудового та цивільного права тощо. Таким чином, різні аспекти правового регулювання авторських та трудових відносин, вивчалися такими дослідниками як: Т.М. Вахонєва, В.А. Дозорцев, Н.М. Коршунов, О.О. Рузакова, О.П. Сергєєв, І.В. Спасібо-Фатєєва, О.І.