

ПРОБЛЕМИ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА

УДК 346.548(477):338.47

А. В. МАТВСЄВА,
кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, учений секретар НДІ правового забезпечення інноваційного розвитку НАПрН України

НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА: ПРАВОВА ПРИРОДА ТА ОЗНАКИ

У статті розглянуто питання правового забезпечення транспортної безпеки держави як складової економічної безпеки держави. Автором надано власне визначення категорій «транспортна безпека» та «транспортна система».

Ключові слова: транспорт, транспортна система, система транспорту, економічна безпека держави, транспортна безпека держави.

Постановка проблеми. На сьогодні в активі України є: досить вигідне географічне розташування на перетині основних вантажопотоків з Європи в Азію, наявність незамерзаючих чорноморських портів, потужна та розвинена мережа залізниць та автомобільних шляхів, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках, що в сукупності є ідеальним середовищем для розвитку транспортної галузі. Проте, як свідчать дані статистики, транзитний потенціал держави використовується лише на чверть.

Для України питання пріоритетності транспортної безпеки має особливе значення й обумовлюється насамперед геополітичним розташуванням, політичним та соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше утвердження її як суверенної держави. Проте в науці наразі відсутні комплексні правові дослідження щодо виникнення нових викликів та загроз національній транспортній системі та, зокрема, її інфраструктурі й суб'єктам, а також не розглядались питання правової регламентації транспортної безпеки держави.

Метою цієї статті є визначення правової природи і змісту категорії «транспортна безпека», її складових.

Аналіз останніх досліджень підтверджує те, що питання транспортної безпеки практично не вивчались науковцями. Так, проведено низку досліджень з питань розвитку транзитного потенціалу держави – це роботи Є. В. Белашова, Т. О. Войченко, Т. П. Лучникової, К. М. Михайличенко, А. М. Новікової, Д. К. Прейгера, А. М. Хахлюка, С. С. Шаповал та ін.

Достатньо напрацьовань є також у сфері національної економічної безпеки: наукові праці Л. І. Абалкіна, О. О. Белькова, Є. М. Білоусова, Ю. І. Владімірова, Г. О. Пухтаєвич, В. К. Сенчагова, В. О. Савіна тощо. Питання транспортної безпеки в економічному сенсі розглядались у працях І. М. Аверікова та О. Сапронова. Тому надзвичайно актуальним у контексті утвердження євроінтеграційного курсу держави є аналіз стану правової регламентації транспортної безпеки України.

Виклад основного матеріалу. Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонують 40 міжнародних залізничних переходів, близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів, де діють 130 злітних смуг, 18 державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн тонн, 4 рибних порти, 13 приватних портів пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів. Щодо національна транспортна система перевозить близько 2,2 млн т вантажів і понад 19 млн пасажирів [1, с. 48]. Усе це й обумовило створення в Україні чотирьох з десяти пан'європейських транспортних коридорів, шести із десяти коридорів Організації співробітництва залізниць, а також транспортного коридору, який з'єднує Західну Європу через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією (ТРАСЕКА).

Така потужна транспортна система навіть з урахуванням тих втрат, яких вона понесла у зв'язку з анексією АР Крим та внаслідок проведення АТО на

Сході держави, безумовно, викликає досить серйозний інтерес із боку країн ЄС.

При цьому варто зауважити, що поліпшення транспортної безпеки є лише одним (четвертим) із п'яти пріоритетів, які задекларовані в оновленій Національній транспортній стратегії до 2030 року, яка розроблена відповідно до рекомендацій ЄС [2]. На жаль, у цій стратегії транспортна безпека розуміється у вузькому значенні, не як напрям (і досить важливий елемент) національної економічної політики, а як зниження ризику від використання транспорту для людського життя, особливо у міському середовищі, та підвищення безпеки користувачів транспортних послуг як одного з основних прав [2]. Вважаємо, що це визначення транспортної безпеки не є прийнятним через його надмірно вузьке та неповне тлумачення цієї категорії.

Аналіз змісту національної транспортної системи дає всі підстави вважати її невід'ємною складовою економічної системи держави. Вивчення ж правової природи транспортної безпеки держави відповідно передбачає її належність до національної економічної безпеки. Тому вважаємо доцільним розгляд правової природи та змісту національної транспортної безпеки слід почати з тлумачення економічної безпеки держави.

Термін «економічна безпека» відносно недавно використовується у вітчизняній правовій науці, до того ж переважно в економічному сенсі. Аналіз останніх досліджень у цій сфері дає всі підстави вважати, що зараз змінюються концептуальні підходи до захисту економічної системи держави, що зумовлює формування абсолютно іншої системи економічної безпеки для запобігання виникненню нових загроз та викликів їй.

Більшість науковців, які вивчали поняття економічної безпеки, розглядають його в тісному взаємозв'язку з категоріями «інтерес», «стійкість», «незалежність» та «багаторівнева структура об'єктів».

Так, окремі вчені, зокрема Г. О. Пухтаєвич [5] та В. К. Сенчагов [6], визначають економічну безпеку крізь призму категорії «інтереси»: економічна безпека є таким станом національної економіки, який дає, забезпечує можливість захисту інтересів на національному рівні, відповідний рівень стійкості до зовнішніх та внутрішніх загроз, здатність розвивати та захищати життєво важливі інтереси громадян, суспільства, країни. У даному контексті життєво важливими інтересами автори вважають комплекс потреб, які дають можливість забезпечити існування та здатність до прогресивного розвитку особистості, суспільства, країни.

Частина дослідників розкривають зміст економічної безпеки через сутність поняття «стійкість» (стабільність). Так, на думку О. О. Белькова, еконо-

мічна безпека є таким станом економіки країни, який, з точки зору суспільства, бажано зберегти або розвивати в прогресуючих масштабах [7].

Економічний енциклопедичний словник визначає економічну безпеку як стан захищеності економічної системи країни або групи країн від різноманітних внутрішніх і зовнішніх загроз, сукупність умов для її розширеного відтворення, а також комплекс необхідних заходів для забезпечення такої захищеності і відтворення [8].

На окрему увагу заслуговує визначення економічної безпеки, запропоноване Є. М. Білоусовим, який розглядає економічну безпеку як стабільний економічний стан суб'єктів господарювання, який характеризується здатністю упереджувати та усувати небезпеки господарській діяльності цих суб'єктів за допомогою господарсько-правових засобів, визначених законодавчо [3, с. 92]. Це визначення є найбільш емним з юридичної точки зору й на нього ми будемо спиратись у своїх подальших висновках.

Можна стверджувати, що юридичний зміст категорії «економічної безпеки» можна розглянути також крізь призму аналізу положень чинного законодавства України. Так, Конституцією України введено в обіг сам термін «економічна безпека», яка визначається як одна із найважливіших функцій держави (ст. 17 Конституції України), проте не визначено ані його змісту, ані складових. Норми ГК України регламентують, що економічна безпека є основою економічної діяльності суб'єктів господарювання, які функціонують відповідно до вимог господарського законодавства (ст. 9 ГК України).

Законом України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 р. №964-IV визначено основні засади державної політики, спрямованої на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності. Надано визначення термінів «національна безпека», «національні інтереси», «загрози національній безпеці» і т. д., проте питання економічної безпеки детально не прописані.

Необхідно зауважити, що деякі аспекти забезпечення економічної безпеки є змістовною частиною численних нормативних документів, але їм бракує системності й узгодженості.

Питання транспортної безпеки досить скудно представлені як на законодавчому рівні, так і у працях науковців.

Так, у Стратегії національної безпеки України від 26.05.2015 р. №287/2015 лише одного разу йдеться про транспорт: у контексті одного із пріоритетів забезпечення безпеки критичної інфраструктури, до яких законодавець відніс і посилення охорони об'єк-

тів критичної інфраструктури, зокрема енергетичної і транспортної [4].

І. М. Аверічев у своїх роботах визначає транспортну безпеку як захищеність особистості, суспільства, держави та їх інтересів у транспортній сфері життєдіяльності від внутрішніх і зовнішніх загроз [9, с. 54]. Проте це визначення є досить вузьким і не враховує інтереси транспортної галузі як певної системи. Про це свідчить й авторське уявлення про поділ транспортної безпеки на види. Так, науковець поділяє транспортну безпеку за видами транспорту на: безпеку повітряного, автомобільного, водного, авіаційного, залізничного та трубопровідного транспорту [9, с. 56].

При цьому варто детальніше зупинитись на розгляді транспортної системи держави для уникнення плутанини в розумінні категоріального апарату, зокрема між категоріями «транспортна система» та «система транспорту».

Перші спроби дати визначення цим категоріям були зроблені ще радянськими вченими, проте були спроби й у сучасних українських учених.

Так, на думку Н. Ф. Лопатіної, транспортну систему можна визначити як «взаємопов'язану організаційну структуру підприємств та організацій, які спеціально займаються перевезенням вантажів та пасажирів (транспорт загального користування), а також самостійних підприємств та структурних ланок підприємств та виробничих об'єднань промисловості, будівництва та інших галузей народного господарства (відомчий транспорт)» [10, с. 10].

Г. П. Савичев розглядає єдину транспортну систему як «сукупність різних видів громадського транспорту, об'єднаних єдиним державним плануванням, однорідними функціями із забезпечення потреб економіки в перевезеннях, єдиним уніфікованим правовим регулюванням» [11, с. 15–16].

В. М. Кондратьєв указував, що «єдина транспортна система – це єдиний, заснований на використанні певного виду транспорту, господарський комплекс, створений для планомірного ведення транспортно-господарської діяльності та керівництва нею, що складається з наділених господарською компетенцією та таких, що знаходяться у стійких зв'язках, ланках, одна з яких є центром системи, має майно та здатний діяти на основі госпрозрахунку» [12, с. 237].

Н. Ф. Лопатіна визначає транспортну систему як «сукупність усіх видів транспорту, що утворюють єдину транспортну систему, яка покликана здійснювати узгоджену (скоординовану) транспортну діяльність та керівництво нею, яка складається з наділених господарською компетенцією та таких, що знаходяться у стійких господарських зв'язках, ланок, які діють як господарські системи, що очолюються транспортними міністерствами, або як господарські органи, що

очолюються іншими органами господарського керівництва» [10, с. 14].

Єдину транспортну систему, на думку Е. Ф. Демського, складає сукупність внутрішньо узгоджених взаємопов'язаних соціально однорідних транспортних засобів, з допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань у перевезеннях, що відображає їх структуру [12, с. 53].

Н. Ващенко та А. Кублій розглядають транспортну систему як сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, технічних споруд, що забезпечують їх роботу [13, с. 148].

На думку економістів, складовими елементами єдиної транспортної системи визнаються також транспортні засоби, споруди, засоби механізації та автоматизації транспортного процесу та система управління перевезеннями, а також організація всього вантажообігу в економіці країни як єдиного цілеспрямованого вантажопотоку [10, с. 12].

Слід відзначити, що визначення поняття транспортної системи відсутнє й у законодавчому масиві. Причому як у «радянському», так і в сучасному українському законодавстві не розкривається поняття транспортної системи, хоча вона й існує як економічна реальність та діє як комплексна економічна система, у рамках якої вирішуються проблеми взаємодії всіх видів транспорту.

У законодавстві незалежної України, однак, визначені основні складові транспортної системи. Так, відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» до Єдиної транспортної системи входять: 1) транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); 2) промисловий залізничний транспорт; 3) відомчий транспорт; 4) трубопровідний транспорт; 5) шляхи сполучення загального користування.

Кожний із вказаних видів транспорту створює певну підсистему, має свою власну внутрішню структуру, яка складається з таких елементів: 1) підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту; 2) залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення; 3) засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ, організацій); 4) пасажирські вокзали, залізничні станції, автовокзали, автостанції, порти, пристані, аеропорти, аеродроми; 5) землі транспорту, захисні та укріплюючі насадження, берегоукріплюючі споруди тощо; 6) промислові, будівельні підприємства, судноремонтні, суднобудівні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації тощо; 7) науково-дослідні, проектно-

конструкторські організації, навчальні заклади, технічні школи; 8) підприємства, установи та заклади соціально-культурної сфери [13, с. 148–150].

На нашу думку, як легальне визначення поняття «транспортна система», так і теоретичні розробки вчених-правознавців не розкривають повною мірою суті транспортної системи.

Транспортна система України має складну та багаторівневу структуру. Вона складається із низки взаємопов'язаних між собою, проте по суті відносно самостійних підсистем.

Так, для ефективного функціонування транспортної системи України як однієї з галузей економіки необхідні певні передумови. По-перше, мають бути наявності саме «знаряддя праці», тобто транспортні засоби. Причому транспортні засоби (рухомий склад) повинні відповідати сукупності вимог, що до них ставляться органами державної влади і місцевого самоврядування, – щодо технічних та технологічних характеристик.

По-друге, звичайно мають бути і шляхи сполучення, які також повинні відповідати визначеним вимогам щодо безпеки, швидкості руху.

По-третє, не обійтись і без учасників транспортних правовідносин. Безперечно, найбільшу групу учасників транспортних правовідносин складають суб'єкти господарювання, які безпосередньо займаються наданням транспортних послуг, які повинні бути зареєстровані у передбаченому чинним законодавством України порядку, мати відповідні дозволи (ліцензії) на здійснення господарської діяльності, пов'язаної з перевезенням пасажирів, багажу, вантажів. До них слід віднести експедиторські компанії та компанії-перевізники. До того ж з метою впорядкування господарської діяльності у транспортній сфері свої владні повноваження здійснюють органи державної влади та місцевого самоврядування, що уповноважені здійснювати державне регулювання і контроль за перевезеннями в Україні. Проте ще існують суб'єкти господарювання, які не можна віднести ні до першої, ні до другої групи. Це, наприклад, ремонтні підприємства, вокзали, порти, станції технічного обслуговування, вантажні термінали, мережа автозаправних станцій, готелів тощо. Усі ці підприємства здійснюють господарську діяльність з надання послуг, що не є послугами з перевезення чи експедирування, проте завжди надаються паралельно з такими послугами. На нашу думку, їх потрібно віднести до суб'єктів господарювання, які надають супутні транспортні послуги. До того ж функціонує ціла система навчальних закладів різних рівнів, які забезпечують транспортну систему фахівцями відповідного профілю. На нашу думку, ще одну групу учасників складають суб'єкти господарювання, які готують спеціалістів різної кваліфікації як для державних потреб, так і для потреб приватного бізнесу.

Так, перелічені складові Єдиної транспортної системи фактично є складовими *системи транспорту*. Поняття «транспортна система» ширше за поняття «система транспорту». Транспортна система включає в себе не лише всі види транспорту (тобто систему транспорту) та шляхи сполучення, а й інші елементи.

Хоча визначенню поняття «транспортна система» вченими-правознавцями було приділено увагу, проте з їх думкою щодо поданих визначень транспортної системи погодитись не можна з наступних підстав.

По-перше, в основному вищевказані визначення є неповними, а, по-друге, більшість визначень були сформовані на підставі вивчення радянського законодавства і є дещо застарілими.

Транспортна система України має досить складну розгалужену структуру. До складу транспортної системи слід віднести такі елементи:

1. Усі види транспорту – автомобільний, залізничний, водний, повітряний, трубопровідний, електричний, метрополітен тощо.

2. Учасники транспортних правовідносин, які виступають суб'єктами права і надають відповідні транспортні послуги. При цьому їх слід поділити на: суб'єктів транспортних правовідносин, які безпосередньо надають транспортні послуги (перевізники та експедитори); суб'єктів транспортних правовідносин, які опосередковують надання таких послуг (ремонтні підприємства, навчальні заклади тощо); органи державної влади та місцевого самоврядування, які здійснюють управлінську діяльність у сфері транспорту.

3. Шляхи сполучення – дороги, водні шляхи, залізничні колії, повітряні коридори.

4. Об'єкти сервісу – куди слід віднести вокзали, аеропорти, порти, АЗС, СТО, готелі, кафетерії, кемпінги тощо.

5. Сукупність вантажних терміналів та складських приміщень.

6. Система засобів управління та зв'язку на транспорті.

7. Єдина інформаційна база.

На підставі наведеного систему транспорту можна визначити як сукупність усіх видів транспорту, які взаємодіють між собою та мають свою інфраструктуру залежно від виду транспорту.

Транспортна ж система України – це одна з галузей національної економіки, що має складну інфраструктуру, складові частини якої взаємопов'язані між собою та водночас існують відносно відокремлено одна від одної та взаємодіють між собою в рамках визначеної мети.

Проте аналіз законодавства у сфері транспорту та аналітичних матеріалів дає всі підстави стверджувати, що транспортна безпека містить такі ознаки:

- спрямована на захист інтересів держави та суспільства, окремих громадян;
- передбачає відповідний стан національної транспортної системи та правовий механізм реалізації державної політики в цій сфері;
- є складовою економічної безпеки держави, оскільки лише завдяки роботі транспортної галузі стає можливою основа економіки держави – торгівля.

Ураховуючи вищенаведене, пропонуємо визначити **національну транспортну безпеку** як такий стан розвитку транспортної системи держави, при якому забезпечуються баланс інтересів держави,

суспільства та окремих громадян, а також захист їхніх інтересів у випадку виникнення внутрішніх і зовнішніх загроз.

Висновки. Сьогодні в Україні питання транспортної безпеки майже не піднімаються ні на законодавчому рівні, ні на рівні фундаментальної науки. Проте вивчення історії доводить необхідність актуалізації цих питань. Вважаємо досить важливим проведення подальших досліджень у сфері правового забезпечення транспортної безпеки держави, виявлення її основних загроз та викликів, суб'єктів, об'єктів та елементів структури.

ЛІТЕРАТУРА

1. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С. 47–59.
2. UKRAINE TRANSPORT STRATEGY UPDATE DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION OF AN INTEGRATED TRANSPORT SYSTEM IN UKRAINE: APPROACHES PROPOSED IN THE NEW NATIONAL TRANSPORT STRATEGY [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files/Zakupivli/UKRAINE%20%20TRANSPORT%20STRATEGY%20UPDATE.pdf>.
3. Білоусов Є. М. Юридична природа економічної безпеки як категорії господарського права [Електронний ресурс] / Є. М. Білоусов // Європ. перспективи. – 2013. – № 12. – С. 88–93. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2013_12_17.
4. Стратегія національної безпеки України : Указ Президента України від 26.05.2015 № 287/2015 // Офіц. вісн. України. – 2015. – № 43. – Ст. 1353.
5. Пухтаєвич Г. О. Аналіз національної економіки : навч. посіб. / Г. О. Пухтаєвич. – К. : КНЕУ, 2005. – 254 с.
6. Сенчагов В. К. Экономическая безопасность России. Общий курс : учебник / В. К. Сенчагов. – М. : Дело, 2005. – 896 с.
7. Бельков О. А. Понятийно-категориальный аппарат концепции национальной безопасности / О. А. Бельков // Безопасность. – 1994. – № 3. – С. 91–94.
8. Економічний енциклопедичний словник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.subject.com.ua/economic/slovnik/1909.html>.
9. Аверічев І. М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки / І. М. Аверічев // Вод. транспорт. – 2013. – Вип. 2. – С. 53–57. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2013_2_11.
10. Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система (хозяйственно-правовые аспекты) / Н. Ф. Лопатина. – М. : Наука, 1988. – 160 с.
11. Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов / Г. П. Савичев. – М. : Изд-во МГУ, 1986. – 150 с.
12. Транспортне право України : навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич ; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.
13. Ващенко Н. Структурні особливості розвитку транспортної системи України / Н. Ващенко, А. Кублій // Підприємство, госп-во і право. – 2005. – № 6. – С. 148–150.
14. Липовский В. В. На пути к гармонизации транспортного и таможенного законодательства Украины / В. В. Липовский // Митна справа. – 2002. – № 3. – С. 87–90.

REFERENCES

1. Preiher D., Zhalilo Ya., Sobkevych O., Yemelianova O. (2012) Realizatsiia tranzytneho potentsialu Ukrainy yak faktor zmitsnennia ekonomichnykh zv'yazkiv mizh Yevropoiu ta Aziieiu [Implementation transit potential of Ukraine as a factor strengthening the economic links between Europe and Asia] *Ekonomika Ukrainy. – Economics of Ukraine*, 4, 47-59. [In Ukrainian]

2. Ukraine transport strategy update development and construction of an integrated transport system in ukraine: approaches proposed in the new national transport *strategy mtu.gov.ua* Retrieved from: <http://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/UKRAINE%20%20TRANSPORT%20STRATEGY%20UPDATE.pdf> [In English]
3. Bilousov Ye. M. (2013) Yurydychna pryroda ekonomichnoi bezpeky yak katehorii hospodarskoho prava [The legal nature of economic security as a category of economic law] *Yevropeiski perspektyvy. – European perspective, 12, 88-93 nbuv.gov.ua* Retrieved from : http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2013_12_17. [In Ukrainian]
4. Stratehiia natsionalnoi bezpeky Ukrainy : Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 26.05.2015 r. # 287/2015 [The National Security Strategy of Ukraine, President of Ukraine Decree of 26.05.2015 p. №287/2015] (2015) *Oftsiniyi visnyk Ukrainy. – Official Bulletin of Ukraine, 43, 1353*. [In Ukrainian]
5. Pukhtaievych H. O. (2005) *Analiz natsionalnoi ekonomiky [Analysis of the national economy]* K.: KNEU [In Ukrainian]
6. Senchagov V. K. (2005) *Ekonomicheskaya bezopasnost Rossii. Obshchiy kurs [The economic security of Russia. General Course]* M.: Delo [In Russian]
7. Belkov O. A. (1994) Ponyatiyno-kategorialnyy apparat kontseptsii natsionalnoy bezopasnosti [Conceptually-categorical apparatus of the national security concept]. *Bezopasnost. – Security, 3, 91 – 94*. [In Russian]
8. Ekonomichniy entsyklopedychnyi slovnyk [Economic encyclopedic dictionary]. *subject.com.ua* Retrieved from: <http://www.subject.com.ua/economic/slovník/1909.html>
9. Averichev I. M. (2013) Transportna bezpeka yak osoblyvyi vyd ekonomichnoi bezpeky [Transport security as a special kind of economic security] *Vodnyi transport. – Water transport, 2, 53-57* [In Ukrainian]
10. Lopatina N. F. (1988) *Edinaya transportnaya sistema (khozyaystvenno-pravovyye aspekty). [Integrated transport system (economic and legal aspects)]* M.: Nauka. [In Russian]
11. Savichev G. P. (1986) *Pravovoye regulirovaniye perezovozok narodnokhozyaystvennykh gruzov [Legal regulation of transportation of economic cargoes]* M.: Izd-vo MGU. [In Russian]
12. Demskyi E. F., Hizhevskiy V. K., Demskyi S. E., Milashevych A. V. et. al. (2002) *Transportne pravo Ukrainy [Transport Law Ukraine]* (Hizhevskoho V. K., Demskoho E. F. Eds.) K. : Yurinkom Inter [In Ukrainian]
13. Vashchenko N., Kublii A. (2005) Strukturno osoblyvosti rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [The structural features of the transport system of Ukraine] *Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo. – Entrepreneurship, Economy and Law, 6, 148-150*. [In Ukrainian]
14. Lipovskiy V. V. (2002) Na puti k garmonizatsii transportnogo i tamozhennogo zakonodatelstva Ukrainy [Towards the Harmonization of transport and the customs legislation of Ukraine] *Mitna sprava. – Customs business, 3, 87-90*. [In Russian]

А. В. МАТВЕЕВА

кандидат юридических наук, старший научный сотрудник,
ученый секретарь НИИ правового обеспечения инновационного развития НАПрН Украины

НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ПРИЗНАКИ

В статье рассмотрены вопросы правового обеспечения транспортной безопасности государства как составляющей экономической безопасности государства. Автором дано собственное определение категорий «транспортная безопасность» и «транспортная система».

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, система транспорта, экономическая безопасность государства, транспортная безопасность государства.

A. V. MATVIEIEVA

Candidate of Legal Sciences, Senior Researcher, Scientific Secretary of the Scientific
and Research Institute of Providing Legal Framework for the Innovative Development
of National Academy of Law Sciences of Ukraine

THE NATIONAL TRANSPORT SECURITY: LEGAL NATURE AND CHARACTERISTICS

Problem setting. Today Ukraine has quite favorable geographical location at the crossroads of major cargo flows from Europe to Asia, the availability of unfrozen Black Sea ports, powerful and well-developed railways and highways

network, pipelines in latitudinal and meridional directions, all these collectively is the ideal circumstance for the transport industry.

Target of research. The purpose of this article is to determine the legal nature and the content of the category of «transportation security» and its elements.

Analysis of recent researches confirms that the issue of transport security practically hasn't been studied by scientists yet. Thus, a study on the development of transit potential of the state has been carried out by A. M. Novikova, K. M. Mykhailychenko, E. V. Belashov, T. P. Luchnikov, S. S. Shapoval, T. O. Voichenko, D. K. Preyhera, A. M. Hahlyuk and others. There some researches in the national economic security field, for example, scientific works of E. M. Belousov, G. O. Puhtayevych, V. K. Senchahov, O. O. Belkov, Yu. I. Vladimirov, L. I. Abalkina, V. O. Savina and others. The issue of transport security in economic terms considered in the works of I. M. Averikov and O. Sapronov.

Article's main body. Analysis of the content of the national transport system gives the reasons to consider it an integral part of the economic system of the state. The study of the legal of the nature state transportation security provides its affiliation to national economic security.

It should be noted that the definition of the transport system and there is absent in the legislation. And as the «soviet», so the current Ukrainian legislation does not reveal the concept of the transport system, but it exists as an economic reality and acts as a complex economic system where solved the problem of interaction between all types of transport.

Thus, it requires certain prerequisites for the effective functioning of the transport system of Ukraine. The first, it should be available the «tools», meaning vehicles. The second – is the connections that also must meet the requirements of safety and speed. The third prerequisite is the participant of transport relations.

Given the abovementioned, we propose to define national transportation security as a condition of the state transport system that provides the balance of interests of the state, society and individual citizens and protect their interests in case of internal and external threats.

Conclusions and prospects for the development. Today in Ukraine the issue of transport security almost doesn't raise at legislative and fundamental science levels. However, the study of history proves the need for mainstreaming these issues. We consider the importance for further researches in the field of transport security legal support, identification of major threats and challenges, subjects, objects and elements of the structure.

Key words: transport, transportation system, transport system, state economic security, state transport security.