

портів України, захист від недобросовісної конкуренції; стимулювання збільшення вантажопотоків, установлення сприятливих режимів діяльності для вантажо- та судновласників, стимулювання збільшення транзитних вантажопотоків; узгодження інтересів морських портів та місцевих органів влади та встановлення взамовигідного співробітництва між ними. В умовах даної ситуації в країні портам, які знаходяться в Миколаївській та Херсонській областях, потрібно поглибити фарватер, розширити акваторію і встановити нові системи вантажозавантаження, що допоможе прискорити процес завантаження і розвантаження і ефективності роботи порту.

Автор вважає, що до розвитку морських портів потрібно залучити приватних підприємців, які б могли модернізувати цю галузь і надати багато робочих місць населенню та сприяти розвитку цих регіонів.

Література:

1. Про морські порти в Україні: Закон України від 17.05.2012, №7 Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65)
2. Безгулая Н. Морское достояние Украины: [Морской торговый порт «Южный»] // Технополис. – 2002. – № 7. – С. 22-25.
3. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торгових портів України: [Морські порти України – практично єдині об'єкти в структурі морського господарства країни, які перебувають у повному державному управлінні і є одним з найбільших платників податків] // Економіка України. – 2006. – №11. – С. 12-18.
4. Готується програма розвитку морських портів: [Прес-конф. Міністра транспорту України В.Пустовойтенка після поїздки до Очакова] // Робітн. газета. – 2002. – 8 лют. – С. 4.
5. Дергаусов М. Морські порти України: час активних реформ / Начальник Маріупольського державного морського торгового порту, академік Академії інженерних наук України. // Дзеркало тижня. – 2003. – 1 – 7 лют. (№ 4). – С. 10.

НАПРЯМ 5. ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

Волик В. В.

Донецька міська рада
м. Донецьк, Україна

ФОРМИ ТА НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У ГАЛУЗІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні сталого розвитку економіки міста, регіону та країни в цілому. З погляду на це, держава покладає багато зусиль для забезпечення належного розвитку цієї сфери. При цьому, головною метою держави стає максимальне задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях, ефективне та безперебійне функціонування міського транспорту та мінімальні витрати з бюджетів відповідних рівнів на його підтримку. У зв'язку з цим, за сучасних умов, особливу актуальність набувають питання оптимізації вітчизняної системи управління міським транспортом.

Питання забезпечення ефективного розвитку міського транспорту приділяється увага з боку багатьох вітчизняних та закордонних вчених. Зокрема, ця проблема досліджувалася у роботах О.І. Амоши, Ю. М. Косога, Я. О. Лудченко, Ю.С. Попкова, В.І. Шелейховського тощо. При цьому, у зазначених роботах питання державної політики у сфері міського транспорту розглянуто недостатньо та потребує подальшого дослідження.

Головна мета державного управління транспортом полягає у організаційному забезпеченні нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів. При цьому, останнім часом, здебільшого йде мова про делегування управлінських повноважень місцевим органам влади і самоврядування, що є дуже актуальним в умовах реформи децентралізації влади. Метою такої політики є реалізація стратегії сталого розвитку міста та транспортної галузі, шляхом створення умов для ефективного та безпечного переміщення людей за допомогою 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 крупно масштабних 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 та способів їх реалізації, виходячи зі змісту об'єктивних процесів і тенденцій, що мають місце в національному та світовому господарстві, та враховуючи законні інтереси суб'єктів господарювання. Економічна тактика – сукупність найближчих цілей, завдань, засобів і способів їх досягнення для реалізації стратегічного курсу економічної політики в конкретних умовах, що складаються в поточному періоді розвитку економіки [1].

Правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики, у прогнозах і програмах економічного і соціального розвитку України та окремих її регіонів, програмах діяльності Кабінету Міністрів України, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах. В галузі міського транспорту прикладом цьому можуть бути Транспортна стратегія України на період до 2020 року [2], Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року [3], Державна цільова програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року [4] тощо.

Транспортна політика у деяких джерелах розглядається як різновид державної політики та складається з таких напрямів: організаційно-кадрова політика держави на транспо-

рті, майнова та інвестиційна політика, фінансово-кредитна політика, податкова політика, тарифна політика, амортизаційна політика на транспорті тощо [5, с. 31].

Серед іншого, важливим напрямом розвитку міського транспорту є забезпечення безпеки перевезень. Державна транспортна політика в галузі безпеки руху реалізується через законодавство України, нормативно-правову й нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва. При цьому, підвищення безпеки дорожнього руху потрібно розглядати як загальнонаціональний пріоритет, спрямований на зниження темпів зростання аварійності порівняно з темпами збільшення автомобільного парку, зменшення тяжкості ДТП і кількості загиблих на дорогах.

Таким чином, визначення та закріплення відповідних форм та напрямів державної політики у галузі міського транспорту має велике значення як для розвитку транспортної галузі так і для розвитку міст. Формування державної політики у цій сфері має виходити із позиції загального стратегічного бачення міського транспорту, як важливого елементу транспортної інфраструктури.

Література:

1. Господарський кодекс України: коментар. – Х.: ТОВ «Одісей», 2004. – 848 с.
2. Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – том 2. – стор. 545. – ст. 3280.
3. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3.08.2011 р. № 732-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 59. – стор. 190. – ст. 2376.
4. Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 р. № 1855 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 1. – стор. 179. – ст. 41.
5. Вайцман В. Г. Компетенція публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту: проблеми теорії та практики реалізації / В. Г. Вайцман // Юридичний вісник. – 2009. – 4(13). – С. 30-33.

Геворян Г. Г.
студентка

Лігачевський Д. Р.
студент

Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля
м. Дніпропетровськ, Україна

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ

Актуальність даної теми визначається в першу чергу тим, що однією з передумов успішного функціонування національної економіки в умовах активного розвитку світового господарства є ефективне державне регулювання інноваційної діяльності.

Проблеми державного управління інноваційної діяльності були висвітлені у роботах багатьох українських вчених, зокрема таких як О. Ю. Амосов, О. І. Волков, І. Б. Дашковська, А. О. Дегтяр, Д. В. Задахайло, О. І. Крюков, Т. В. Майорова, П. П. Микитюкта та ін.

Відповідно до Закону України, інноваційна діяльність – це діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг [1].

У регулюванні інноваційної діяльності важливу роль відіграє держава. Наукова діяльність традиційно вважається сферою активної державної політики. Наукові ідеї не можуть бути безпосередньо використані в господарській діяльності, метою якої є прибуток.

Тому організації і компанії стримано йдуть на пряме фінансування досліджень, хоча мають велику потребу в їх результатах. У сучасних умовах держава багато в чому бере на себе відповідальність за забезпечення бізнесу одним із найважливіших результатів інноваційного процесу – науковими знаннями й ідеями [5].

На сьогоднішній день в Україні діє низка законів, які визначають основні положення щодо інноваційної діяльності. Основні з них: «Про інноваційну діяльність», «Про наукову і науково-технічну діяльність», «Про інвестиційну діяльність», «Про наукову і науково-технічну експертизу», «Про спеціальний режим інвестиційної та інноваційної діяльності технологічних парків», «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій», Господарський кодекс України тощо. Однак, при детальному розгляді цієї законодавчої бази видно, що вона відповідає не у повній мірі всім вимогам сучасної економіки, а тому не може створювати умов для активного розвитку інноваційної діяльності, оскільки невирішеними залишилися деякі питання щодо державної інноваційної політики, інвестування в наукові розробки та програми, побудови інноваційної інфраструктури, процесів навчання і підготовки наукових кадрів тощо. У результаті більшість державних органів, які мають регулювати інноваційну активність в країні і впливати на неї, відіграють роль статистичних спостерігачів [2, с. 36].

Крім того, в державі була розроблена «Стратегія інноваційного розвитку України на 2010 – 2020 рр. в умовах глобалізаційних викликів». Стратегія складається з аналітичної та безпосередньо стратегічної частин. У першій частині сформульовано системну соціально-економічну проблему, що вирішується Стратегією. Результатом реалізації Стратегії має стати утвердження в Україні інноваційно-інвестиційної моделі її економічного і соціального розвитку, підвищення ефективності використання інтелектуального потенціалу країни, всіх її людських і природних ресурсів, забезпечення підвищення конкурентоспроможності національної економіки, досягнення стабільного сталого розвитку і підвищення добробуту громадян.

Реалізація Стратегії створить можливості для успішного просування України по шляху розбудови економіки і суспільства, заснованих на знаннях [4].

Переглянувши цю стратегію, можна зробити деякі висновки. Система фінансування науки України є надто залежною від державних коштів. Але це не єдина проблема в цій сфері, тому що обсяг інвестування в інноваційну діяльність скоротився не тільки зі сторони держави, а ще й зі сторони підприємництва.

В умовах недостатнього бюджетного фінансування науково-технічної сфери зростає необхідність реалізації позабюджетного стимулювання науково-технічного прогресу. Так, ефективною схемою фінансування інноваційної діяльності могла б стати мережа спеціалізованих державних небанківських фінансово-кредитних установ у різних галузях економіки й окремих регіонах для кредитування інноваційних проектів [3].

Як на нашу думку, то одним із пріоритетів у державному регулюванні інноваційною діяльністю повинен бути напрямом із залучення іноземних інвестицій у дану сферу. Насамперед, треба розв'язати проблеми макроекономічної стабільності, створити нормативно-правові та соціально-економічні основи збільшення необхідних обсягів іноземних інвестицій; суворо дотримуватися визначених пріоритетів у розвитку національної економіки; мати ефективний механізм публічного контролю за їх виконанням; контролювати та регулювати галузевий розподіл іноземних інвестицій, мати зважену, обґрунтовану політику щодо встановлення податкових пільг.

Вищенаведений аналіз свідчить про те, що необхідність вирішення проблем, пов'язаних з інноваційним розвитком економіки України, набуває особливого значення. Якщо держава не почне робити рішучих кроків у напрямку стимулювання інноваційної діяльності ці питання залишаться невирішеними.

Пріоритетними напрямками державної підтримки інноваційної діяльності має стати створення умов для активізації національного науково-технічного потенціалу й інноваційної діяльності, впровадження нових технологічних укладів, подолання розриву між наукою і виробництвом, забезпечення реального трансферу технологій, залучення іноземних інвестицій. В тому числі ці заходи безперечно повинні включати збільшення фінансування в науку та наукові дослідження, а також перегляд безпосередньо суті державного регулювання інноваційної діяльності.

**Західноукраїнська організація
«Центр правничих ініціатив»**

**МАТЕРІАЛИ МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ**

«СУЧАСНИЙ ВИМІР ДЕРЖАВИ І ПРАВА»

30-31 травня 2014 р.

**Львів
2014**

ББК 67.0я43
УДК 340(063)
С 91

С 91 «Сучасний вимір держави і права»: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Львів, 30-31 травня 2014 р. – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2014. – 140 с.

Видається в авторській редакції. Оргкомітет конференції не завжди поділяє думки учасників.

ББК 67.0я43
УДК 340(063)

ЗМІСТ

НАПРЯМ 1. ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ ТА ПРАВА

Змерзлий Б. В. ИНСТИТУТ ГРАДОНАЧАЛЬСТВА В УПРАВЛЕНИИ ПОРТАМИ НА ПОБЕРЕЖЬЕ ЧЕРНОГО И АЗОВСКОГО МОРЕЙ В XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.	7
Ніколаско Н. В. ІДЕЯ СОЛДАРИЗМУ У ПОЛІТИКО-ПРАВОВІЙ ДУМЦІ СВІТУ	9
Федотовський М. Д. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ДІЯЛЬНІСТЮ ПОЛІТИЧНИХ ПАРТІЙ В СВІТЛІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ	11

НАПРЯМ 2. КОНСТИТУЦІЙНЕ ПРАВО

Матвієнко А. С. КОНЦЕПЦІЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ПРАВ ДЖ. ЛОККА ТА І. КАНТА	14
---	----

НАПРЯМ 3. КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

Басараб Р. І. ПРИНЦИПИ ДІЯЛЬНОСТІ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПРОКУРОРА УКРАЇНИ	17
Беніцький А. С. ОСОБЛИВОСТІ СУБ'ЄКТИВНОЇ СТОРОНИ ЗАЗДАЛЕГДЬ НЕ ОБІЦЯНОГО ПРИХОВУВАННЯ ЗЛОЧИНУ	19
Гранько М. Г. ЩОДО ПИТАННЯ ОПОСЕРЕДКОВАНОГО ВИКОНАННЯ	22
Квашук О. Д. ПОНЯТТЯ І РІЗНОВИДИ РІШЕНЬ ДОСЛІДЧОГО КРИМІНАЛЬНОГО ПРОЦЕСУ	24
Ніколенко Б. В., Когут Ю. Р. ПОЗБАВЛЕННЯ ВОЛІ ЯК ВИД КРИМІНАЛЬНОГО ПОКАРАННЯ У США: ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВІДБУВАННЯ	25
Максимів М. М. ПОКАЗАННЯ З ЧУЖИХ СЛІВ	28
Осташевська О. А. ТЕХНІЧНИЙ ПРИСТРІЙ ЯК ЗАСІБ ВЧИНЕННЯ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 200 КК УКРАЇНИ	29
Попович О. В. ЦИВІЛЬНИЙ ПОЗОВ ПРОКУРОРА ЯК ПРОЦЕСУАЛЬНИЙ АКТ ПРОКУРОРА ПІД ЧАС ПРОЦЕСУАЛЬНОГО КЕРІВНИЦТВА У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ	31
Сердюк М. І. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТИТУТУ СУДОВИХ РІШЕНЬ ЗА НОВОВІЯВЛЕНИМИ ОБСТАВИНАМИ	32
Чорний Р. Л. ДЕЯКІ АСПЕКТИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ОБ'ЄКТІВ, ЩО МАЮТЬ ВАЖЛИВЕ НАРОДНОГОСПОДАРСЬКЕ ЧИ ОБОРОННЕ ЗНАЧЕННЯ	34
Шепель К. О. ЖОРСТОКЕ ПОВОДЖЕННЯ З ТВАРИНАМИ: ПРОБЛЕМАТИКА ТА ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ	37

Шинко І. М. ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ПОКАРАННЯ ЯК ГАРАНТІЯ ПРАВА ЗАСУДЖЕНИХ НА ОХОРОНУ ЗДОРОВ'Я	39
---	----

Яворська І. В. СПІВВІДНОШЕННЯ ПОНЯТЬ «ВІКОВА ОСУДНІСТЬ», «ОСУДНІСТЬ» ТА «ОБМЕЖЕНА ОСУДНІСТЬ»	40
--	----

НАПРЯМ 4. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

Gashimova E. F. DE FACTO MARRIAGE. MATERIAL AND LEGAL CONSEQUENCES	43
---	----

Кімчинська С. В. ОСОБЛИВОСТІ ТЛУМАЧЕННЯ В МЕХАНІЗМІ ЦИВІЛЬНОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ	44
---	----

Копонка І. І. ОСОБЛИВОСТІ ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗОВУ У СПРАВАХ ПРО ЗАХИСТ ПРАВ НА ТОРГОВЕЛЬНУ МАРКУ	47
--	----

Міронкін О. В. ОБ'ЄКТИ ЗАХИСТУ ПРАВА СПІЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ	50
--	----

Романчук М. М. ОСОБЛИВОСТІ УКЛАДАННЯ ДОГОВОРІВ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	52
--	----

Сердюкова Л. А. МОРСЬКІ ПОРТИ В УКРАЇНІ: ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЇХ ДІЯЛЬНОСТІ	54
---	----

НАПРЯМ 5. ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

Волік В. В. ФОРМИ ТА НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У ГАЛУЗІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	57
---	----

Геворгян Г. Г., Лігачевський Д. Р. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ	58
--	----

Кондратенко А. О. ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ДОСУДОВОГО ПОРЯДКУ ВРЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ	60
---	----

Кучерук Н. С. ПРО ЗВЕРНЕННЯ АКЦІОНЕРА ДО СУДУ ЗА ЗАХИСТОМ ПРАВ АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА	62
--	----

Остап'юк М. В. ЦЕНТРАЛІЗОВАНА ТА ДЕЦЕНТРАЛІЗОВАНА ДЕРЖАВНА ЗАКУПІВЛЯ ЛІКАРСЬКИХ ЗАСОБІВ ТА МЕДИЧНИХ ВИРОБІВ	64
---	----

Параскевич І. А. ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ. ПРОБЛЕМИ ТА ЇХ ВИРІШЕННЯ	66
---	----

Поволоцька Є. О., Яценко Г. В. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ФРАНЧАЙЗИНГУ В УКРАЇНІ	68
---	----

Русінова А. В. ПІДВІДОМЧІСТЬ І ПІДСУДНІСТЬ ГОСПОДАРСЬКИХ СПРАВ: ПРОБЛЕМИ СЬОГОДЕННЯ	71
---	----

Тарнавський Р. Б. СУБ'ЄКТИ ВЕНЧУРНОГО ІНВЕСТИВАННЯ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ВИЗНАЧЕННЯ	72
---	----

НАПРЯМ 6. АДМІНІСТРАТИВНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ПРАВО

Александров О. А. СПЕЦИФІКА ОБЧИСЛЕННЯ РІЧНИХ ПОДАТКОВИХ СТРОКІВ	75
---	----

Алексєєва О. В. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ ТА СОЦІАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМИ ДЕВІАНТНОСТІ НЕПОВНОЛІТНІХ	77
--	----

Білокур Є. І. ОЗНАКИ ПОНЯТТЯ «ФУНКЦІЇ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ»	78
---	----

Волкович О. Ю. ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЩОДО ЗАПРОВАДЖЕННЯ СПРОЩЕНОЇ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ РЕЄСТРАЦІЇ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ	81
---	----

Воронін Я. Г. ЕКОЛОГІЧНИЙ АУДИТ ОБ'ЄКТІВ НАФТОГАЗОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ: ПИТАННЯ СЬОГОДЕННЯ	84
--	----

Жукевич М. І. ПРИНЦИПИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ПРОЦЕДУРИ ТА ЇХ ЗНАЧЕННЯ У ДІЯЛЬНОСТІ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ УКРАЇНИ	86
---	----

Зіньків В. В. ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ЕКСПЕРТИЗИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ КОДУ ТОВАРУ ЗГІДНО З УКТ ЗЕД	88
--	----

Коломієць П. В. ДЕЯКІ ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОПОДАТКУВАННЯ МАЛОГО БІЗНЕСУ	90
---	----

Колос Б. М. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРИНЦИПІВ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА УКРАЇНИ	92
---	----

Летуча Г. І. ХАРАКТЕРИСТИКА ЗМІСТУ ПРИНЦИПУ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ ПОЛЬЩІ ТА УКРАЇНИ	95
---	----

Мандзюк О. А. ПРИНЦИПИ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ В УКРАЇНІ	97
--	----

Моренєць О. І. ДЕПОЗИТНІ ОПЕРАЦІЇ МІЖ ГРОМАДЯНАМИ І БАНКАМИ УКРАЇНИ	99
--	----

Москаленко С. І. ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ	101
--	-----

Піддубко Є. Д. ХАРАКТЕРИСТИКА МОДЕРНІЗАЦІЇ СТРУКТУРИ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ	102
--	-----

Плугатар Т. А. ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАХИСТУ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ В УКРАЇНІ	105
--	-----

Стахура І. Б. ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОФІЛАКТИЧНОЇ РОБОТИ ГРОМАДСЬКИМИ ФОРМУВАННЯМИ З ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ	107
--	-----