



ных манипуляций и нарушений неимущественных личных прав человека.

Выводы. Таким образом, другие формы защиты личных неимущественных прав физического лица, обеспечивающих его социальное бытие, включают минимально достаточный перечень этих форм. Однако декларативный характер и нераспространенность практического применения в Украине таких форм защиты делает их неэффективными. Сейчас главной обязанностью государства в плане распространения других форм защиты личных неимущественных прав физического лица, обеспечивающих его социальное бытие, является проведение разъяснительной работы среди граждан на тему, какие права и свободы им гарантированы и каким образом они могут быть защищены либо восстановлены в случае их нарушения. От таких шагов будет зависеть благосостояние и баланс интересов и обязанностей в обществе.

Список использованной литературы:

1. Чечот Д.М. Субъективное право и формы его защиты / Д.М. Чечот. – Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1968. – 71 с.
2. Крисань Т.С. Форми реалізації юридичних гарантій цивільних прав / Т.С. Крисань // Закон и жизнь. – 2013. – № 1. – С. 25–27.
3. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
4. Базилевич А.И. Формы защиты субъективных гражданских прав: дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / А.И. Базилевич. – Ульяновск, 2001. – 205 с.
5. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар : у 2 ч. / за заг. ред. Я.М. Шевченко. – К.: ВД «Ін Юре», 2004. – Ч. 1. – 2004. – 692 с.
6. Про прокуратуру : Закон України від 14 жовтня 2014 р. № 1697-VII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 2–3. – Ст. 12.
7. Желіховська Ю.В. Форми та способи охорони цивільних прав та інтересів нотаріусом / Ю.В. Желіховська // Молодий вчений. – 2014. – № 4(07). – С. 34–38.
8. Паламарчук Н.В. Форма і способи захисту цивільних прав нотаріусом / Н.В. Паламарчук // Молодий вчений. – 2014. – № 6(09). – С. 115–118.

РАЗВИТИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Михаил ДУТОВ,

кандидат юридических наук, старший научный сотрудник
Института экономико-правовых исследований
Национальной академии наук Украины

Виктория СИДОРЕНКО,

кандидат юридических наук, старший научный сотрудник
Института экономико-правовых исследований
Национальной академии наук Украины

Summary

This article analyzes the legal regulation of the transport system of Ukraine. It examines the influence of territorial location of the country on the development of transit relations with other States, outlines the positive aspects relation's legal regulation in the transport sector, identifies the factors that negatively affect their development by each transport mode. Formulated proposals to improve the norms regulating transport relations.

Key words: transport system, railway transport, marine transport, river transport, air transport, road transport.

Аннотация

Статья посвящена анализу правового регулирования транспортной системы Украины. Рассматривается влияние территориального расположения страны на развитие транзитных отношений с другими государствами, очерчиваются положительные стороны правового регулирования отношений в сфере транспорта, выявляются факторы, негативно влияющие на их развитие по каждому виду транспорта. Сформулированы предложения по совершенствованию норм, регулирующих транспортные отношения.

Ключевые слова: транспортная система, железнодорожный транспорт, морской транспорт, речной транспорт, авиaperезовки, автомобильные перевозки.

Постановка проблемы. Современные вызовы, стоящие перед Украиной, обуславливают необходимость поиска инновационных подходов к формированию новой региональной политики, модернизации системы управления региональным развитием.

Эффективность реализации государственной региональной политики в современной Украине зависит от использования потенциала инновационных механизмов и инструментов, стимулирующих общественную и экономическую активность, развития и поддержки предпринимательской инициативы на местном уровне для решения насущных социально-экономических проблем.

Одним из таких инструментов для поддержки устойчивого развития Украины становится транспортная система государства. Развитая транспортная система является предпосылкой экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения.

Выгодное географическое положение Украины на пути основных тран-

зитных потоков между Европой и Азией и разветвленная железнодорожная сеть вместе с наличием незамерзающих черноморских портов и системы автомобильных дорог создают предпосылки для увеличения транзитных перевозок грузов и пассажиров в направлениях «Север – Юг» и «Запад – Восток» и наращивания объемов экспортно-импортных перевозок в соответствии с потребностями внешней торговли.

Вопрос интеграции транспортных систем приобретает особое значение в условиях глобализации экономики и роста товарооборота между Европой и странами Южной Азии и Ближнего Востока, прежде всего с Китаем и Индией, а также перспектив расширения внешнеторговых отношений Украины с указанными странами и странами Евросоюза [1].

Целью статьи является оценка тенденций развития транзита в Украине, определение факторов, которые тормозят привлечение дополнительных объемов транзита, а также проблем и перспектив развития транспортной отрасли страны.



Состояние исследования. Развитие транзитного потенциала постоянно интересует ученых и практиков. Этому вопросу посвящены работы таких ученых, как Т. Блудова [2], В. Геец [3], М. Долишний [4], В. Медведь [5], А. Котлубай [6] и другие.

Изложение основного материала.

Хотя на сегодняшний день транзитный сектор экономики Украины в целом удовлетворяет базовые потребности экономики и населения в перевозках, уровень безопасности, показатели качества и эффективности перевозок пассажиров и грузов, энергоэффективности, техногенной нагрузки на окружающую среду не отвечают современным требованиям.

Низким является уровень сервисного обслуживания, недостаточно используется имеющийся транзитный потенциал. Наблюдается отставание в развитии транспортной инфраструктуры, транспортно-логистических технологий, мультимодальных перевозок, уровня контейнеризации, что обуславливает высокую долю транспортных расходов в себестоимости продукции. Морские порты Украины по качественным, техническим характеристикам, таким как глубина причалов, их технического состояния, а также оборудование, средства перегрузки и хранения, уровень автоматизации и компьютеризации, остались на уровне конца 80-х – начале 90-х гг. прошлого века.

Неудовлетворительное состояние отечественной инновационной и высокотехнологичной составляющей транспортной отрасли объясняется низкими тарифами на перевозки, которые подлежат государственному регулированию; ограниченным финансированием из государственного и местных бюджетов; отсутствием средств на простое воспроизводство основных фондов в результате занижения их стоимости и недостаточного уровня амортизационных отчислений; отсутствием инвестиций на условиях концессий; несовершенством механизмов лизинга. Недостаток инвестиций привел к стремительному старению подвижного состава и транспортной инфраструктуры, что предопределяет несоответствие технического и технологического уровня отечественного транспорта европейским требованиям.

Нельзя сказать, что Украина совсем не уделяет внимания развитию тран-

зитного потенциала страны, отдельные шаги в этом направлении сделаны.

Рассмотрим основные меры нормативно-правового, организационно-технического, технологического и других направлений совершенствования системы управления транзитными перевозками в Украине.

На железнодорожном транспорте:

– принята Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010–2019 гг. [7], которая предусматривает разграничение хозяйственных функций и функций государственного управления; формирование вертикально интегрированных структур по видам деятельности; создание организационно-правовых условий для функционирования частных операторских компаний; увеличение объема инвестиций в железнодорожный транспорт и внедрение инновационной модели его развития; решение вопроса относительно предоставления государственной поддержки для закупки подвижного состава, строительства объектов железнодорожного транспорта; развитие сети логистических комплексов, складских и распределительных терминалов, необходимых для привлечения дополнительных объемов транзитных перевозок территорией Украины;

– принята Программа обновления локомотивного парка железных дорог Украины на 2012–2016 гг. [8], которой предусмотрено приобретение более 500 единиц новых современных пассажирских и грузовых локомотивов как односистемных, так и двойного питания. В рамках выполнения указанной Программы Укрзалізницею, например, заключены соглашения с «Электровозостроителем» (Грузия) на поставку 110 магистральных грузовых электровазозов постоянного тока;

– принят План реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта [9], согласно которому в течение 2012–2016 гг. осуществляется электрификация некоторых железнодорожных направлений (Долинская – Николаев – Херсон), а также Программа электрификации железных дорог на 2011–2016 гг., реализация которых позволит уменьшить себестоимость перевозок на 55% [10];

– с 2013 г. внедрен электронный документооборот при транзитных

перевозках. Прежде всего это касается железнодорожных администраций стран ЕС, с которыми налаживается электронный обмен данными в объеме перевозочных документов. Работа в этом направлении осуществляется с Польшей, Словакией, Венгрией. С ОАО «Российские железные дороги» («РЖД») сотрудничество осуществляется уже в течение 9 лет, заключено также трехстороннее соглашение относительно обмена электронными данными по перевозке грузов между Укрзалізницею, ОАО «РЖД» и АО «НК «Казахстан темир жолы»;

– реализуются мероприятия по интеграции железных дорог Украины в транспортную сеть ЕС на принципах активного сотрудничества в развитии kolei 1 520 мм на территории Западной Европы, а также модернизации существующей в Украине колеи европейского образца, что пролегает до Ковеля;

– активизируется развитие мультимодальных перевозок. Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины проводит постоянную работу по привлечению дополнительных грузопотоков на территорию Украины и расширению географии международных проектов с участием железных дорог Украины.

Эта работа касается разных направлений деятельности железных дорог: гибкой тарифной политики, технического перевооружения, внедрения новых информационных технологий, обустройства пограничных переходов, совершенствования технологии перевозочного процесса, сервиса услуг.

На водном транспорте:

– упрощен вход в украинские речные порты иностранным судам, с владельцами которых заключены международные договоры о судоходстве на внутренних водных путях [11, с. 22]. Грузовые суда компаний, с которыми не заключены международные договоры о судоходстве на внутренних водных путях, имеют право заходить в речные порты на основании одноразовых разрешений Государственной инспекции по безопасности на морском и речном транспорте. Это призвано способствовать не только возрождению транзитных перевозок речным транспортом, но и переключению определенных объемов транзита с автомобильного на речной транспорт. При этом следу-



ет обратить внимание на более широкое распространение комбинированных перевозок с участием судоходных компаний (река-море) в бассейнах рек Рейн-Дунай по территории Германии, Австрии, Венгрии, Словакии, Румынии, которые также имеют связь с Днепром через морские маршруты Черного моря и которые в последующем могут развиваться с участием Украины;

– совершенствуется организационно-правовой механизм прохождения транзитных грузов через акваторию морских портов;

– в ведущих морских торговых портах разрабатываются программы развития по расширению и модернизации портовой инфраструктуры, укреплению мощностей железнодорожных подходов, что позволит оптимизировать срок обработки вагонов с транзитным грузом. Осуществляется дальнейшее развитие инфраструктурных объектов ведущих МТП (прежде всего Одесского, Ильичевского, Южного, Херсонского, Белгород-Днестровского, Мариупольского). Это позволит привлекать дополнительные транзитные грузы, которые перевозятся современными крупнотоннажными морскими судами, в том числе с просадкой до 15–20 м;

– безусловно позитивным мероприятием для развития водного транспорта стало утверждение в 2013 г. Стратегии развития морских портов до 2038 г. [12], которая определяет прогнозы относительно грузопотоков, задачи, основные направления и пути развития морских портов и портовой отрасли в целом, другие основные параметры развития;

– обеспечивается создание современной системы транспортно-логистических центров. Например, в рамках развития украинско-венгерского сотрудничества проводятся переговоры по совместной реализации Украиной и Венгрией проекта формирования логистической зоны «Кишварда – Загонь – Чоп – Ужгород» на территории обеих стран. Проект предусматривает, в частности, постепенное улучшение условий судоходства на р. Тиса, развитие речных портов, создание на базе аэропорта «Мукачеве» современного центра авиационных перевозок и международного перегрузочного транспортно-логистического узла.

На автомобильном транспорте:

– принята Концепция реформирования системы государственного управления автомобильными дорогами общего пользования, в которой говорится, в частности, о совершенствовании механизма финансового обеспечения строительства, реконструкции, ремонта и содержания таких дорог, что будет способствовать привлечению дополнительных транзитных грузопотоков по территории Украины;

– принята Концепция Государственной целевой экономической программы развития автомобильного транспорта на период до 2015 г. [14], в которой создаются предпосылки для развития автомобильного транспорта в соответствии с нормами и стандартами ЕС. Указанные стандарты предусматривают, в частности, повышение уровня экологичности и энергоэффективности транспортных средств путем использования ими альтернативных видов топлива (например, биотоплива); обеспечение с учетом опыта стран ЕС контроля за соответствием транспортного средства и топлива установленным требованиям; введение экологических норм «Евро-3» и «Евро-5» для транспортных средств;

– принята Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2015 г. [15], в которой определены меры по созданию и развитию единой системы предоставления участникам дорожного движения необходимой информации, в том числе о состоянии дорог, погодных условиях, аварийной ситуации, пунктах экстренной связи, расположении учреждений здравоохранения; совершенствование организации дорожного движения в городах с учетом опыта европейских государств; введение действенного контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха, что будет способствовать росту транзитных грузопотоков;

– принят Закон Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно осуществления предварительного документального контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Украины» [16]; это будет способствовать упрощению процедуры государственного контроля, в частности, путем совершенствования взаимодействия подраз-

делений, осуществляющих контрольные функции в пунктах пропуска через государственную границу Украины;

– внедряется электронный документооборот для предварительного информирования таможенных органов о товарах, перевозимых транзитом по территории страны.

На авиационном транспорте:

– принимаются меры по увеличению объемов транзитных перевозок и создание на базе государственного предприятия «Международный аэропорт «Борисполь» ведущего узлового терминального комплекса;

– заключение Соглашения между Украиной и ЕС об общем авиационном пространстве призвано обеспечить для Украины равные условия со странами ЕС на мировом рынке авиaperевозок путем приведения состояния отечественной транспортной сети в соответствие с нормами и стандартами ЕС, что будет способствовать привлечению транзитных потоков стран Европы и Азии через территорию Украины.

Однако, несмотря на комплекс мер, реализуемых правительством Украины относительно нормативно-правового, организационно-технического, технологического и других направлений совершенствования системы управления транзитными перевозками в Украине, существуют проблемы, которые тормозят развитие ее транзитного потенциала.

Транспорт как инфраструктурная отрасль играет существенную роль в развитии экономики Украины, обеспечивая своевременные и эффективные грузовые и пассажирские перевозки, способствуя интеграции экономики Украины в европейскую и мировые экономические системы.

Такую роль транспорт может выполнять лишь при условии постоянного улучшения организации перевозок, совершенствования действующего законодательства и имплементации его в общеевропейское.

Как свидетельствует анализ, транспорт должен развиваться опережающими темпами, что в свою очередь будет способствовать также укреплению внешнеторговых связей Украины, ее территориальному развитию, привлечению дополнительного транзита, увеличению объемов валютных поступлений, оптимизации товаропотоков.



Вместе с тем состояние главных транспортных отраслей Украины еще не в полной мере отвечает этим требованиям и требует дальнейшего реформирования и развития.

Стратегическим приоритетом реформирования транспортной отрасли в Украине должно стать решение наиболее острых проблем в транспортной системе Украины:

а) на железнодорожном транспорте:

– на законодательном уровне необходимо повысить ответственность грузополучателей за повреждение вагонного парка, который будет включать наряду с возмещением расходов на ремонт также компенсацию неполученной прибыли железных дорог вследствие невозможности использования вагонов на время их ремонта;

– на законодательном уровне необходимо закрепить механизм привлечения к грузовым перевозкам частных вагонов. Функции по регулированию процесса привлечения частных вагонов грузовых перевозок целесообразно делегировать государственному органу по регулированию тарифов на транспорте, необходимость создания которого в Украине обсуждается уже в течение многих лет;

– усовершенствовать действующую нормативно-правовую базу, регулиющую процесс финансового обеспечения обновления локомотивного парка таким образом, чтобы привлекать к этому процессу не только государственные средства, а также средства частных инвесторов при условии установления им права собственности на приобретенные локомотивы;

– разработать проект Закона Украины «Об особенностях реформирования железнодорожного транспорта», направленный на модернизацию, обновление подвижного состава железных дорог; поэтапное разграничение пассажирского и грузового железнодорожного движения;

– постепенно осуществить при условии экономической целесообразности внедрение дневных перевозок пассажирских скоростных поездов;

– с целью углубления интеграции на рынок транспортных услуг ЕС в сфере железнодорожного транспорта целесообразно расширять сотрудничество с Европейским агентством железных дорог (ERA) в рамках Органи-

зации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

б) на морском транспорте:

– разработать и реализовать национальную программу возрождения судходной отрасли, определить перечень заказов отечественных государственных судходных компаний и морских торговых портов в судах на период до 2030 г.;

– принять с учетом предложений заинтересованных лиц проект Закона Украины «О внутреннем водном транспорте», регулирующий правоотношения в отрасли судходства на внутренних водных путях; деятельности, связанной с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты; порядок эксплуатации внутренних водных путей, регистрации судов; право плавания под Государственным флагом Украины; правовое положение экипажа судна, его состав, права и обязанности капитана (командира) судна; безопасность судходства, движение судов и т. д.;

Выводы. Изложенные в статье предложения и рекомендации при условии их надлежащей реализации укрепят транзитный потенциал Украины и будут способствовать не только дополнительному увеличению валютных поступлений, но и повышению рейтинга страны среди ведущих стран-транзитеров, давая возможность реализовать преимущества своего удачного геоэкономического и геополитического расположения.

Развитие инфраструктуры транзита, в частности пунктов пропуска на таможенной границе и сети международных транспортных коридоров, внедрение новых технологий таможенного контроля, совершенствование законодательства в соответствии с международными нормами и стандартами, установление конкурентоспособных тарифов будут способствовать привлечению транзитных грузов в Украину, улучшению инвестиционного климата и активизируют процесс интеграции экономики Украины в Европу и на мировые рынки транспортных услуг.

Список использованной литературы:

1. Михайличенко К.М. Интеграция Украины до транспортной системы

«Європа – Азія» як чинник забезпечення національних інтересів держави / К.М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. – 2014. – № 1(30). – С. 69–77.

2. Блудова Т.В. Знаходження сфери допустимого ризику регіональних експортно-імпортних операцій / Т.В. Блудова, Т.В. Манжос Д.Р. Черевко // Формування ринкової економіки / КНЕУ. – 2009. – № 22. – С. 676–685.

3. Геєць В.М. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство : [монографія] / [В.М. Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Лебанова, О.І. Черняк, О.В. Баженова та інші]; за ред. В. М. Гейця. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2006. – 239 с.

4. Долішній М.І. Регіональна політика на рубежі XX – XXI століть: нові пріоритети / М.І. Долішній. – К. : Наук думка, 2006. – 510 с.

5. Медвідь В.Ю. Стратегія територіального економічного розвитку: теоретичний аспект / В.Ю. Медвідь // Економіка розвитку / ХНЕУ. – 2013. – № 1(65). – С. 48–51.

6. Котлубай А.М. Упрощення організаційних процедур в використанні транзитного потенціала України / А.М. Котлубай, А.А. Липинська. – О. : ИПРЭЭИ НАН України, 2008. – 132 с.

7. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 101. – Ст. 3523.

8. Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 рр. : Постанова Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2011 р. № 840 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 61. – Ст. 2426.

9. Питання реалізації інфраструктурних проєктів у сфері транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2013 р. № 563-р // Урядовий кур'єр. – 2013. – 28 серпня.

10. «Укрзалізниця» затвердила Програму електрифікації залізниць на 2011–2016 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economics.unian.ua/transport/506442-ukrzaliznitsyazatverdila-programu-elektrifikatsijizaliznits-na-2011-2016-roki.html>.



11. Садловська І.С. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури та дорожнього комплексу в Україні / І.С. Садловська // Збірник наукових праць ДЕ-ТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 30. – С. 20–31.

12. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. – 2013. – № 61. – Ст. 2194.

13. Деякі питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 739-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 59. – Ст. 2378.

14. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 59. – Ст. 2376.

15. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р. № 480-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 42. – Ст. 1724.

16. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України : Закон України від 3 лютого 2011 р. № 2973-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 33. – Ст. 326.

ДИФФЕРЕНЦІАЦІЯ ПРОЦЕСУАЛЬНИХ ОТРАСЛЕЙ В СИСТЕМЕ ПРАВА УКРАЇНИ

Дмитрий СЛИНЬКО,

кандидат юридических наук, доцент,
професор кафедри теорії і історії державства і права
Харьківського національного університету внутрішніх дел

Summary

In the article theoretical research of differentiation of judicial industries in the system of right for Ukraine is conducted. An author analysed the features of criteria that are the basis of distribution of right on industries and institutes of right. Taking into account this analysis the features of display of the system of judicial right are examined in the article. The legal mode of the judicial fields of law, stages of his study, is investigated in science. An author draws conclusion, that the branch legal mode can include methods, methods, types of the legal adjusting in different combination.

Key words: judicial right, system of right, field of law, object and method of the legal adjusting, legal mode.

Аннотация

В статье проводится теоретическое исследование дифференциации процессуальных отраслей в системе права Украины; осуществляется анализ юридической литературы, посвященной изучению критериев, которые лежат в основе распределения права по отраслям и институтам; рассматриваются особенности проявления системы процессуального права, правовой режим процессуальных отраслей права, исследованы этапы его изучения в науке; отмечается, что отраслевой правовой режим может включать способы, методы, типы правового регулирования в различном сочетании; обосновывается, что существенные признаки процессуальных отраслей права определяются их правовым режимом.

Ключевые слова: процессуальное право, система права, отрасль права, предмет и метод правового регулирования, правовой режим.

Постановка проблеми. В системі права України процесуальне право образує окрему підсистему, оскільки визначає порядок, спосіб реалізації прав і обов'язностей, в том числі порядок захисту, охорони і відновлення порушених прав, інакше говоря, обумовлює порядок, спосіб дій (или же воздержання от них) суб'єктів права.

Процесуально-правові форми, процедури виступають важливою юридическою гарантією реальності прав і свобод людини і необхідним умовою ефективного дієвства всього права. Мера процесуалізації права – суттєвий якісний показатель рівня розвитку права в цілому [1, с. 431]. Однак проблема системи процесуального права і її структури, розмежування процесуальних отраслей, котра доволі активно обговорюється в літературі, являється непростой.

Актуальність дослідження підтверджується ступенем нераскритості теми – відсутністю в наші часи єдиної точки зору в стосунку до юридического процесу, процесуального

права і його системи, критеріїв розмежування права по отраслям. Рішення цієї проблеми, як правило, залежить від розуміння теми і іншими авторами меж юридического процесу. Це пов'язано з тим, що вивчення такого правового явлення, як юридический процес, відбувається під впливом суб'єктивних факторів (вибір ученому методів і рівня наукового розуміння, опорних координат, з яких було почато дослідження і т. п.), а тому «юридический процес» як категорія юридическої науки не набув свого однозначного розуміння і розглядається кожним ученому в залежності від тих критеріїв і ознак, котрі, по мненню ученому, повинні його характеризувати [2, с. 17]. Відповідно, розрізняються підходи до розуміння процесуального права, його системи, процесуальних отраслей.

Стан дослідження. По мненню одних учених, система процесуального права складається з трьох самостійних отраслей: уголовно-процесуального, громадянсько-процесуального і адміністративно-процесуального права [3, с. 51].