

перевезень і витратами на перевезення.

5. Іншими внутрішньогалузевими факторами, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва вважається інтенсифікація транспорту.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (по потужності і часу) використанні транспортних ресурсів і раціональному використанні їх на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України по водінню великовагових поїздів при спаді перевезень. Про це свідчить і досвід роботи залізниць США, де при нестабільному вантажообігу і вантажонапруженості в 5,4 рази нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 рази більш високий, ніж на залізницях України. Здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків доцільності функціонування перевезень залізничного транспорту та механізму управління його діяльністю в умовах ринкової економіки.

УДК 338.47:656.025:34

**ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК
КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ЯК ЗАПОРУКА
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
СИСТЕМИ УКРАЇНИ. ЗА
ДОСВІДОМ РЕГУЛЮВАННЯ
ВІДНОСИН КОНКУРЕНЦІЇ
РОЗВИНУТИХ КРАЇН СВІТУ**

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності,

національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Проведення ринкових перетворень у транспортній галузі сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси перевізників та споживачів їх послуг.

На протязі тривалого часу в Україні були спроби, в тому числі, досить вдало розвинути конкурентні відносини в такій галузі економіки як транспорт.

Цьому сприяло прийняття важливих нормативних актів, які тривалий час забезпечували захист економічної конкуренції в галузі, в тому числі нормативно – правові акти у сфері економічної конкуренції.

На теперішній час у нашій державі склались певні умови, які у короткостроковій перспективі можуть суттєво збільшити кількість осіб, які здійснюють діяльність у галузі в наслідок її реформування. Але реформування не є копіювання тій системи, яка існує у певному співтоваристві. Необхідно уважно аналізувати та приймати рішення, спираючись не тільки на досвід, наприклад ЄС, а інших розвинутих країн – США.

Для реалізації мети загальнодержавної політики України - вступу до Європейського Союзу - Україна має адаптувати своє національне законодавство та практику його застосування до всієї системи права ЄС таким чином, щоб відповідні норми європейського *acquis* були повністю інкорпоровані у національну систему права (третій копенгагенський критерій). Такий процес є тривалим і продовжується навіть після вступу країни до ЄС.

Транспортне *acquis* ЄС складається із всіх директив, регламентів та рішень, прийнятих на підставі відповідних статей установчих договорів. Воно також включає принципи права та судову практику Суду ЄС, міжнародні угоди в сфері транспорту, учасником яких є Співтовариство, а також відповідні декларації та резолюції Ради міністрів. Про таке розуміння транспортного

acquis прямо вказав Генеральний директорат Комісії ЄС з транспорту у документі "Путівник щодо транспортного acquis", розробленому спеціально для країн-кандидатів. У вступі до цього документа генеральний директорат визначив три основні стадії адаптації до транспортного acquis ЄС:

- транспозиція транспортного acquis у національну систему права через відповідні національні законодавчі та нормотворчі процедури;

- імплементація транспозиційованого acquis через утворення необхідних інституційних змін та бюджетних асигнувань для належного нормозастосування;

- його застосування через провадження необхідних засобів контролю та санкцій для забезпечення повного та належного дотримання впроваджених норм та правил.

Однак слід зазначити, що деякі регламенти та директиви ЄС, на нашу думку не є практичними з точки зору їх застосування, цьому сприяє науково - технічний прогрес та розвиток економічних відносин не тільки в Україні, а і у світі. Досвід правового регулювання, та як наслідок його результат - створення справедливого та дієвого конкурентного законодавства, яке забезпечить правовий порядок та підґрунтя, для так бажаних для нашої держави інвестиційних надходжень.

УДК 681.324

МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМ І ПРОЦЕСІВ ЗАХИСТУ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ

Копитко С.Б., к.е.н. (ЛІБС ДВНЗ «УБС»)

Інформаційна безпека на сьогоднішній день відіграє важливу роль у забезпеченні економічних інтересів залізничної галузі, оскільки розвиток обчислювальної техніки відкриває нові можливості у застосуванні інформаційних технологій. Крім істотних позитивних сторін, впровадження сучасних інформаційних технологій має також і негативний момент. В умовах реформування залізничного транспорту України (створення

ПАТ "Українська залізниця"), неправомірне перекручування, знищення або розголошення певної частини інформації, так само як і дезорганізація процесів її обробки і передачі в інформаційно-керуючих системах завдають серйозної матеріальної та моральної шкоди багатьом суб'єктам, які беруть участь в процесах автоматизованої інформаційної взаємодії на транспорті в цілому.

Особливу важливість при проектуванні та моделюванні системи захисту інформації (СЗІ) мають питання економічного забезпечення її життєвого циклу. До компонентів економічного забезпечення відноситься оптимізація структури системи захисту інформації, оцінка економічної ефективності, методики вибору оптимальних засобів захисту інформації. Саме ці питання на сьогоднішній день недостатньо досліджені на залізничному транспорті у зв'язку з тим, що там впроваджується державно-приватне партнерства, змінюються форми власності, зменшується роль державного регулювання, розвивається нова сфера підприємницької діяльності - інформаційний бізнес та ін. Не врегульовано також низку юридичних аспектів щодо можливості функціонування інформації як специфічного товару і ресурсу інтелектуальної власності, що ускладнює оформлення авторського права на програмні продукти.

Суттєвою вимогою способу формалізації екстремальної проблеми управління ефективністю захисту інформації для ПАТ "Українська залізниця" є застосування функції корисності для оцінювання рівня захищеності даних. З цієї метою вимагається вміння ідентифікувати стаціонарні стани системи $S(t)$ для періодів $t \in T$. Тому найперше потрібно розробити модель визначення таких стаціонарних станів. Процес розробки моделі визначення стаціонарного стану системи $S(t)$ здійснювався у три етапи, а саме:

- вибір прототипу функції корисності системи захисту інформації із сукупності існуючих;
- адаптація вибраної функції корисності у контексті інформаційної безпеки;
- розробка ЕММ пошуку стаціонарного стану системи $S(t)$ з використанням адаптованої функції корисності.