

млрд долл, забезпечиваючи около 7% прироста ВВП. Поєднання раціоналізації функціонування національної транспортної системи має велике значення для стабільного і сталого розвитку національної економіки, а підтримка на відповідному рівні і підвищення транспортного потенціалу України, як ресурсу економічного росту, виступає пріоритетною задачею. Однак рішення цієї задачі вимагає відповідних теоретико-методологічних організаційно-економічних обґрунтувань створення і використання механізму державного регулювання розвитку транспортного комплексу країни, як сукупності її галузей, адекватного умовам ринкового господарства.

Аналіз функціонування транспортного потенціалу з макроекономічних позицій повинен проводитися з урахуванням того факта, що ще не розроблені методологія, критерії і технологія його проведення, невідомі статистичні показники і методи вимірювання даного комплексу і формування транспортного потенціалу країни. Так, наприклад, по країні в цілому врахування вантажних і пасажироперевозок здійснюється по видах транспорту в натуральних показателях, а вартість доданої вартості визначається по всіх видах транспорту і послугам зв'язу. Поєднання для визначення ефективності роботи окремих видів транспорту, виявлення їх участі в створенні ВВП країни, вимагає складних розрахунків, не завжди приводящих до однозначних висновків і прийняття обґрунтованих рішень.

Дослідження транспортного комплексу країни як фактора економічного росту дозволяє обґрунтувати перспективні потреби економіки України в послугах транспорту і розробити напрями і механізми його державного регулювання.

УДК339(477)

ПРО ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОЇ ВИТРАТНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Борута А.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах господарювання, у зв'язку з переходом економіки до ринкових методів управління, однією з важливих задач є формування витратної політики на перевезення. Вивчення зарубіжного досвіду та здобутків російських залізниць, які перейшли від дотацій бюджетної галузі до самофінансування всієї

системи, постійно шукають та впроваджують сучасні методи управління та оптимізації витрат, є корисним для вирішення проблем реформування залізничної галузі в Україні.

Вже не один рік на вітчизняних залізницях вдосконалюють нормативну базу формування витрат, поліпшують організацію праці, впроваджують ресурсозберігаючі технології та нові технічні засоби, інформаційні технології, вдосконалюють структуру управління, що неодмінно приводить до зниження експлуатаційних витрат. Але оптимізація витрат можлива лише шляхом наукового та практично обґрунтованого приведення їх у відповідність до обсягів перевезень, а також утворенням механізму мотивації, який забезпечить реалізацію в дію ресурсозберігаючих програм. За рахунок більш грамотної організації технологічних процесів, поліпшення якісних показників використання рухомого складу, а також ефективного використання трудових, матеріальних та фінансових ресурсів, можливо досягти більш високих виробничих результатів, як в окремих господарствах, так і в галузі в цілому. Саме тому в галузі слід приділяти значну увагу питанням, які пов'язані з нормуванням, плануванням та контролем за рівнем витрат.

УДК 336.77

РЕГУЛЮВАННЯ КРЕДИТНИХ ПРАВОВІДНОСИН В УКРАЇНІ, НОВАЦІЇ В ЗАКОНОДАВСТВІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Булига В.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В умовах реформування єдиної транспортної системи України у напрямку інтеграції до Європейської транспортної системи питання регулювання кредитних відносин в Україні набувають пріоритетного значення. Адже саме реформування та інтеграція супроводжуються імплементацією норм права Європейського Союзу, а фінансування зазначених процесів потребує значних матеріальних, зокрема фінансових ресурсів. В сучасному світі більшість реформ та наукових розробок проводяться за рахунок залучених, а саме кредитних коштів. Тому питання регулювання кредитних правовідносин в Україні на теперішній час є актуальним, таким що підлягає ретельному науковому дослідженню.

На жаль, до теперішнього часу питання регулювання кредитних правовідносин на законодавчому рівні не вирішене належним чином. Кредитні правовідносини на законодавчому рівні регулюються нормами Цивільного кодексу України

– глава 71 параграф 2 статті 1054-1057, що є явно недостатнім. Відсутні також відповідні підзаконні акти, направлені на регулювання кредитних правовідносин. Таким чином, правове регулювання кредитних правовідносин здійснюється на рівні банківських установ, кожна з яких має своє положення про кредитування. Розробка і встановлення правил кредитування однією із зацікавлених сторін – кредитором, призводить до нерівності прав та обов'язків сторін кредитного договору, відсутності уніфікованого порядку кредитування на рівні держави, частих порушень прав позичальника, інколи, навіть відсутня можливість ознайомитись з правилами кредитування, що діють в банку. Це і є, на наш погляд, основною причиною конфліктів між сторонами кредитного договору. Саме це недостатнє правове регулювання кредитних правовідносин на рівні держави і призвело до конфліктів з приводу укладання та виконання кредитних договорів в іноземній валюті, зміни процентних ставок банком в односторонньому порядку, тощо.

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання відносин між кредиторами та споживачами фінансових послуг» №3795-17 від 22.09.2011 року посприяв вирішенню деяких спірних питань між фінансовими установами, зокрема банками, та споживачами фінансових послуг, зокрема юридичними та фізичними особами, які отримують кредитні кошти. Так, вказаним Законом вирішені питання процентних ставок за кредитами, встановлені їх види, заборонена зміна розміру процентної ставки в односторонньому порядку, заборонено споживче кредитування в іноземній валюті, інші спірні питання. Це позитивний момент в питанні регулювання кредитних відносин.

В той же час, в більшості країн Європейського Союзу, зокрема в ФРН, право якої, як і українське, відноситься до романо-германської правової системи і історично є близьким до українського права, кредитні правовідносини більш детально регламентуються державою з урахуванням інтересів всіх сторін кредитного договору.

На наш погляд, перспективною та прогресивною є переробка внутрішнього українського законодавства, яке регулює кредитні правовідносини, з метою його імплементації до законодавства Європейського Союзу. В ході такого реформування законодавства, обов'язковим є прийняття Закону України «Про кредитування», зміст якого повинен максимально враховувати і позицію банківських установ, і позицію споживачів фінансових послуг.

Прозоре та чітке регулювання на законодавчому рівні процедури отримання та

погашення кредиту в Україні безумовно буде сприяти отриманню фінансових ресурсів для проведення реформування транспортної системи України і інтеграції її до Європейської транспортної системи.

УДК 656.022: 656.081

ФОРМУВАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ПЛАНУВАННЯ ТА ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ПРОСУВАННЯ ВАГОНІВ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Музикіна С.І., ст. викладач (ДНУЗТ)*

Одним із найбільш складних етапів в організації вантажних перевезень на залізничному транспорті є процес планування маршруту слідування вагонів, що завантажені вибухонебезпечними, хімічними, радіоактивними, легкозаймистими речовинами. Аналіз причин виникнення транспортних подій за участю вагонів з небезпечними вантажами свідчить про наявність залежності зростання ризиків від збільшення кількості операцій з такими вагонами на станції, вибором проходження їх по дільницях з інтенсивним рухом, у складі поїздів, графік яких передбачає значну кількість зупинок на ділянці для здійснення обгонів, схрещення і т.п. Від рівня планування залежить безаварійність процесу перевезення небезпечних вантажів у вагонах та ефективність реалізації якості заявлених послуг залізничним транспортом. Враховуючи вище викладене, актуальним є питанням теоретичного обґрунтування організації і управління процесом перевезення небезпечних вантажів на мережі залізниць шляхом інтелектуальної підтримки планування на тактичному та оперативному рівнях, що забезпечує зменшення можливих ризиків.

Для рішення поставленого завдання в роботі пропонується розробити дворівневу інтелектуальну систему планування та оперативного управління просування вагонів з небезпечними вантажами на залізничній мережі, яка базується на моделі планування маршрутів слідування вагонів з небезпечними вантажами в умовах ризику та моделі оперативного управління процесом просування вагонів з небезпечними вантажами в підсистемі “технічна станція – прилегла дільниця” на базі нечіткої ситуаційної мережі. Запропоновано структурну схему планування та управління вагонопотоками, з