

витрат і рівень плати за користування інфраструктурою залізниць.

У зв'язку з цим затребуваною та актуальною є ідея діяльності операторів-власників рухомого складу на основі використання інфраструктури, виходячи не з її приналежності, а в залежності від часу заняття її конкретної ділянки. Реалізація цієї ідеї надасть ряд переваг для всіх учасників процесу перевезень:

- для операторів рухомого складу дозволить зробити величину витрат більш обґрунтованою, оскільки в даному випадку тарифи визначатимуться за безпосереднє використання інфраструктури;

- дозволить більш точно визначити частку оператора в загальній величині витрат з утримання інфраструктури, а також збільшити її продуктивність;

- при належному рівні технічного стану інфраструктури можна очікувати прискорення доставки вантажів. При цьому, маючи можливість оцінити конкретні вигоди від скорочення строку транспортування (у випадку виконання розрахунків витрат на поодинокій основі), компанії прагнути будуть здійснити перевезення в максимально короткий термін часу.

УДК 330.322:658.114

### МАКРОЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРОЄКТІВ (НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТУ)

*Борович О.Д., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Потреба в новому показнику особливо виростає в мережних проєктах, де мультиплікативний ефект у багато разів більше, ніж у «штучних» транспортних проєктах. Основою таких ефектів, що різко підвищують привабливість проєктів для інвесторів виступає топологія мережі, що поряд з конфігурацією границь об'єктів розглядається як специфічний ресурс території подібно корисним копалинам чи людському потенціалу. Необхідно відповісти лише відповісти на «просте» питання, особливо цікаве інвестору: яка топологія приносить більше грошей?

Для оцінки ресурсності конфігурацій може бути використана модифікована теорія надійності технічних систем і теорія графів, у результаті з'явився показник Інтегральної Транспортної Доступності (ІТД). Інтегральна Транспортна Доступність характеризує надійність функціонування транспортної мережі з позицій інтересів споживачів. ІТД містить у собі технічну надійність кожної ділянки мережі (по кожнім виді транспорту 5-7 показників, що відбивають його специфіку) і надійність накреслення (малюнка) мережі. Остання показує глобальні наслідки виходу з ладу кожної локальної ділянки

мережі. Вимірюється ІТД у середньозважених витратах часу, необхідних для досягнення якої-небудь крапки регіону з будь-якої іншої. У цьому полягає потенційність даного вимірника. У термінах теорії надійності ІТД показує імовірність досягнення по даній мережі регіону будь-якої крапки з заданої (нормативної) швидкістю. Відношення нормативного і фактичного ІТД і є рівень транспортної забезпеченості регіону єдиною транспортною мережею. У цілому частка топологічної надійності в загальній надійності територіальних (транспортних) систем досягає 15-20 %. Надійності підходи в стратегії розвитку транспорту знайшли своє практичне вираження в побудові перспективних транспортних каркасів. Вони повинні бути ненадлишкові. Треба сказати, що каркасна ідеологія стала складовою частиною транспортної політики ряду держав. Так, у КНР недавно обнародувана нова дорожня програма: 53 млрд. доларів за 20 років покликані створити швидкісний каркас для досягнення приступності будь-якої крапки країни (крім Тибету) за не більш ніж двох з половиною доби.

ІТД має найважливішу властивість – потенційність. Це означає, що споживачі транспортних послуг самі вирішують, якою мірою використовувати потенціал транспортного середовища регіону (країни) для своїх корпоративних цілей, а держава – лише сприяє нарощуванню цього потенціалу, не втручаючи в господарську діяльність суб'єктів ринку. Звідси – наступний логічний крок: якщо цей потенціал використовується повною мірою і приріст ВВП від цього більше – плати податків менше!

Останній висновок має потребу в поясненні, тому що встає питання, чи не занадто багато преференцій держава пропонує приватному виробнику: і тарифи він підвищувати може за рахунок створення «тіньових» вигод, і податки менше платити! За цим коштує спроба реформувати податкову систему з позицій згладжування кінцевих цілей носіїв взаємовиключних економічних інтересів.

Адже транспортна забезпеченість у виді зручної для підприємця транспортного середовища є одним зі стовпів капіталізації території. Строго говорячи, кожна цільова програма повинна в кінцевому рахунку відповідати на запитання: наскільки її реалізація підвищує капіталізацію території? Ясно, що не всяке багатство є капіталом. Можна дати визначення в термінах теорії надійності. Рівень капіталізації – це кількісне вираження готовності території взяти (і відповідно, готовності інвестора дати) інвестиції.

Отже, якість транспортного середовища (а в майбутньому, усі в більшому ступені, телекомунікаційного середовища) і буде в основному визначати капіталізацію, у порівнянні з визнаними її головними факторами: якістю інституціонального середовища і якістю основних фондів.

Загальний механізм такий: вкладаючи в обмежене число потенційно важливих транспортних

об'єктів (локальні зміни) одержуємо мережний глобальний відгук у виді зміни ПД, що приводить до позитивних зрушень у МТС. Цей механізм відпрацьований у вищевказаних стратегіях.

Таким чином, одним із джерел заохочення інвесторів до поліпшення макроекономічних показників і підвищенню бюджетної ефективності транспортних проектів міг би стати регіональний бюджет чи спеціальний Фонд розвитку території, а величина відшкодування кореспондувала б з обсягом інвестицій у цілому чи приростом бюджету внаслідок модернізації транспортного середовища регіону. Уже говорилося, що методично зробити це непросто. Але спроби такі маються, зокрема при розробці регіональних транспортних стратегій використовуються рекомендації з оцінки чистого внеску транспорту у ВВП\ВРП. Цей підхід дозволяє оцінити приріст ВРП через споживання поліпшених дорожніх послуг усіма користувачами доріг.

УДК 340.134:656.2(477)

### АДАПТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА ЗАВДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗІВ УКРАЇНИ У ЗВ'ЯЗКУ З ЦИМ

*Булига В.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

В листопаді 2013 року між Україною та Європейським Союзом буде підписано договір про Асоціацію. Стратегічною метою України, задекларованою в законодавстві – є членство в Європейському Союзі. У зв'язку з цим вже розпочалась адаптація різних галузей законодавства до законодавства Європейського Союзу. Така адаптація необхідна і транспортному законодавству. Нормативні акти, що регулюють в Україні порядок перевезень вантажів та пасажирів залізним, автомобільним, водним та повітряним видами транспорту повинні бути приведені у відповідність до директив Європейського Союзу в цій галузі. Цю роботу буде виконувати в першу чергу законодавчий орган – Верховна Рада України.

В той же час, транспортні коридори, які пов'язують Україну з іншими європейськими державами будуть працювати постійно, в тому числі і в період адаптації законодавства. Для забезпечення безперебійної, належної роботи транспортних служб України в період адаптації законодавства необхідні кваліфіковані працівники, які знайомі із транспортним законодавством України і Європейського Союзу. Забезпечити такими працівниками транспортні служби повинні транспортні вузи, одним з яких є Українська державна академія залізничного

транспорту.

Тому доцільним, на наш погляд, було б викладання студентам УкрДАЗТ окремим курсом дисципліни «Транспортне право Європейського Союзу». При цьому обов'язковою ця дисципліна повинна бути на факультеті «Організація перевезень та управління транспортом», корисним було б введення зазначеної дисципліни на інших факультетах Академії. Викладання зазначеної дисципліни дозволить підготувати глибоко теоретично обізнаних спеціалістів в галузі управління транспортом, які будуть володіти транспортним законодавством Європейського Союзу. Це значно скоротить в часі та спростить процедуру інтеграції України до транспортних систем Європейського Союзу.

УДК 338.47:656.2

### МОДЕЛИ ПОВЕДЕННЯ СУБ'ЄКТА ЕКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СИТУАЦИИ РИСКА

*Воловельська И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Условия развития современного общества порождают неопределенность и непредсказуемость как экономических, так и психологических воздействий. Риск при принятии любого решения становится неизбежен.

При анализе моделей поведения лица, принимающего решения в ситуации риска, в исследованиях ученые, обращаясь к проблеме рискованного поведения, рассматривают либо экономические, либо психологические факторы.

В экономических науках в основу поведения человека была положена модель «экономического человека» или целерациональности.

Недостатком данной модели является то, что предпосылки принятия решений основываются на рациональности, не исследуя при этом качества, присущие человеку, как личности.

В современной научной литературе рассматривается еще одна модель, в которой экономический человек рассматривается как «изобретательный, оценивающий, максимизирующий человек». Данная модель рассматривает человека относительно полезности для него различных благ, относительно которых он ведет себя полностью рационально, не используя при этом свои чувства.

Недостатком данной модели считается полная ее оторванность от существующей реальности, так как принимать решения мы должны в соответствии с внутренними и внешними факторами жизни.

Также немаловажно и то, что большинство экономических теорий исследуют не предпосылки и процесс самого выбора при принятии решения, а по сути – его результаты