

- залучення інвестицій у відповідних до інвестиційної привабливості обсягах та отримання комплексного позитивного ефекту від освоєння залученого капіталу.

Підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту входить до числа найактуальніших задач, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг.

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі.

Практично єдиним джерелом фінансування транспорту є власні засоби галузі (прибуток, амортизація). Однак сьогодні, з об'єктивних причин, Українська залізниця не має достатніх власних джерел інвестицій, оскільки продовжує перебувати в межах між верхнім рівнем тарифів, які держава індексує відповідно до темпів інфляції і зростанням цінового тиску з боку постачальників і підрядників, що набагато вище від інфляції. У результаті спостерігається відставання темпів зростання інвестицій в основний капітал на залізничному транспорті від темпів зростання інвестицій по промисловості, загалом. У той же час, за оцінками фахівців, інвестиції в галузь повинні бути, як мінімум, не нижче від середнього рівня по промисловості, а для стійкого розвитку потрібне інвестування випереджальними темпами.

Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту необхідно виділити також не вирішені питання щодо задоволення потреб економіки, таких як: невідповідність якості обслуговування вантажовласників та пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції, значний ступінь державного регулювання залізничного сектору економіки, тощо.

Результатом зазначених процесів є, в першу чергу, зниження економічних вигід діяльності транспорту як з боку власних інтересів, так і інтересів держави. Це

спричиняє не тільки уповільнення темпів економічного розвитку держави, але й унеможлиблює на сучасному етапі присутність України на світовому ринку транспортних послуг.

Всебічне вивчення стану залізничного транспорту дозволяє виділити наступний комплекс заходів, щодо підвищення його інвестиційної привабливості:

- проведення організаційно-управлінських заходів: впровадження ефективної системи управління, поліпшення якісного складу керівництва, розробка інвестиційної стратегії, орієнтованої на потенційних інвесторів;

- поліпшення фінансового стану: робота по залученню довгострокових позикових джерел, розвиток лізингових операцій, зниження короткострокової кредиторської заборгованості, збільшення коштів;

- збільшення прибутковості: удосконалення тарифної політики, зниження умовно-постійних витрат, збільшення рентабельності власного капіталу;

- підвищення ефективності використання ресурсів: зниження рівня зносу основних фондів, зниження енергоємності продукції, зростання продуктивності праці;

- проведення організаційно-технічних заходів: удосконалення технології перевезень, підвищення рівня технічної озброєності, а також інформатизації та автоматизації, удосконалення мотивації праці, спрямованої на участь працівників у результатах діяльності, проведення заходів з охорони праці й охорони навколишнього середовища.

УДК 67.9

ДО ПИТАННЯ ПРО ЗАЛІЗНИЧНЕ ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

*Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

1. Під системою права розуміють інтегровану принципами права, зумовлену сполученням приватних і публічних інтересів сукупність правових норм, внутрішня організація якої характеризується їх єдністю,

узгодженістю, диференціацією та групуванням у відносно самостійні структурні утворення. Постановка визначення поняття і місце транспортного права як комплексної галузі у правовій системі України не нова. Разом із тим, між вченими-юристами немає чіткої єдності з приводу певних елементів з яких складається транспортне право. У науці з цього питання склалися такі підходи щодо його структури.

2. Окремі автори вважають, що структура транспортного права України структурно складається із Загальної і Особливої частин. Традиційно Загальна частина містить норми, які визначають предмет, метод, принципи, функції транспортного права, а також усі правові норми, які визначають загальні положення в регулюванні діяльності з наданням послуг, користуванням шляхами сполучень та транспортними засобами, юридичну відповідальність за правопорушення на транспорті тощо. До Особливої частини віднесено норми, що регулюють діяльність окремих видів транспорту: автомобільного, залізничного, морського, повітряного, річкового, трубопровідного. Таким чином із змісту загальної і особливої частин випливає, що транспортне право – це узагальнюючий термін, який застосовується для визначення норм залізничного і інших видів транспорту, які групуються в транспортно-правові підгалузі. На наш погляд через різноманітність складу та функцій структурних елементів транспортного права знижується забезпечення нормами залізничного права виконання його функцій - підтримання порядку та гарантування свободи на залізниці.

3. Як відомо, в означенні концепції залізничного транспортного права в першу чергу слід вважати наявність розвиненого спеціального залізнично-транспортного законодавства. Головна роль з поміж джерел залізничного транспортного права належить Статуту залізниць України, який визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також користувачів залізничним транспортом. Регламентує порядок укладення договорів перевезень, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій тощо. Саме норми цього нормативного акту дослідники відносять до системи залізничного транспортного права України у обмеженому розумінні.

Отже, проаналізувавши наукові

погляди представників вітчизняної доктрини транспортного права, можна визначити, що розуміння залізничного права у широкому сенсі залежить від змістовного наповнення структурно-системних зв'язків залізничного транспортного права нормами цивільного, господарського, трудового, земельного, екологічного, адміністративного, кримінального, процесуального і ін. з урахуванням особливостей правового регулювання на залізниці.

На нашу думку, в межах залізничного транспорту, в час проведення реформ, має місце, зацікавленість держави і суспільства в існуванні самостійної галузі і як ніколи набувають актуальності норми транспортного права спрямовані на забезпечення правовими засобами сталого розвитку залізничного транспорту.

УДК 519.2

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО- ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ НА ОСНОВЕ РЕГРЕССИОННОЙ МОДЕЛИ КОББА-ДУГЛАСА

*Герасименко П. В., д.т.н., профессор
(ПГУПС)*

Международные транспортные коридоры только тогда качественно будут выполнять свои задачи, когда дистанции пути будут содержать железные дороги в качественном состоянии. Правила технической эксплуатации железных дорог гласят, что все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.

В современных условиях хозяйствования система управления железнодорожными предприятиями