

окремих напрямків, особливо в моменти різких коливань пасажиропотоків – сезонні фактори, фактори вихідного дня тощо, доцільно спрогнозувати та забезпечити відповідність кількості і напрямків пасажирських поїздів розмірам пасажиропотоків, що є достатньо складною задачею. Тому, формування моделі прогнозування пасажиропотоків потребує нестандартних підходів. А саме розрахунку плану формування пасажирських поїздів по залізницях окремо та на мережі в цілому на основі математичних методів нечіткої алгебри та еволюційних обчислень, які здатні коректно оперувати лінгвістичною невизначеністю та підвищити якість функціонування в умовах обмеженої вибірки даних за рахунок надання моделі властивостей самоорганізації. В даній роботі пропонується моделювання на основі колективного інтелекту та мультиагентних методів оптимізації, які можна досить перспективно використовувати при вирішенні експлуатаційних задач пасажирського комплексу.

Рішення поставленої задачі саме цим методом дозволить врахувати інтереси пасажирів і можливість раціонального використання рухомого пасажирського складу одночасно, при чому з відповідним підвищенням рентабельності пасажирських перевезень за рахунок природного наближення показника населеності составів пасажирського поїзда до максимального значення (80-95%).

УДК 34.656.022.8(100)

### ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ УЧРЕЖДЕНИЯ ОПЕРАТОРОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

*Васильев Ю.П., ст. преподаватель (УкрГАЗТ)*

Транспортный коридор имеет огромный потенциал, однако для его развития и эффективного функционирования необходимо решать ряд принципиальных вопросов.

Необходимо углублять унификацию законодательств и распространение норм международного торгового права на территории всех стран-участниц транспортного коридора. Это позволит снять ряд возможных проблем, связанных:

– с возможностью упрощенного порядка таможенного контроля, который может быть зафиксирован в международных соглашениях на межправительственном или межведомственном уровне;

– с желательной унификацией всего

комплекса документов, обеспечивающих процесс перевозки.

В настоящее время созданы все, или почти все, правовые условия для функционирования транспортных коридоров, так как отношения по организации транспортных коридоров регламентируются как актами международного права, так и внутренними нормативными актами Украины.

В тоже время, для проработки конкретных юридических аспектов организации и функционирования транспортного коридора, требуется участие всех стран-участниц перевозочного процесса. Совместными усилиями необходимо ликвидировать различие в терминологии; унифицировать меры ответственности и страховые тарифы, в том числе по видам грузов; выработать единые подходы к организации прохождения грузов по территории стран-участниц перевозочного процесса в рамках многосторонних соглашений.

Создание транзитных коридоров может быть осуществлено как в рамках действующих организационно-правовых схем, так и через создание(учреждение) специализированных транспортных компаний, координирующих всю организацию перевозок. При этом возможны как варианты создания(учреждения) украинских операторов перевозочного процесса (которые на основе двухсторонних договоров с иностранными операторами перевозочного процесса осуществляют организацию, координацию и контроль перевозки грузов по территории Украины), так и варианты создания совместных(транснациональных) компаний, осуществляющих полный комплекс мероприятий по организации перевозочного процесса.

Каждый из вариантов имеет свои как положительные так и отрицательные стороны, но в любом случае, в условиях мирового экономического кризиса, окончательный выбор остается за политическим руководством стран-участников перевозочного процесса.

УДК 349.6

### ЗАКОНОДАВЧІ ГАРАНТІЇ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

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

Правове регулювання екологічної безпеки залізничного транспорту традиційно здійснюється екологічним законодавством, яке містить загальні вимоги до суб'єктів господарської діяльності, та спеціальним, транспортним, яким регулюють

відносини, пов'язані з діяльністю залізничного транспорту, як такою, що дедалі більше впливає на довкілля та здоров'я населення, враховуючи його пріоритетність в економіці України.

За загальним правилом, правові вимоги щодо екологічної безпеки містяться в нормативно-правових актах, які є витоками екологічного законодавства. Але його правові норми реалізуються й нормативно-правовими актами, які безпосередньо не належать до екологічного законодавства і є частиною нормативно-правових актів інших галузей права та законодавства. Отже, вимоги екологічної безпеки зафіксовані при здійсненні підприємницької, інвестиційної, інноваційної, управлінської, наукової і науково-технічної та інших видів суспільної діяльності. В Україні стає все менше сфер правового регулювання діяльності, де немає вимог щодо забезпечення екологічної безпеки. Таким чином, законодавець приділяє особливу увагу екологізації сфери господарської діяльності.

Стосовно екологічних вимог до діяльності залізничного транспорту загального користування, як складової всієї транспортної системи України, який віднесено до екологонебезпечних галузей економіки, слід звернути увагу, що вони містяться в ЗУ «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991р., ЗУ «Про транспорт» від 10.11.1994 р., ЗУ «Про залізничний транспорт» від 4.07.1996р. Ці нормативно-правові приписи регламентують, що транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, в тому числі екологічної. Далі, у ст. 8 ЗУ «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 р. названо сім основних положень, спрямованих на поліпшення екологічної ситуації, із змісту яких, на жаль, не передбачається зменшення негативного впливу транспорту на довкілля та життя і здоров'я людини. А також в ньому немає дієвих механізмів впровадження його в практичну діяльність суб'єктів господарювання та державних органів. На виконання вище зазначеного закону було прийнято Указ Президента України «Про Стратегію національної безпеки України» від 12.02.2007 р., в якому визнається існування загроз безпеці в транспортній галузі, але серед стратегічних пріоритетів політики національної безпеки у створенні безпечних умов життєдіяльності населення задекларована тільки необхідність підвищення рівня екологічної безпеки. Аналіз змісту, виписаних вище і інших, нормативно-правових актів, дає змогу відзначити, що чинне екологічне законодавство потребує вдосконалення шляхом внесення доповнень і змін та розробки і прийняття нових нормативних актів.

Постановою ВРУ від 05.03.1998 р. затверджено « Основні напрями державної політики України в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки», якими запланована екологізація галузевих нормативно-правових актів. Так, чинний ЦК необхідно доповнити

розділом «Відшкодування збитків за екологічні порушення», КУпАП – розділом «Адміністративна відповідальність за екологічні правопорушення», Кримінальний кодекс України –розділом «Екологічні злочини». Крім того, запланована кодифікація першочергових актів екологічного законодавства, а саме, прийняття Екологічного кодексу України, Законів України «Про екологічну (природо-техногенну) безпеку», «Про екологічне страхування» тощо.

З огляду на вище викладене, можна зробити висновок, що процес створення законодавчої бази для регулювання відносин щодо забезпечення екологічної безпеки відбувається шляхом переплетення та включення правових норм, які містять вимоги екологічної безпеки, з нормативно-правовими актами інших галузей права та законодавства. Що буде сприяти найбільш ефективному виконанню покладених на екологічне законодавство функцій, у т.ч. і в сфері правового регулювання екологічної безпеки залізничного транспорту.

УДК 656.614.3.073.235(477)

### РОЗВИТОК КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

*Галаєвська Д.В., аспірант (ОНМУ)*

В умовах високих темпів росту міжнародної торгівлі, міграції капіталів та глобалізації економіки значно збільшується значення та роль світової транспортної системи як основного інструменту товарообміну між регіонами світу.

Дослідження тенденцій розвитку портового господарства економічно розвинутих країн світу надає можливості виявити їх основні принципи та найбільш придатні з них використовувати в українській портовій системі.

До основних тенденцій розвитку світового ринку транспортних послуг слід віднести контейнеризацію перевезень.

Однак не зважаючи на переваги контейнеризації українські порти зіткнулися із проблемами, які стримують їх розвиток. Дана ситуація потребує негайного вирішення інакше зростання економіки України не буде підтримано її море господарським комплексом.

Основні проблеми контейнеризації в українських портах:

- Нестача інвестицій у реконструкцію та оновлення основного та допоміжного обладнання портів;
- Дефіцит перевалочних потужностей;
- Значні простой суден-контейнеровозів в очікуванні обробки;