

малоосвічену робочу силу. А найбільшу лепту в це вклали макроекономічні показники України, які в окремій графі цього ж рейтингу зайняли в загальні 12-те місце з кінця.

Військовий конфлікт і супутні ризики сильно вдарили по інвестиціях в Україну у 2014 році і досі продовжують впливати на бажання іноземного капіталу вкладатися в економіку країни. Так, зараз за рівнем інвестицій в економіку України все ще повертається до довоєнних показників, хоча і спостерігається невелика позитивна динаміка.

#### Список використаних джерел

1. Рейтинг країн за Індексом глобальної конкурентоспроможності «The Global Competitiveness Index 2017-2018» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-2>

УДК 346.7

### ДО ПИТАННЯ ПРО ДОЗВІЛЬНО- ДОГОВІРНЕ РЕГУЛЮВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

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

1. Тенденції запровадження різних форм власності на залізницю зумовили між транспортними підприємствами і клієнтами у зв'язку з користуванням шляхами сполучення і транспортними засобами у сфері організації і діяльності із забезпечення внутрішніх та зовнішніх транспортно-економічних зв'язків і потреб населення у перевезеннях запровадження різні механізми правового регулювання.

Традиційно всі галузі права в регулюванні суспільних відносин використовують приписи, заборони, дозволи. Регламентация транспортної сфери суспільних відносин головним чином здійснюється за допомогою приписів і заборон, спрямованими на захист загального суспільного інтересу. Норма транспортного законодавства імперативно, односторонньо закріплює умови, порядок здійснення перевезень, обов'язки вантажовідправників, вантажоодержувачів, пасажирів і інших суб'єктів правовідносин.

Таким чином, транспортним відносинам більш властивий адміністративно-правовий метод регулювання суспільних відносин.

Разом з тим, розвиток ринкових відносин в Україні (наявність комерційних видів транспортної діяльності) зумовив запровадження не тільки методи прямих приписів, а й засоби непрямого впливу, дозволів. Легальне визначення поняття «дозвільна система» міститься у Положенні про дозвільну систему, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 12.10. 1992 р. № 576. Відповідно до п.1 цього Положення дозвільна система – це особливий порядок виготовлення, придбання, зберігання, перевезення, обліку і використання спеціально визначених предметів, матеріалів і речовин, а також відкриття та функціонування окремих підприємств, майстерень і лабораторій з метою охорони інтересів держави та безпеки громадян. У широкому розумінні поняття дозвільної системи відсутнє в нормативних актах.

Надання дозволів регулюється Законом України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», який визначає правові та організаційні засади функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності. Дозвіл як правовий засіб реалізації права на здійснення, закріплених законодавством дій

на залізничному транспорті має свої особливості, на підставі яких вони виокремлюються в самостійну групу. Дозвіл може бути основною і єдиною підставою виникнення і регулювання транспортних відносин. В інших випадках дозвіл може виступати тільки частиною юридичного складу виникнення відносин або бути визначальним у цій системі, або рівноцінним з іншими необхідними документами, або вторинним, залежним від інших необхідних підстав набуття прав.

2. Соціально-економічні перетворення в Україні зумовили розширення запровадження договірної форми регулювання відносин на залізничному транспорті у сфері забезпечення процесу перевезень, головне місце в якому належить нормам цивільного законодавства і притаманні риси цивільно-правовому методу.

Запроваджуючи договірну систему у правовідносинах, що виникають зі здійсненням перевезень, держава надає певну міру свободи сторонам у визначенні своїх прав та обов'язків і ставить за мету запровадження більш гнучкого

механізму регулювання цих відносин.

Законодавство по-різному визначає роль договорів у регламентації відносин на залізниці. Договір може виступати окремим юридичним актом, що породжує транспортні правовідносини та встановлює індивідуальне регулювання прав і обов'язків сторін правовідносин, тобто договори можуть мати самостійне значення та безпосередньо закріплювати їх права та обов'язки. Іншу роль відіграють договори, що визначають виробничо-господарську діяльність в сукупності з іншими юридичними фактами. При цьому вони можуть мати похідне значення від адміністративних актів і укладатись після прийняття відповідних рішень про перевезення (ст. ст. 909, 910 ЦК України).

Особливості певних видів транспортних договорів, порядок їх укладання, зміни та припинення, права і обов'язки сторін, що відокремлюють їх від усіх інших і виділяють в окрему групу.

Таким чином, сучасний порядок правового регулювання у сфері транспортних суспільних відносин потребує суттєвого вдосконалення через призму особливостей транспортних відносин.

## УДК 519.2

### **МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНИВАНИЯ РИСКА НЕДОПОЛУЧЕНИЯ ВЫГОДЫ ОТ ПЕРЕПРОДАЖИ ЖИЛЬЯ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ**

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

Наряду с решением предпринимателями социальных вопросов, связанных с обеспеченностью населения жильем, ряд предпринимателей организуют сегодня бизнес, который связан с покупкой жилья на первичном рынке и перепродажей его на вторичном. Существуют различные способы, как организовать бизнес на перепродаже квартир. Поэтому сегодня одной из важных задач, решение которой полезно для регионов и специалистов в сфере

недвижимости, является разработка методического аппарата для моделирования и прогнозирования стоимостных показателей рынков жилья.

Как известно, практическая реализация перепродажи жилья не всегда завершается успешно, а сопровождается отклонениями поставленных целей, в том числе недополучением выгоды. В последнее время, в связи появившимися сложными и ответственными задачами подобного бизнеса, перед принятием решения на совершение приобретения и перепродажи жилья возникает необходимость проводить оценку риска по достижению желаемой цели. Проектируя концепцию бизнеса за счет перепродажи жилья необходимо в нее включать и разработку методики мониторинга показателей рынков, аналогичную методике [1].

В настоящей работе использован алгоритм моделирования и прогнозирования показателей риска при проведении управленческих операций, возникающих в результате деятельности предприятий [2]. Графики временных рядов стоимости жилья с 2008. по 2017 г. (рис.1), как на первичном, так и на вторичном рынках показывают, что в последние годы наблюдается постоянный рост цены кв. м. жилья с течением времени [3].

Следует заметить, что цены на двух рынка стремятся достигнуть близких величин, вследствие чего существует риск не получить предпринимателями желаемого дохода от перепродажи приобретенного на первичном рынке жилья.

Актуальность работы обусловлена существенным запросом практики принятия обоснованных решений в условиях неопределенности и возможности возникновения рисков недостижения конечной цели планируемых операций [4]. В ней использован подход системного анализа. Применены статистические данные мониторинга и методы математической статистики. Используются методологические принципы при построении по статистическим данным математических моделей результатов выполнения управленческих операций [5].