

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