

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

Что касается психологического видения моделей поведения в ситуации риска, то были выделены следующие группы факторов, влияющих на рисковое поведение индивида: характер принимаемого решения; воздействие случайных факторов; личностные характеристики индивида; мотивация принятия решения.

Нельзя также при принятии решения забывать и о этических нормах. Этические нормы являются теми ограничениями, игнорируя которые часто невозможно объяснить некоторые экономические явления.

В связи с этим стоит отметить и следующие закономерности рискового поведения: индивиды прилагают больше усилий и осторожности в прогнозируемых ситуациях, чем в ситуациях с неопределенным исходом или с вероятностным успехом, считая, что от их усилий мало что зависит и они могут действовать более рискованно. Причем, лица с превалирующей стратегией гарантированного успеха предпочитают средние уровни риска, а люди со стратегией избегания неудач, выбирают задачи либо с низким, либо с высоким уровнями риска.

Таким образом, при анализе моделей поведения лица, принимающего решения в ситуации риска, необходимо, прежде всего, рассматривать его поведение с учетом как экономических, но и психологических факторов, поскольку игнорируя личностные характеристики индивидов мы не сможем достаточно полно понять и оценить экономический смысл принятого им решения и его мотивацию.

Исходя из вышесказанного, мы предлагаем объединить как психологические, так и экономические факторы, то есть построить модель поведения индивида, которая учитывала бы в комплексе все эти факторы.

УДК 349.6

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

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

На сучасному етапі розвитку соціально-економічних відносин проблема права на безпечне навколишнє середовище або її окремих аспектів набувають особливої значимості і є найважливішим у стратегії сучасного розвитку міжнародного співтовариства. Проблеми охорони довкілля мають досліджуватись і вирішуватись об'єднанням зусиль усіх країн.

Для належної співпраці України з країнами, що входять до СНД і до ЄС, у вирішенні і подоланні актуальних екологічних проблем, визначені основні напрямки і організаційно-правові форми

співробітництва. А також існує необхідна правова база: Конституція України, закони і ін. підзаконні нормативно-правові акти, які регулюють екологічні відносини в Україні, законодавчі акти інших країн, міжнародні еколого-правові документи, ратифіковані Верховною Радою України.

На міжнародному рівні право на безпечне навколишнє середовище зафіксовано у міжнародно-правових документах, серед яких:

Велику роль у міжнародному праві навколишнього середовища зіграла Стокгольмська конференція ООН з навколишнього середовища (1972р.). Прийнята на ній Декларація містить основні керівні принципи в сфері охорони навколишнього середовища, аналізуючи які слід відзначити необхідність припинення введення в навколишнє середовище токсичних і інших шкідливих речовин у таких кількостях чи концентраціях, що перевищують здатність навколишнього середовища знешкоджувати їх; запобігання наслідкам застосування ядерної й інших видів зброї масового знищення та ін..

Важливе значення в розвитку права на безпечне (сприятливе) навколишнє середовище мала Конференція ООН з навколишнього середовища і розвитку (Ріо-де-Жанейро, 1992 р.), на якій були прийняті такі документи, як «Декларація з навколишнього середовища і розвитку», «Порядок денний на XXI століття». Відповідно до яких досягнення оптимальних результатів стійкого розвитку повинно відбуватися з урахуванням інтересів людей і мінімальним збитком для навколишнього середовища. Досліджуючи зміст концепції стійкого розвитку, серед інших факторів, що сприяють на якість навколишнього середовища, найважливішими є екологічний та виробничий.

Чільне місце у міжнародній співпраці займає ратифікація Україною Організації Конвенції 1998 р., в якій були зафіксовані основні міжнародні принципи, і у виконання якої було прийнято декілька нормативних актів в цілях гармонізації екологічного законодавства.

У цілому необхідно відзначити особливе значення для сучасного розвитку міжнародного співтовариства порівняльне дослідження норм права на безпечне навколишнє середовище, що регулюють однорідні суспільні відносини в країнах СНД та ЄС і Україні. Здійснювати приведення законодавства України до вимог законодавства країн СНД і ЄС і таким чином досягти узгодженості українського екологічного законодавства з міжнародними положеннями. Стосовно європейського права, національне законодавство в свою чергу також може зіграти стимулюючу роль.