

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;

- Низький рівень розвитку залізничної інфраструктури, яка є логічним продовженням процесу перевезення вантажу;

- Відставання у використанні НТП в області морських перевезень;

- Відсутність адекватної законодавчої бази, високі податки, портові збори, ставки НРР.

Стратегічною метою розвитку контейнеризації морських портів України є досягнення у найближчій перспективі такого рівня розвитку контейнерних перевезень, яке б забезпечило їх гармонійне функціонування як елемента міжнародної транспортної мережі, а також задоволення потреб економіки України в транспортному сервісі. Для розвитку контейнеризації в Україні пропонується реалізація приведених нижче заходів у морських торгових портах:

1. Здійснити модернізацію та будівництво об'єктів транспортної інфраструктури розширивши потужності контейнерних терміналів українських портів.

2. Використовувати на практиці потенціал міжнародних транспортних коридорів, в яких закладається і транзитний потенціал України.

3. Спростити митні процедури та роботу служб, які виконують роботу по оформленню контейнерів.

4. Сформувати універсальні інформаційні та автоматизовані системи управління контейнерними перевезеннями.

В сучасному світі транспортна інфраструктура повинна випереджувати у своєму розвитку економіку. Чим швидше розвивається транспорт країни, тим швидше відбувається становлення всієї економіки. Щоб контейнеризація в Україні розвивалась, необхідно поліпшувати економічне регулювання, організацію процесу перевезень, систему управління та у комплексі вирішувати проблеми, що виникають.

УДК 656.078.1.001.74

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ПРИПОРТОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА

Головко Т.В., асистент (УкрДАЗТ)

В умовах реформування економіки України, яке припускає високу динаміку економічних зв'язків, перевага повинна віддаватися високорентабельним перевезенням за участю декількох видів транспорту, зокрема залізничного та водного, де залізничному транспорту належить вирішувати складні

проблеми адаптації до роботи в ринкових умовах, використовувати ефективні технології організації процесу перевезення та методи їх реалізації.

Складність та багатогранність факторів, які впливають на успішне вирішення задач взаємодії транспорту у вузлах, обумовлюється тим, що взаємодіють різні транспортні засоби, здійснюється багато взаємозалежних операцій, стискаються інтереси роз'єднаних транспортних відомств.

На основі дослідження часу простою вагонів на припортовій залізничній станції складається функція мінімізації вагоно-годин при деяких додаткових умовах з урахуванням пропускової спроможності елементів станції та часом обробки вагонів на них. В кожній постановці задачі рішення може бути отримано у процесі знаходження екстремума цільової функції.

УДК 656.614.2.072.44.003+379.857

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА

Голубкова И.А., к.э.н., доцент (ОНМА)

Закономерностью на которую необходимо обратить особое внимание, является устойчивость формирования денежного потока специализированных судоходных компаний, что и предопределяет возрастание конкуренции между судовладельческими компаниями, пассажирскими портами и круизными регионами. Этим предопределяются проблемы восстановления круизного потенциала Черноморского бассейна с учетом закономерностей и особенностей функционирования глобального и региональных сегментов круизного бизнеса.

Возрастание роли круизного бизнеса в денежных потоках предопределяет сложную совокупность институциональных, экономических и технических проблем. Остаются недостаточно освещенными две проблемы. Одна связана с глобальным рынком круизного бизнеса и касается слабого раскрытия социально-экономических закономерностей формирования результатов этой среды деятельности. Вторая проблема – вопросы включения Черноморского региона в структуру глобального рынка.

В социально-экономических условиях развития любого черноморского государства периодически возникают проекты становления локального круизного судоходства, с одной