

УДК 656.13

**INVESTIGATION OF THE POSSIBILITIES OF INTRODUCING PARETO'S
ANALYTICAL MECHANISM FOR ACCELERATING THE ADAPTATION
OF TRANSPORT TECHNOLOGIES OF ENTERPRISES IN THE
INDUSTRIAL ZONE ENVIRONMENT**

**ДОСЛІДЖЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ВПРОВАДЖЕННЯ
ЗАСТОСУВАННЯ АНАЛІТИЧНОГО МЕХАНІЗМУ ПАРЕТО ЗА ДЛЯ
ПРИСКОРЕННЯ АДАПТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ
ПІДПРИЄМСТВ В СЕРЕДОВИЩІ ПРОМИСЛОВИХ ЗОН**

Zhbanov M.V. / Жбанов М.В.

student / студент

Lyamzin A.A./ Лямзін А.О.

c.t.s., as.prof. / к.т.н., доц.

*Pryazovskyi State Technical University, Mariupol, str. Universytets'ka 7, 87500,
Приазовський державний технічний університет вул. Університетська, 7, м. Маріуполь,
87500*

***Анотація.** Для забезпечення адаптації транспортних систем і стійкої мобільності необхідний системний підхід, націлений на отримання досяжних результатів, в тому числі в плані підвищення безпеки дорожнього руху. В якості каталізатора процесу адаптації можуть бути використані інформаційно-комунікаційні технології на базових принципах Паретто.*

***Ключові слова:** принцип Парето, системний підхід, механізм адаптації, транспортні системи.*

Вступ.

Сучасні транспортні системи характеризують як засновані на передових технологіях додатки, які націлені на надання інноваційних послуг у сфері управління рухом стосовно різних видів транспорту і які сприяють підвищенню інформованості користувачів і, таким чином, дають їм можливість використовувати транспортні мережі в більш безпечному, скоординованій і «інтелектуальному» режимі. (ЄС, 2010 рік). Застосування ІТС сприяє досягненню стійкої мобільності за рахунок того, що транспорт стає більш ефективним, безпечним і екологічним. ІТС можна також визначити як «будь-яку систему або послугу, що робить пересування людей або товарів більш ефективним і економічним, тобто більше [1]. Для реалізації механізму адаптації рекомендується реалізувати математичний механізм Парето. Принцип Парето або Закон Парето (також відомий як правило Парето, правило 80 – 20 і принцип малої кількості причин) – емпіричне правило, яке стверджує, що для багатьох явищ 80 відсотків наслідків спричинені 20 відсотками причин. Ця ідея знайшла застосування у багатьох галузях.

Основний текст.

Для виробитки теоретичних підходів до визначення окремих аспектів адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у транспортній сфері. Наукова новизна дослідження зумовлена вибором теми і підходом до її висвітлення і полягає у тому, що в ньому вперше в науці цивільного права проведено комплексний аналіз проблеми поняття, специфіки та місця транспортного права у системі права з виявленням основних цивільноправових засад у транспортному праві і обґрунтуванням провідної ролі цивільного права у такому складному комплексному утворенні, як транспортне право. Засновник Південно-Західної залізниці С. Ю. Вітте справедливо зазначав: “Однією з істотних умов розвитку економічного добробуту в усіх країнах є полегшення населенню способів пересування і через це встановлення між окремими місцевостями та групами населення більш постійних зносин і тісних ділових і моральних зв’язків” [1].

На сучасному етапі розвитку держави зазначена роль транспортної галузі, як і раніше, зберігає своє основне значення. Питання підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу України у межах адаптації до вимог Європейського Союзу перебувають у сфері пильної уваги науковців і законодавців. Досягнення необхідної оптимізації діяльності транспортної системи неможливе без розроблення відповідного комплексу нормативних правових актів, які всебічно враховують особливості транспортної діяльності. У зазначеному аспекті доцільно погодитись з провідними вченими у галузі транспортного і європейського права І. В. Булгаковою, В. К. Гіжевським, Е. Ф. Демським, О. В. Клепіковою, В. І. Муравйовим, В. Л. Ортинським, О. І. Остапенком, Н. Л. Шелухом, що європейське транспортне право являє собою комплекс різнорідних за своєю правовою природою переважно цивільноправових, суспільних відносин, що складаються у сфері діяльності транспорту, спрямованих прямо або побічно на ефективну і якісну реалізацію функцій і потребують у зв'язку з особливостями функціонування єдиної транспортної системи у спеціальному правовому регулюванні нормами адміністративного права [2; 3]. При цьому у зазначеному комплексі майнові відносини у сфері діяльності транспорту країн Європейського Союзу (цивільно-правові за своєю природою) є визначальними. До того ж доцільно підтримати думку А. О. Собакаря, що публічно-правові відносини, будучи предметом європейського транспортного права, оскільки транспортна діяльність через свою суспільну небезпеку, високу значущість для суспільства і єдиного європейського економічного простору, потребує особливого контролю з боку інституцій Європейського Союзу та держав-членів, що зумовлює необхідність динамічного і ефективного публічно-правового регулювання [4]. З цієї причини доцільно використовувати термін “транспортні відносини” для позначення різногалузевих суспільних відносин, оскільки у зазначеному комплексі суспільних відносин історично виділилися відносини, що відповідають основному призначенню транспорту щодо переміщення людей і матеріальних цінностей. Незважаючи на те, що певну роль виконують

цивільно-правові відносини, а в системі транспортно-правового регулювання – норми приватного права, які, починаючи зі звичаїв ділового обігу, регулювали відносини з обміну та з переміщення товарів від виробника до кінцевого споживача на відплатних договірних засадах. Адаптація національного транспортного права у країнах – членах Європейського Союзу до європейського транспортного права проявляється в інтернаціоналізації публічного права національних держав, представляючи одну з головних тенденцій його розвитку поряд з необхідністю того, щоб їх публічно-правові системи, що обслуговують транспортну сферу, були сумісні і здатні взаємодіяти. Це, на нашу думку, зумовлено розумінням національної специфіки приватноправового та публічно-правового регулювання, на яку накладаються особливості правового регулювання для кожного виду транспорту, та складність відпрацювання загальних засад державного контролю транспортної (маємо на увазі безпеку руху), техногенної, екологічної безпеки. У багатьох виданнях технічного характеру, пропонується підходи до реформування нормативно-правового забезпечення діяльності національної транспортної системи [5]. Під час вирішення питання про вдосконалення правового регулювання діяльності у транспортній сфері, на його думку, потрібно було виходити з двох ключових моментів. По-перше, розроблені у цій сфері нормативні правові акти повинні бути спрямовані на вирішення існуючих загальносистемних проблем транспортного комплексу України, які перешкоджають його ефективному функціонуванню, з огляду на потребу адаптації національного законодавства до вимог Європейського Союзу. По-друге, оптимізацію транспортно-правового регулювання необхідно розпочати з усунення вже наявних недоліків у правовому регулюванні транспортної сфери діяльності в Україні.

Висновки.

Було розглянуто процеси європейської інтеграції, що перебігають у сфері економіки та транспорту, проявляючись в активному формуванні єдиного європейського фінансово-правового простору, який нівелює особливості

розвитку національного законодавства у сфері транспортної діяльності. Існуючі проблеми в процесі адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у транспортній сфері можуть бути вирішені лише за комплексного підходу на підставі структурного аналізу до оптимізації національного транспортного законодавства, з урахуванням основоположної ролі європейського транспортного законодавства у правовому регулюванні діяльності національної транспортної мережі, що забезпечить гармонійне поєднання публічного та приватноправового регулювання суспільних відносин, що виникають у сфері діяльності транспорту, транспортної і екологічної безпеки у функціональному та правовому аспектах.

Література:

1. Синенко А. Ю. Транспорт. История правового регулирования: сб. транспортных уставов и кодексов: в 2 т. – Т.2. / А. Ю. Синенко. – М.: Изд-во “А2-А4”, 2008. – 448 с.

2. Право Європейського Союзу: підруч. / за ред. В. І. Муравйова. – К.: Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.

3. Адміністративно-правове забезпечення діяльності транспорту України: навч. посіб. / [О. І. Остапенко, В. Л. Ортинський, М. В. Ковалів та ін.]; за заг. ред. О. І. Остапенка. – Львів: ДУВС, 2011. – 600 с.

4. Собакар А. О. Організаційно-правові засади державного контролю за безпекою руху наземних транспортних засобів в Україні / А. О. Собакар. – Донецьк: ДонУЕП, 2013. – 253 с.

5. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему / Г. М. Кірпа. – Дніпропетровськ: Вид. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; Арт-Прес, 2003. – 268 с.

Abstract.

In order to ensure the adaptation of transport systems and sustainable mobility, a systematic approach is needed to achieve achievable results, including in terms of improving road safety. As a catalyst for the process of adaptation, information and communication technologies can be used based on the basic principles of Pareto.

References:

1. Sinenko A. Yu. Transport. History of Legal Regulation: Sat. transport codes and codes: in 2 t. - T.2. / A. Yu. Sinenko. - Moscow: Publishing house "A2-A4", 2008. - 448 p.
2. The right of the European Union: under the umbrella. / ed. V.I. Muraveva. - К.: Yurincom Inter, 2011. - 704 pp.
3. Administrative and legal support of transport activity of Ukraine: training manual / [O. I. Ostapenko, V. L. Ortinsky, M. V. Kovaliv, and others.]; per community Ed. O. I. Ostapenko. - Lviv: Department of Internal Affairs, 2011. - 600 p.
4. Sobakar A.O. Organizational and legal bases of state control over safety of movement of ground vehicles in Ukraine / A.O.Sobkar. - Donetsk: DonUEP, 2013. - 253 p.
5. Kirpa G. M. Integration of the Railway Transport of Ukraine into European Transport System / G. M. Kirpa. - Dnipropetrovsk: View. Dnipropetrovsk nats un th iron trans them acad. V. Lazaryan; Art-Press, 2003. - 268 p.

Статья отправлена: 03.10.2018 г.

© Жбанов М.В.

© Лямзін А.О.