

транспортних коридорів) базуються на визначенні економії часу та витрат ресурсів після зменшення можливості затримки вантажів під митними та іншими операціями. На комплексному рівні проводяться сукупні дослідження ефективності сформованої технології функціонування системи доставки вантажів при міжнародних залізничних перевезеннях в межах України.

**УДК 656.022.8(100)**

### ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРОЕКТІВ З РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Лоза С.П., к.е.н., доцент (ДонІЗТ УкрДАЗТ)*

Перспективи інтеграції України у світове господарство і посилення транзитних функцій нашої держави вимагає високої якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, росту швидкості і зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування транспортного комплексу країни.

Можливості залучення інвестицій у розвиток залізничних МТК значною мірою визначаються рівнем інвестиційної привабливості проектів з їхньої розбудови, яка перш за все обумовлена тим, що більшість залізничних об'єктів споруджується для досягнення неекономічних цілей; пряма віддача від вкладених коштів може бути отримана не інвестором, а в інших сферах економіки; залізничні інвестиційні проекти мають значно більший термін окупності інвестицій і менший рівень прибутковості у порівнянні з іншими сферами економіки; висока вартість і тривалі терміни реалізації проектів обумовлюють високий рівень інвестиційних ризиків.

Для оцінювання ефективності інвестицій у розвиток МТК необхідне застосування всієї системи показників, які у залежності від рівня інвестиційних цілей поділяються на показники: суспільної, бюджетної та комерційної ефективності. При оцінюванні комерційної ефективності інвестицій у ринковій економіці використовується методика заснована на дисконтуванні грошових потоків, яка передбачає розрахунок наступних показників: чистої приведеної вартості, індексу доходності, внутрішньої норми доходності та дисконтованого терміну окупності інвестицій.

Інвестиційну привабливість проектів з розбудови МТК для приватних та іноземних інвесторів, банків, фондів, промислово-фінансових

груп та інших учасників доцільно оцінювати за вищезгаданими показниками, які розраховуються при оцінці комерційної ефективності інвестицій. Крім того, необхідно враховувати суспільну і позатранспортну ефективність, які мають бути вагомими чинниками при обґрунтуванні необхідності надання державою гарантій або певних пільг.

Інвестиційну привабливість проектів для державного або місцевих бюджетів необхідно оцінювати за тими ж показниками, що і для сторонніх інвесторів. Але, в якості грошового потоку буде виступати потік коштів, розрахований як різниця між розміром доходів бюджету, отриманих від залучення додаткових транзитних вантажопотоків і реалізації експортних послуг, надходженням податку на прибуток підприємств, прибуткового податку з громадян, а також інших різноманітних зборів та витратами бюджету, пов'язаними з фінансуванням цього проекту.

Особливу увагу при оцінюванні інвестиційної привабливості проектів з розбудови МТК необхідно приділяти визначенню екологічного і соціального ефектів, які можуть бути отримані в результаті реалізації проекту.

Розрахунок інтегрального показника інвестиційної привабливості конкретного проекту необхідно проводити за всіма названими показниками. При цьому для кожного із інвесторів рівень значущості окремих показників може бути встановлений суб'єктивно, тобто з урахуванням його основних інтересів. Так, наприклад, якщо інвестор має на меті швидке повернення вкладених коштів, то при оцінюванні рівня інвестиційної привабливості проекту йому доцільно надати перевагу показнику терміну окупності інвестицій. Якщо інвестор хоче отримати максимальний рівень доходності, він надасть перевагу індексу доходності інвестицій. Для бюджетів різного рівня першочергове значення повинні мати розміри суспільного, соціального та екологічного ефектів.

**УДК 335.629**

### ОБЩИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Найденова М.В. к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Значение приграничных регионов непрерывно растет, так как будучи отнюдь не просто периферийными территориями государств,

они представляют собой зачатки меняющейся Европы. Кроме всего прочего, они являются камнем преткновения прогресса или стагнации европейского роста.

Развитие упрочения приграничных институтов и отношений в условиях формирования международных транспортных коридоров должны основываться на четырех приоритетных областях. Таковыми являются:

а) развитие самосознания, предполагающего новую политику в области коммуникаций.

Усилия по развитию европейского строительства должны основываться на новой концепции интегрированной приграничной региональной политики с реструктуризацией приграничных институтов для повышения их эффективности и занятости.

б) согласованное развитие, предполагающее новую политику в области привлечения инвестиций.

Во время быстроразвивающейся фазы европейской интеграции приграничные институты должны принимать решение относительно направлений действий и возьмут специфические черты каждого региона, в качестве основы собственной объединяющей роли. Будучи заинтересованными органами в региональной микроинтеграции, они могут принимать решение о способе развития новой политики инвестирования и управления рынком рабочей силы.

в) хорошо подготовленный район с точки зрения осуществления новой политики в области защиты окружающей среды и землепользования.

На региональном уровне приграничные институты помогают другим партнерам находить решение местных проблем. Даже если приграничный регион щедро одарен основными инфраструктурами его приграничного сообщества должны развить планы развития транспортных путей для удовлетворения потребностей своих жителей и добиваться обслуживания основными европейскими средствами коммуникации. Развитие артерий коммуникаций и создание лучшей телекоммуникационной системы также является важными способами предотвратить регион от маргинализации, улучшая его конкурентоспособность и делая прочнее его позиции на европейской сцене. Привести в Европу, обозначить различные точки зрения и создать местные связи - вот ключевые элементы в области транспорта для всего приграничного региона.

г) синтез культур, предполагающий обновленную политику в области культуры, включая обучение, средства массовой информации и обмен между общественными организациями.

В связи с тем, что европейские регионы переживают в настоящее время процесс быстрых изменений, приграничные территории станут лишь

более динамичными и более конкурентоспособными, если они разработают свои институты обучения с учетом спроса на рынке рабочей силы некоторые высокотехнологические и высококачественные сектора услуг. В некоторых случаях имеет смысл оценить возможности развития и адаптации малого и среднего бизнеса в приграничных районах; стимулировать возрождение высококачественной индустрии туризма и развивать совместное контрактирование, технологические обмены и туризм.

Каждый регион должен убедиться, что развитие, какого либо одного сектора не нарушит баланс другого и не наносит постоянный ущерб.

УДК 338.47.656

### РЕАЛІЗАЦІЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В АСПЕКТІ ВИКОНАННЯ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ

*Сидельникова Л.П., к.е.н., доцент (ХНТУ)*

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС, до 2015 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35%. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі „Північ-Південь” – за експертними оцінками до 2015 року на 25-30%.

Транзитні функції держави впливають на її гео економічне і геополітичне положення, визначають роль України у міжнародному розподілі праці. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, що зараз використовується лише на 50-60%.

Чинники втрати транзитних вантажопотоків для України можна розділити на дві групи: зовнішні (зміна кон'юнктури ринку, зростання міжнародної конкуренції; різні темпи трансформації національних транспортних систем в країнах-конкурентах, розширення ЄС, транспортна політика Росії) та внутрішні (відставання України в процесі інтеграції в міжнародну систему транспортних коридорів, низька якість транспортної мережі, низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, перепони при оформленні вантажів, політична та економічна нестабільність, недостатньо гнучка тарифна політика, невизначеність щодо