

стратегічної мети проекту, а також створення організаційних структур з метою конкретного супроводу проекту на всьому протязі його життєвого циклу - від розробки концепції до практичної реалізації. Це дозволяє знаходити можливості повного ресурсного забезпечення вирішуваних завдань. Причому ресурсне забезпечення трактується широко: як забезпечення матеріальними, транспортними, фінансовими, трудовими та інформаційними ресурсами по всьому асортименту цих ресурсів-позиціями сировини, напівфабрикатів, комплектуючих виробів, матеріалів, енергоресурсів; за видами, марками, вантажопідйомності та іншими параметрами; формами платежів за ресурси, видами фінансових документів, що окремим фінансовим установам. Завдяки цьому вдається розшивати "вузькі" місця завчасно, на стадії обґрунтування логістичних розрахунків. Вдається створювати чітку схему руху матеріальних ресурсів, синхронізовану з інформаційними потоками і фінансовими операціями.

Що стосується організаційної структури, то вельми дієвим інструментом управління інвестиціями при реалізації великомасштабних проектів є перехід до мережевої структури управління, в межах якої об'єднуються учасники інвестиційно-будівельної діяльності на основі довгострокових і стабільних відносин. Учасники такої структури закріплюють свої відносини контрактом, а після реалізації проекту роз'єднуються, щоб стати новою ланкою в ланцюзі наступного підприємницького проекту. Так як всі функції управління інвестиціями реалізуються на конкретній основі, то у генерального підрядника з'являється можливість при необхідності заміни партнерів, внаслідок чого за проектом знижуються виробничі витрати. Крім того, компанії з мережевою структурою управління немає необхідності мати на своєму балансі всі машини і обладнання, необхідні для реалізації проекту, оскільки є можливість скористатися активами фірм - партнерів.

Як показав аналіз практики будівництва, мережева структура управління інвестиціями найбільш раціонально реалізується при будівництві «під ключ», коли генеральний підрядник приймає на себе перед замовником всю повноту відповідальності за створення будівельної продукції заданої якості у встановлені договором терміни введення об'єктів в експлуатацію, в межах встановленої договором ціни будівництва.

Важливим моментом є фінансове забезпечення інвестицій. Для масштабних проектів розбудови МТК слід аналізувати можливість використання таких джерел як: власний капітал, стратегічне співфінансування, різні форми позикового кредитування (кредити вітчизняних і зарубіжних банків, синдиковане фінансування, кредитування та гарантування експортними агентствами і ринок облігаційних позик), а також

приватно-державне партнерство та фінансування через інфраструктурні організації.

Удосконалення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту за допомогою представлених напрямів сприятиме активізації процесів розбудови МТК на території України.

УДК 656.025.4(477)

ОБґРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В УМОВАХ РОЗБУДОВИ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Калабухіна М.Ю., здобувач (УкрДАЗТ)

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які є складовими Критських міжнародних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Створення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й вирішення таких задач як: залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення, росту обсягів продукції, що експортується. В кінцевому рахунку, це вплине на зростання темпів економічного росту країни та регіонів.

Транзитний потенціал транспортної системи залежить не тільки від технічних характеристик транспортних засобів, мереж і інфраструктури, але і значною мірою від рішень за погодженням параметрів транспортних потоків, які обслуговує транспортна система, їх координації і інтеграції.

Потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків великі. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має

найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала при тому, що у сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК.

В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70%. МТК, котрі проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту.

Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

УДК 330.101.541(93):656.025.4

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ («МАГИСТРАЛИ ЭЙЗЕНХАУЭРА»)

Каменева Н.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

О важности создания, развития, поддержке международных транспортных коридоров написано очень много: «В условиях глобализации и регионализации международных отношений важнейшими направлениями транспортной политики государства является поиск оптимального сочетания между формированием коммуникационного каркаса, обеспечивающего межрегиональные потоки материальных и людских ресурсов, и международных транспортных коридоров, создающих фундамент успешной мирохозяйственной интеграции, доступность к важнейшим мировым рынкам, и позволяющим эффективно конвертировать транзитные функции государства. В конечном итоге решение этой задачи обеспечивает не только

ускоренный оборот капитала и экономический рост, но и является гарантией национальной безопасности государства.» (1)

Кроме указанных аргументов, с нашей точки зрения, следует учитывать так же демонстрационный эффект современных транспортных коммуникаций, подвижного состава и пр., макроэкономический мультипликативный эффект от реализации проекта МТК. Показательным является эффект от реализации крупнейшего транспортного проекта США – строительство «магистралей Эйзенхауэра».

Строительство федеральной дорожной системы обернулось потрясающим успехом. Хотя сегодня сеть Interstate- это лишь 1% длины всех американских скоростных автотрасс, на ней сосредоточено 23% всего автомобильного движения страны. Строительство сети тут же сказалось на экономике, поскольку были созданы сотни тысяч новых рабочих мест, возникли десятки тысяч точек обслуживания автомобилистов: рестораны, мотели, автозаправки, магазинчики и т.д.

К 40-летней годовщине начала проекта несколько федеральных экономических комиссий попытались подсчитать макроэкономический эффект от его реализации. Сильнее всего он проявился через несколько лет после ввода дорог в строй.

Во-первых, новые автотрассы резко снизили издержки товаропроизводителей. По оценкам министерства транспорта США, перевозка груза по системе Interstate обходится на 17% дешевле, чем по другим дорогам, - на счет новых магистралей можно отнести четверть роста производительности труда в американской экономике. Во-вторых, система Interstate сделала население более мобильным, облегчила покупателям поиск выгодных предложений, а это усилило конкуренцию в розничной торговле и снизило цены. Вблизи автотрассы Interstate товары дешевле на 23%.

И самое главное: новая дорожная система создала в раздробленной доселе американской экономике единый рынок. В магазинах восточного побережья появились скоропортящиеся продукты, которые до этого доставлять было нельзя, фермеры смогли продавать товары по всему своему штату, велосипеды, произведенные мелкой мастерской где-нибудь в Арканзасе, уже через сутки могли продаваться в магазинах Нью-Йорка, Лос-Анджелеса, Майами. Недаром именно в этот период возникли наиболее мощные ресторанные и розничные сети вроде McDonalds или Wall-Mart, которые присутствуют сегодня повсеместно.

Резко сократилось число аварий на дорогах. Если в 1956 году на каждый миллион миль пути приходилось 6,28 смертей от ДТП, то к 1974-му их было уже 3,57. А в системе Interstate их еще меньше-1,55. Безопасность Interstate обеспечивает экономию в \$17 млрд. в год - такой ущерб нанесли бы аварии, которых удастся избежать благодаря высокому качеству федеральных дорог.